

Primera Parte

Capítulo I.

La Cabeza de Goliat.  
Ciudad y Territorio entre fin de siglo y 1950.

Capítulo II.

Las Revistas y los Arquitectos.  
La fundación de un nuevo espacio social

Capítulo III.

Del Städtebau al Zoning: Conferencias y tentativas de  
introducción del urbanismo moderno en Buenos Aires.

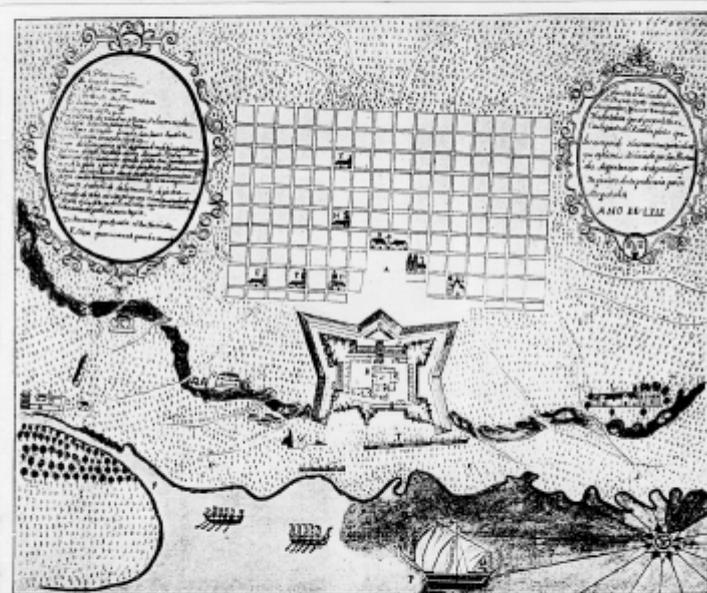
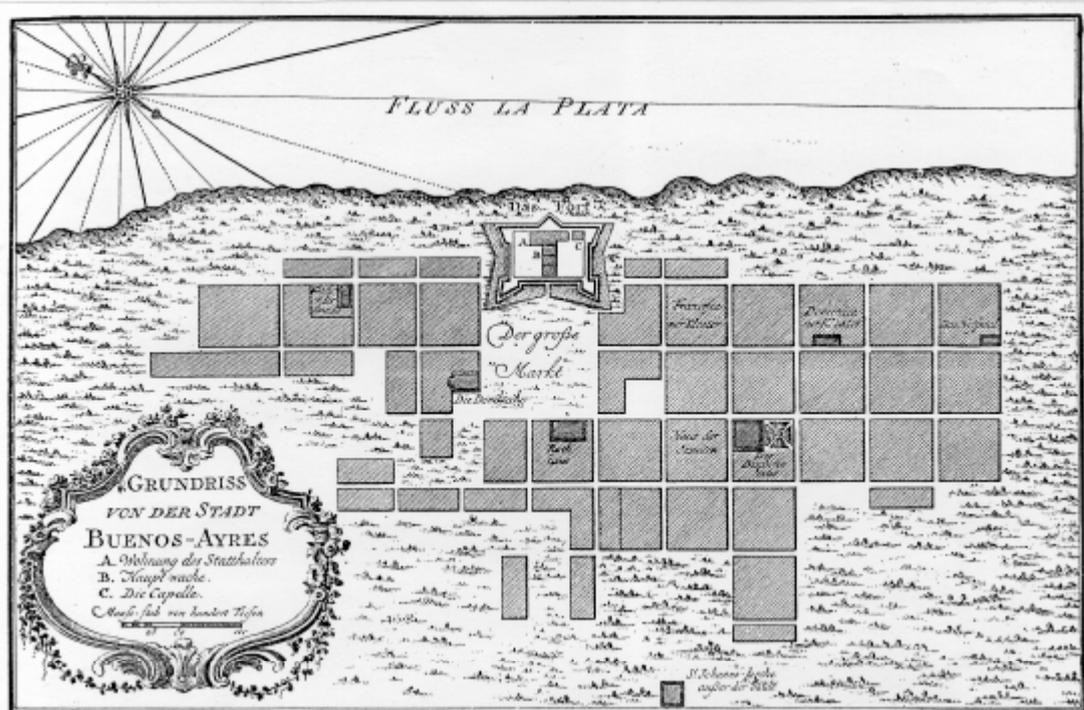
Capítulo IV.

La Construcción moderna de la ciudad.

Capítulo I

La cabeza de Goliat:

Ciudad y territorio entre fin de siglo y 1950



Derecha sup.: Plano alemán de Buenos Aires (1650).  
Derecha inf.: Plano español de Buenos Aires (1713).

## Capítulo I

### La cabeza de Goliat:

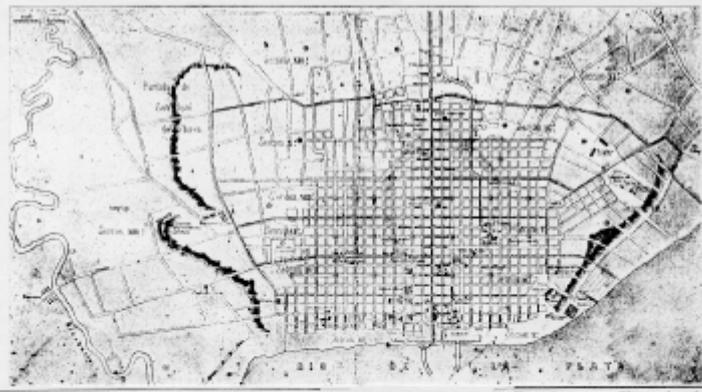
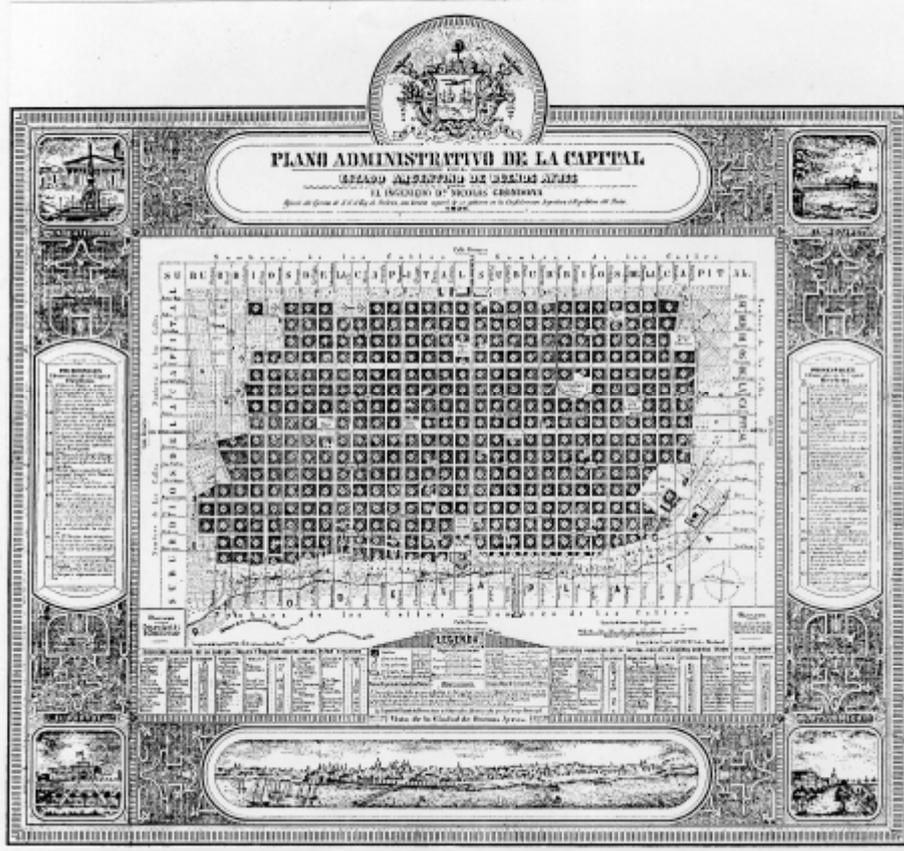
#### Ciudad y territorio entre fin de siglo y 1950

##### I. La expansión territorial y el crecimiento de la ciudad (1870-1930)

La consideración sumaria de las transformaciones ocurridas durante el período inmediatamente anterior al de las décadas del Treinta y Cuarenta tiene dos objetivos: aportar algunos elementos de juicio para comprender las hipótesis del trabajo y servir de introducción al presente capítulo.

A fines del siglo XIX comienza la definitiva integración de Argentina al sistema económico mundial. Este período se caracteriza por el redescubrimiento del territorio de este país en sentido económico moderno, lo que a su vez provoca, en el campo intelectual, una mayor atención hacia las referencias inglesa y francesa acompañando la fractura de la tradición española y colonial. En 1880, el Presidente de la República, General Julio A. Roca establece un régimen político en el que se conjugan los intereses de las clases terratenientes del litoral bonaerense con los de Inglaterra, dominadora del transporte y el comercio mundiales durante todo el siglo XIX. La relación con ésta última va a marcar el desarrollo económico argentino durante casi un siglo.

La naciente burguesía reacciona contra la homogeneidad y la inmovilidad de la sociedad colonial, sacudida por este cambio económico, y busca en el ejemplo francés las nuevas formas de vida social, centrada exclusivamente en Buenos Aires. De manera inversa a lo ocurrido en París, donde la burguesía urbana -el "bloque urbano" según Gramsci- consigue dominar a la rural, en Buenos Aires no existe esa contradicción, porque no existe aún ese desdoblamiento. Es evidente que el vínculo con la ciudad residía básicamente en la conveniencia económica, puesto que el puerto de Buenos Aires era el lugar por donde se producía la mayor parte de la actividad exportadora. Pero, por ser Buenos Aires el único centro importante del país y al mismo tiempo, el único punto de contacto con Europa, aparecía confundido con la misma Europa o como el más lejano de sus confines. Por ello, se podría afirmar que el discurso político y cultural de esta clase dirigente no era el propio de una burguesía nacional



Izquierda sup.: Plano topográfico, escala aprox.: 1:30.000 (1840).  
 Izquierda cent.: Plano administrativo, escala aprox.: 1:33.000 (1836).  
 Izquierda inf.: Plano ciudad y alrededores, escala aprox.: 1:66.000 (1856).

Derecha: Plano alemán del territorio de Argentina, con indicación de vías de comunicación (1920).

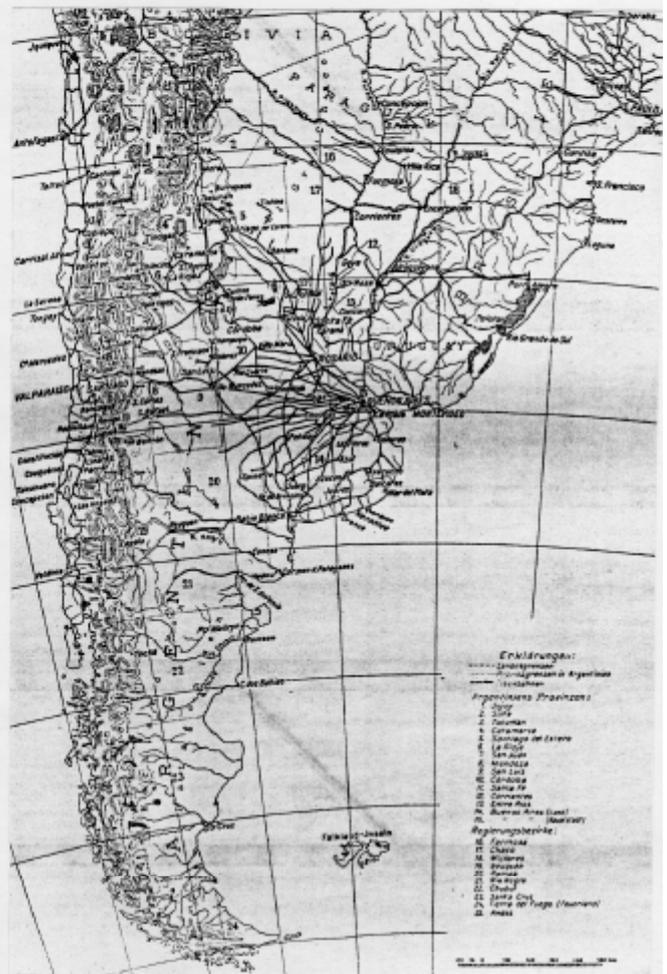
europizante (en supuesta contradicción con otras clases que no lo eran) sino que el de una que se veía a sí misma como europea. La ciudad se construye en forma paralela al proceso de refuncionalización del territorio, y la escala de las transformaciones, las inmigraciones, el salto demográfico y tridimensional de la ciudad es de tal envergadura, que puede hablarse de una tercera fundación de Buenos Aires, en el que creación y modernización de la ciudad se resuelven en un mismo acto.<sup>1</sup>

Elemento indispensable en este proceso, el establecimiento de la red ferroviaria inglesa entre 1857 y 1914 reforzará esta posición y asegurará su futuro: tres líneas, Norte, Sur y Oeste, convergentes hacia Buenos Aires, sin contacto entre ellas, y un escasísimo mantenimiento de los rudimentarios caminos coloniales producirán un reordenamiento del territorio interior, en el que poco podrá sobrevivir al margen del ferrocarril. El progreso técnico, la incorporación de los barcos frigoríficos al comercio internacional, la compleción de las redes ferroviaria y portuaria con una serie de instalaciones para el almacenaje y embarque de los frutos del país terminarán de configurar esta situación. Lo que resultaba racional para la estructura económica de finales del XIX se mantuvo como estrategia en la primera mitad del XX, contribuyendo a reforzar el cuadro de la Gran Cabeza con un territorio casi deshabitado a sus espaldas.

Desde un amplio sector de la historiografía argentina se ha insistido en la perversión colonialista de procurar incomunicar y postergar el interior del país, para facilitar su sumisión al Centro establecido en Buenos Aires, como gran boca sorbadora de todos los productos del país. Este juicio contemporáneo al proyecto de explotación inducido por Inglaterra resulta limitado en algunos aspectos que conviene aclarar: en primer lugar, el ferrocarril se establece en forma paralela a los trazados de los caminos históricos: el Camino del Oeste, el Camino del Norte y el Camino del Sur (o calle Larga) por lo que los bravos caminos hispánicos y coloniales también sirven de guía al nuevo proyecto inglés, y en segundo lugar, porque la racionalidad decimonónica entendía al ferrocarril como una prolongación del puerto hacia adentro, lo cual también conduce al proceso explotador -pero también inversor- hacia adentro, y con ello, a la modernización. El desarrollo ganadero argentino, base de su inserción en el mercado mundial, es impensable sin la extensión de los ferrocarriles y las redes telegráficas hacia el oeste y hacia el sur. Entender esta situación como un proceso de mano única parece ser una conclusión cómoda donde solo cuentan las culpabilidades ajenas, y no el profundo conservadurismo de las oligarquías interiores.<sup>2</sup>

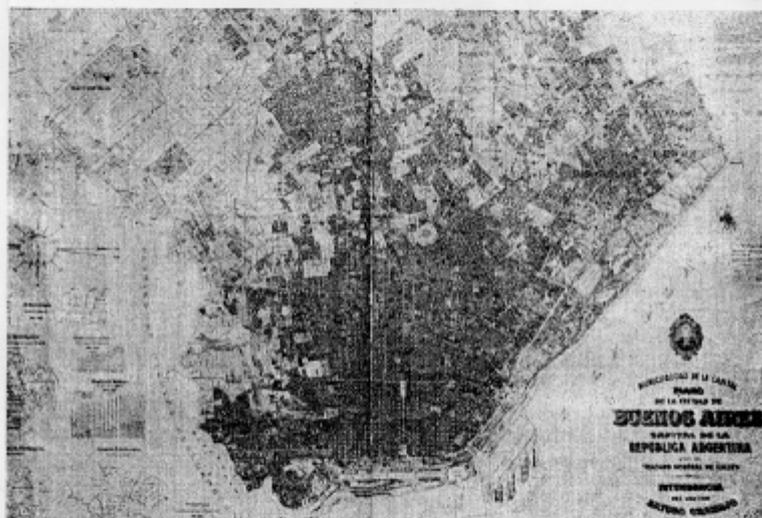
Constituida como estado federal desde 1853, la Argentina se ve inmersa a fines de siglo en una situación de vertiginoso crecimiento como producto de la incorporación de tierras vírgenes a la agricultura, a lo que se le agregan los grandes cambios de la explotación ganadera. Este proceso se realiza con dificultades derivadas de la incidencia del flujo de capitales necesarios para las nuevas inversiones. El Estado Nacional llega a competir en la Bolsa de Londres con los Estados Provinciales y aún con los municipios, lanzados en una alocada carrera de construcción de infraestructuras y de especulación edilicia.

El atractivo del crecimiento económico y las posibilidades de trabajo y riqueza, unido al impulso de los gobernantes para poblar el territorio argentino favorecen un gran proceso migratorio, proveniente fundamentalmente de Italia y España. Al mismo tiempo, la vida pública se va haciendo más laica, reduciéndose la importancia de la Iglesia en una educación pública de valor fundamental para el proyecto positivista y se racionaliza técnicamente la Administración pública.



<sup>1</sup> También será moderna la reflexión que se haga sobre su historia, cuando se utilice ésta para reconocer las tendencias "navales" de crecimiento de la ciudad, o para fundamentar operaciones urbanísticas. Cfr. "Breve síntesis histórica" en COMISION DE ESTÉTICA EDILICIA. Proyecto orgánico para la urbanización del municipio", Talleres Peuser, Buenos Aires, 1925, pp. 23-52.

<sup>2</sup> En este sentido conviene ver las tesis sostenidas en HALPERIN DONOHU TULLIO; *Historia contemporánea de América Latina*, Alianza Editorial, 7ª edición, Madrid, 1979; y más en detalle, DI TELLA GUIDO Y ZYMELMAN MANUEL; *Las etapas del desarrollo económico Argentino*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 1973 (este último, versión corregida y aumentada de su trabajo "Etapas del desarrollo económico" publicado en DI TELLA T.- GERMANI G.- GRACIARENA J. Y OTROS, *Argentina, sociedad de masas*, EUDEBA, Buenos Aires, 1965, pp. 177-205)



Izquierda sup.: Plano ciudad y poblaciones (1895).  
 Izquierda cent.: Plano ciudad (1915).  
 Izquierda inf.: Plano mitad Este de la ciudad (1933).

Derecha sup.: Petis Hotel en C.Solis 773 (Carlos Pointis, 1909).  
 Derecha inf.: Petis Hotel en Av. Quintana 191 (Louis Martin, 1910).

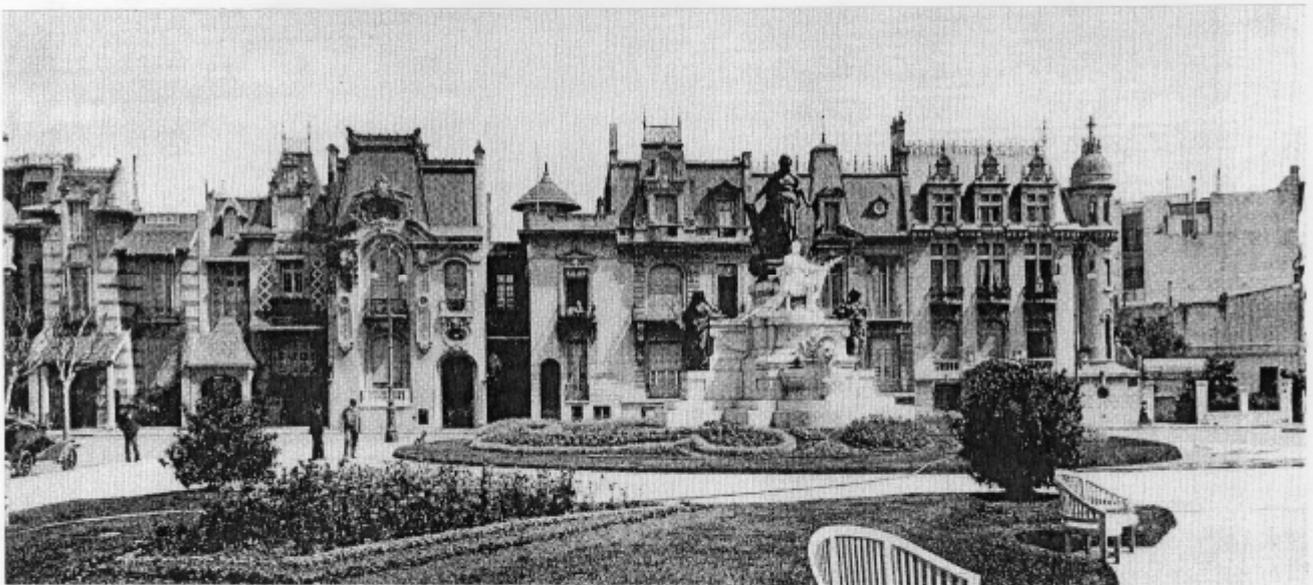
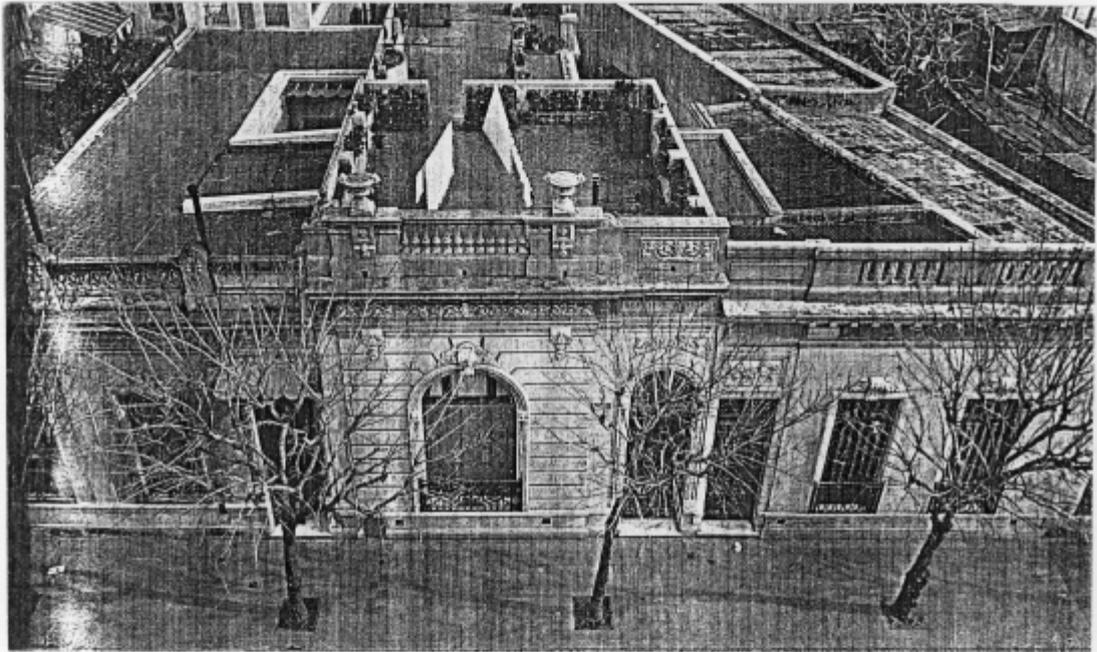
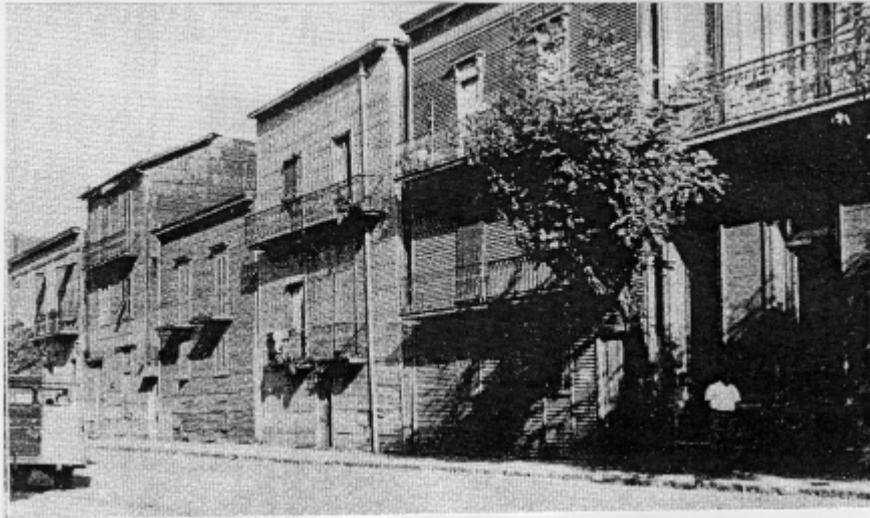
Pese a los intentos de repetir algunos ejemplos de colonización norteamericana bajo la inspiración de Domingo F. Sarmiento, la creación de puestos de trabajo y la distribución de tierras para los colonos recién llegados no consigue realizarse en la escala suficiente, lo que genera una concentración de los inmigrantes en Buenos Aires y en centros urbanos del interior como Rosario o Córdoba adonde el surgimiento de pequeñas manufacturas o el aumento de las actividades comerciales posibilitan la ocupación inmediata. A este proceso de progresiva "integración urbana" de la inmigración lo acompaña otro centrípeto, de retorno de los inmigrantes a sus países de origen ante las dificultades encontradas en su incorporación a la estructura productiva argentina, insuficiente para absorber la totalidad del contingente inmigratorio. El producto final de este proceso se expresa en el aumento de la población urbana en desmedro de la rural, sin que pueda atribuirse el atractivo urbano a un auge industrialista similar al ocurrido en las ciudades europeas o norteamericanas.<sup>3</sup> Si en 1869 la población agrícola representaba el 72% de la población total del país, en 1914 se reduce al 47%. La ciudad de Buenos Aires, con 187.000 habitantes en 1869, pasa a tener 663.000 en 1895, 1.576.000 en 1914 y 2.800.000 en 1930.

Entre 1890 y 1930 se define el carácter urbanístico y arquitectónico de la ciudad de Buenos Aires. La ciudad crece hasta ocupar una superficie de 190 km<sup>2</sup> de territorio llano partiendo de una cuadrícula original de 4 km<sup>2</sup> junto al Puerto. Los esfuerzos planificadores son escasos desde el punto de vista de los trazados urbanizadores, limitados a operaciones parciales de embellecimiento, pese a lo cual se realizan grandes obras de infraestructura. La ocupación del territorio se realiza repitiendo el esquema cuadricular, condicionado por la presencia del trazado ferroviario. El compromiso entre la moderna técnica de conquista del territorio y la de la ocupación tradicional del casco urbano, genera una planta formada en base a manzanas similares cuya agrupación y orientación variable define zonas enteras de la ciudad. Esta conformación particular de la cuadrícula permite establecer diferencias importantes respecto de otros trazados basados en la repetición indefinida de la manzana como en los casos de Chicago u otras ciudades americanas, en la que puede percibirse como característica adicional la inexistencia de un gran depósito de historia contra el que contraponer la construcción de la ciudad. En una breve observación del plano de 1933 se descubre, en la aparente continuidad, un mosaico de áreas identificables por la diferente orientación de los ejes de sus cuadrículas correspondientes que no responden a situaciones excepcionales, accidentes topográficos, o grandes operaciones urbanísticas.

Estas zonas son ocupadas por funciones y clases sociales diferentes, que a principios de siglo se distribuyen de esta manera: hacia el Norte se va estableciendo la edificación residencial y los barrios de lujo de la burguesía terrateniente y financiera y la burguesía mediana; hacia el Oeste, la burguesía mediana y pequeña; y hacia el Sur, las clases populares y las manufacturas, ocupando las viejas casonas que la burguesía había abandonado durante la epidemia de la fiebre amarilla en 1870 y construyendo naves industriales. La dinámica establecida va generando una mayor concentración de actividad arquitectónica en el área céntrica y Norte, manteniéndose a un ritmo sostenido la del Oeste y algo menor en la del Sur.



<sup>3</sup> Cfr. BEYHAUT G.-CORTÉS CONDE R.-GOROSTEGUI H.-TORRADO S.; "Los inmigrantes en el sistema ocupacional argentino" en DI TELLA T.-GERMANI G.-GRACIARINA J. Y OTROS *Argentina, sociedad de masas*, EUDEBA, Buenos Aires, 1965, pp. 85-123, en especial el cuadro de p.116 y las conclusiones.



Izquierda sup.: Viviendas en La Boca (1900-20).  
 Izquierda cent.: Viviendas en barrios de baja densidad (1900-1930).  
 Izquierda inf.: Viviendas en Zona Norte (1900-1920).

Derecha sup.: Petit Hotel en C. Rodríguez Peña 1788(Emilio Lavigne, 1930).  
 Derecha inf.: Mansión en la Av. Alvear (Villalonga-Milberg, 1930).

El progresivo alejamiento de los modelos españoles o italianos que hasta 1870 caracterizaban las moradas de la burguesía, se acompaña con la adopción del lenguaje del Beaux Arts para la arquitectura y el de trazados románticos para algunas intervenciones urbanísticas. La burguesía crea en Palermo, barrio situado al norte de la ciudad, su propio Bois de Boulogne, y construye sus palacios en un discreto y calmado eclecticismo. Tal como escribe Roberto Segre:

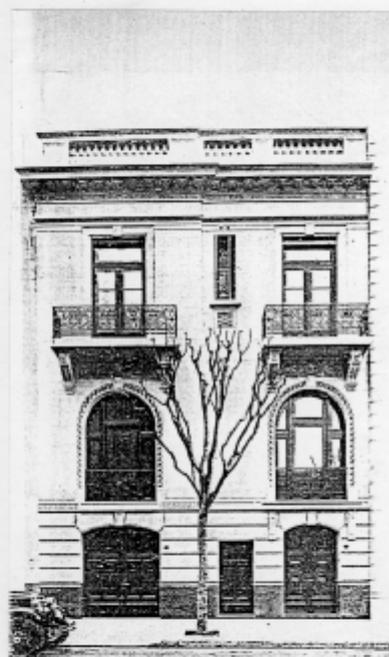
La aristocracia argentina se mantiene siempre dentro de los límites de una expresión formal austera y mesurada -característica formal en toda la arquitectura argentina hasta hoy- esto es, del clasicismo francés o del neorrenacimiento pero sin llegar al extremismo del neobarroco a lo Garnier.<sup>4</sup>

La construcción de la ciudad genera, en forma paralela a la inmigración proletaria, una afluencia de empresas y técnicos extranjeros, que no sólo actúan en la financiación sino también, en la ejecución de las obras. Junto a la actividad de Inglaterra en los territorios del Río de la Plata aparecen gradualmente, y de acuerdo a sus papeles en el reparto internacional, otras potencias de fin de siglo, en especial Alemania y los Estados Unidos. Esta hegemonía inglesa en el contexto de la presencia extranjera tenderá a invertirse a partir de la primera década del siglo. La actividad alemana llegará a su punto culminante en 1914, manteniéndose después a pesar de la crisis de la Primera Guerra. Su participación en los negocios de la nueva metrópoli, principalmente en la construcción de infraestructuras portuarias y eléctricas, operaciones financieras e influencia directa sobre organismos oficiales (Ejército Argentino, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Ministerio de Obras Públicas, etc) es uno de los elementos clave para la comprensión de la rápida difusión de los modelos de arquitectura moderna en la ciudad, como ya veremos más adelante.<sup>5</sup>

La expansión norteamericana hacia el Sur a principios del siglo XX encuentra en Argentina una sociedad políticamente más vertebrada y económicamente más competitiva que el resto de las naciones latinoamericanas, por lo que su presencia asume formas más complejas, alejadas del modelo "salvaje" de la United Fruit en Centro América, pero no por ello de menor influencia sobre el acontecer de la urbe en formación (industrias frigoríficas y eléctricas, bancos, y actividad exportadora).

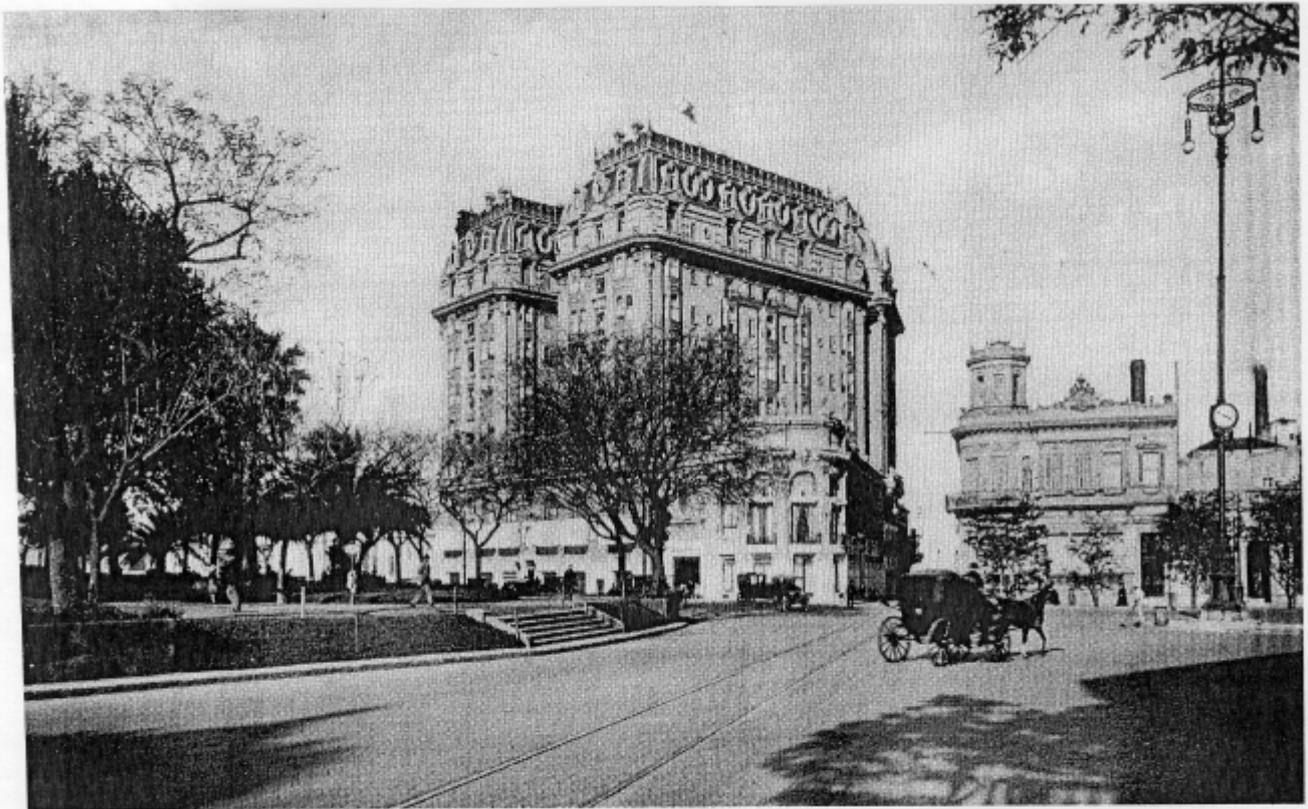
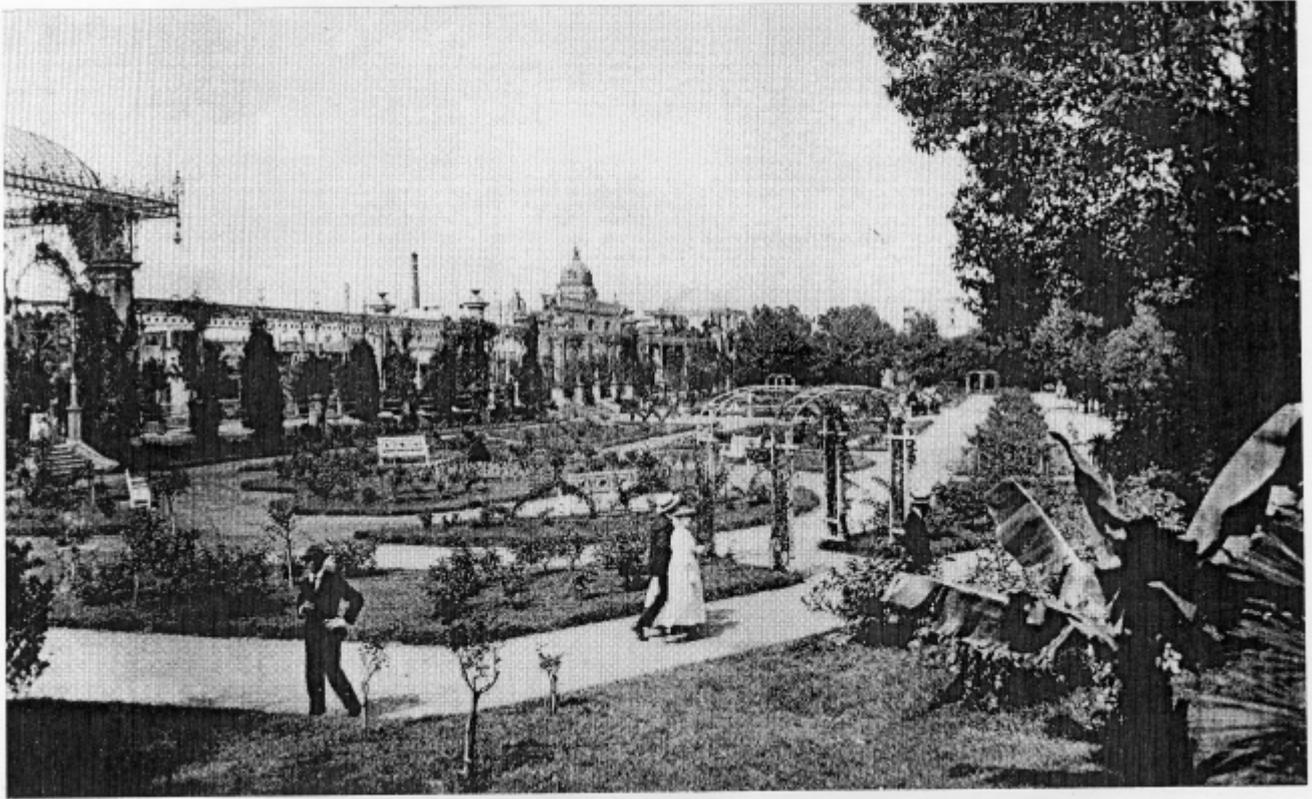
Esta intensa actividad económica da lugar a una incipiente actividad industrial con destino al abastecimiento de la creciente demanda interna de productos que utilizaban materia prima local, fundamentalmente textiles, alimenticios, y auxiliares de la instalación y reparación de ferrocarriles. Como consecuencia de ello, el espectro de clases se diversifica y aparecen intereses, a veces contrapuestos, en las clases que detentaban el poder político: entre la burguesía terrateniente y la industrialista, y entre sectores de la burguesía terrateniente más tradicionalista y sectores de la misma más favorables a una diversificación de sus actividades. Este primer atisbo de modernización provoca, a su vez, un aumento de la clase media y de la clase obrera, constituida básicamente por inmigrantes europeos que recrean en Argentina sus organizaciones de clase.

Este proceso es observado no sin recelo desde los distintos sectores cuya presencia era previa a esta avalancha incontenible y desestabilizadora, pero también por quienes intentaban hacerse un lugar en el Poder. Los ataques o la actitud a la defensiva respecto de los extranjeros o de la cultura norteamericana son comunes a partir de 1900, e incluso no son exclusivos de la situación argentina. Es en la literatura donde aparecen las primeras reacciones y muchas veces son escritores renovadores y políticos progresistas quienes encabezan este



<sup>4</sup> SEGRE ROBERTO, *Casabella* n° 285, Milano, 1964. Cfr. LIERNUR Francisco, "Buenos Aires del Centenario", *Materiales*, Buenos Aires, 1983, p.70-71.

<sup>5</sup> JORGE EDUARDO F.; *Industria y concentración económica. Desde principios de siglo hasta el peronismo*, Siglo XXI Argentina Editores, Buenos Aires, 1973, en p. 83 ver cuadro donde figuran los datos en millones de m\$ del comercio exterior argentino con las principales áreas geográficas desde 1910 a 1929, elaborado sobre datos de los *Anuarios de Comercio Exterior de la Rca. Argentina*, donde se comprueba que el porcentual desde Alemania y Estados Unidos supera al del resto de las naciones. Ver Capítulo II de esta Tesis.



Arriba izq.: Parque en Palermo (c.1920).  
Abajo izq.: Plaza San Martín (c.1920).

Derecha sup.: Avenida de Mayo (c.1910).  
Derecha inf.: Avenida de Mayo (c.1920).

movimiento de reacción antiextranjero. Son significativas desde principios del siglo XX los llamados de Ruben Darío, por entonces habitante de Buenos Aires, abandonando ocasionalmente su tarea de modernizador del lenguaje, o los de José Enrique Rodó, invitando a una peregrinación a las fuentes hispanocristianas de Latinoamérica, que concluirán en Argentina con los retornos a los modelos de arquitectura colonial de Noel y Guido durante la primeras décadas del siglo.<sup>6</sup> El resultado de una tentativa tan fuera del tiempo histórico no podría ser otro que un contundente fracaso. La visita a la Argentina de la Infanta Carlota en 1910 y los Actos del Centenario son los dos puntos culminantes de este proceso. España, sumamente debilitada tras las derrotas de 1898, comenzaba a tener noción real de sus propias fuerzas y escaso interés podría tener en este súbita reacción de amor filial por parte de sus ex-colonias.

Sin embargo, esta resistencia combinada de conservadores y reformistas contra el avance norteamericano -cuya influencia se había sentido en Europa a partir de la segunda mitad del XIX- prolonga por algún tiempo más los lazos establecidos con las viejas potencias hegemónicas en el plano de las ideas y la cultura. Políticamente, las ambigüedades de la época quedan representada por el surgimiento del Partido Radical.<sup>7</sup> En sus intentos de reforma antioligárquica el ideario del Radicalismo absorbe desde las motivaciones del tradicionalismo católico hasta algunas banderas proletarias. Surgido de las crisis conservadoras, iniciadas por la revolución política y las fluctuaciones económicas internacionales de 1890, el radicalismo fue ganando en vigor y en influencia hasta forzar la ley de sufragio universal-hasta ese momento practicado solo nominalmente- dictada por el conservador Roque Sáenz Peña en 1912.

En 1916, y por escasa diferencia de votos frente al adversario conservador, Hipólito Yrigoyen llega a la presidencia. Yrigoyen une en torno a sí a las clases medias urbanas y sectores populares, las clases medias ganaderas y sectores marginales de las clases altas de las provincias. Durante su primer mandato, el Radicalismo organiza políticamente a su policlasista electorado, mejora notablemente la legislación social y previsional saliendo así al paso de la progresiva radicalización obrera y extranjera a la que persigue hasta llegar a expresiones represivas como la de la Semana Trágica o la de los levantamientos de peones rurales en el Sur. Paradójicamente, mientras alienta a los sectores sindicales mas moderados e infringe duros castigos a los revolucionarios, apoya sin disimulo el proceso de Reforma Universitaria en el año 1918, que permite arrebatarle el poder universitario a la aristocracia conservadora. El gobierno Radical no innova en la práctica el modelo económico establecido pero facilita la tendencia a un crecimiento, aunque lento, de la actividad industrial iniciada en el período anterior.

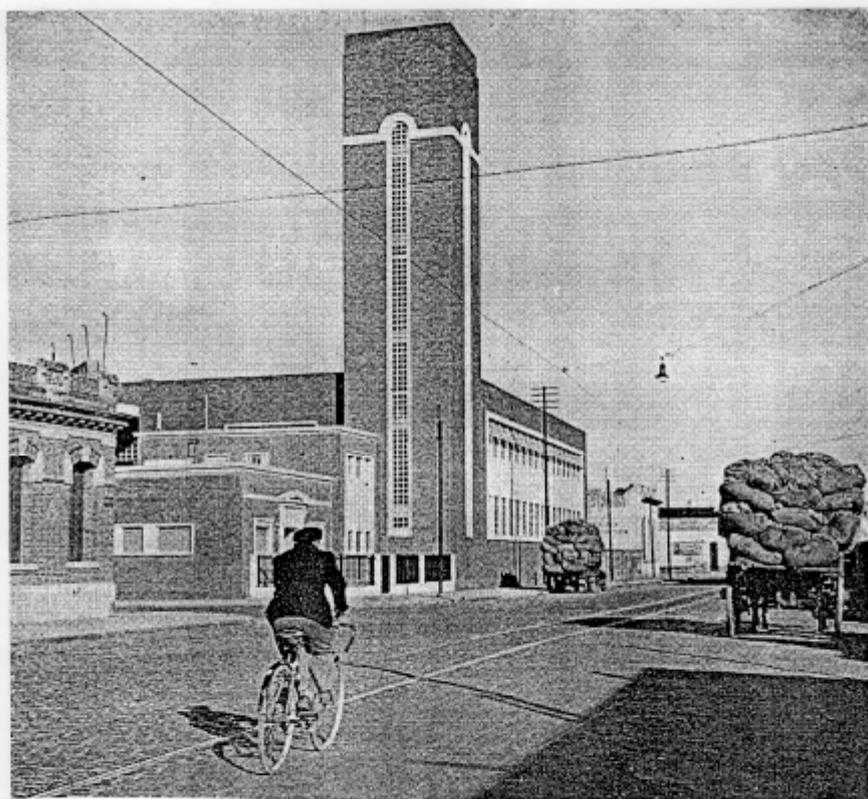
Conviene insistir sobre el papel determinante del flujo de capitales extranjeros ya que éste tiene una profunda influencia en las etapas de ese crecimiento de los industriales nativos. Tras las fuertes inversiones realizadas antes de 1890, en ferrocarriles, instalaciones y financiación de bienes de consumo sobreviene un período de estabilidad y reducción de esos capitales, debido en parte a la quiebra de la casa bancaria Baring Brothers, principal protagonista de la época anterior a 1900. Sin embargo las balanzas comerciales positivas y el aumento de la inmigración favorecen la economía interna y el desarrollo de algunas industrias.

A partir de 1900 comienza el regreso de los capitales extranjeros, ya no exclusivamente ingleses sino también norteamericanos y alemanes. Las importaciones se orientan a los bienes intermedios y de inversión, cayendo la importación de productos de consumo directo, que ya han comenzado a ser



<sup>6</sup> HALPERIN DONGHI TULIO; *Historia contemporánea de América Latina*, Alianza Editorial, 7ª edición, Madrid, 1979, pp. 229 a 295.

<sup>7</sup> HALPERIN DONGHI TULIO; op. cit., pp. 329-330, y DI TELLA GUIDO Y ZYMELMAN MANUEL; *Las etapas del desarrollo económico Argentino*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 1973, pp. 84 a 86.



Izquierda: Areas industriales próximas al Riachuelo (c. 1920).

producidos en Argentina. Esto confirma dos tendencias: crecimiento del mercado interno y progresiva dependencia de éste como agente dinamizador para el mantenimiento del poder de compra necesario en el incremento de las inversiones industriales.

El comportamiento socio-económico desde 1916 hasta la década del Cincuenta está determinado por la coexistencia del orden cultural y económico agroexportador y el languidecimiento de la influencia inglesa frente al mantenimiento de la actividad alemana, el notable incremento de la presencia económica y política norteamericana, y las iniciativas industrialistas por parte de un sector de la burguesía nacional combinadas con la participación de sectores de la burguesía terrateniente en los negocios inmobiliarios de la ciudad.

Con un nivel de dependencia y vulnerabilidad tan fuerte, cualquier modificación en las constantes vitales de la economía mundial se hará sentir sobre la Argentina y en especial, sobre su capital, Buenos Aires. Tal es el caso de la Primera Guerra Mundial y la Gran Depresión. Entre una y otra sitúa aproximadamente Guido Di Tella a "la Demora" del proceso económico argentino, esto es entre 1913 y 1933.<sup>8</sup> Desde el punto de vista físico, durante este período culmina el proceso de incorporación de tierras a la economía, agotándose la expansión "horizontal" sobre la llanura, un equivalente natural y con menores costos de explotación que la pradera norteamericana. Esto determina una reducción de la rentabilidad en el sector agrario, unido al menor ritmo en la afluencia de capital extranjero y el reembolso de deudas contraídas en el período anterior.

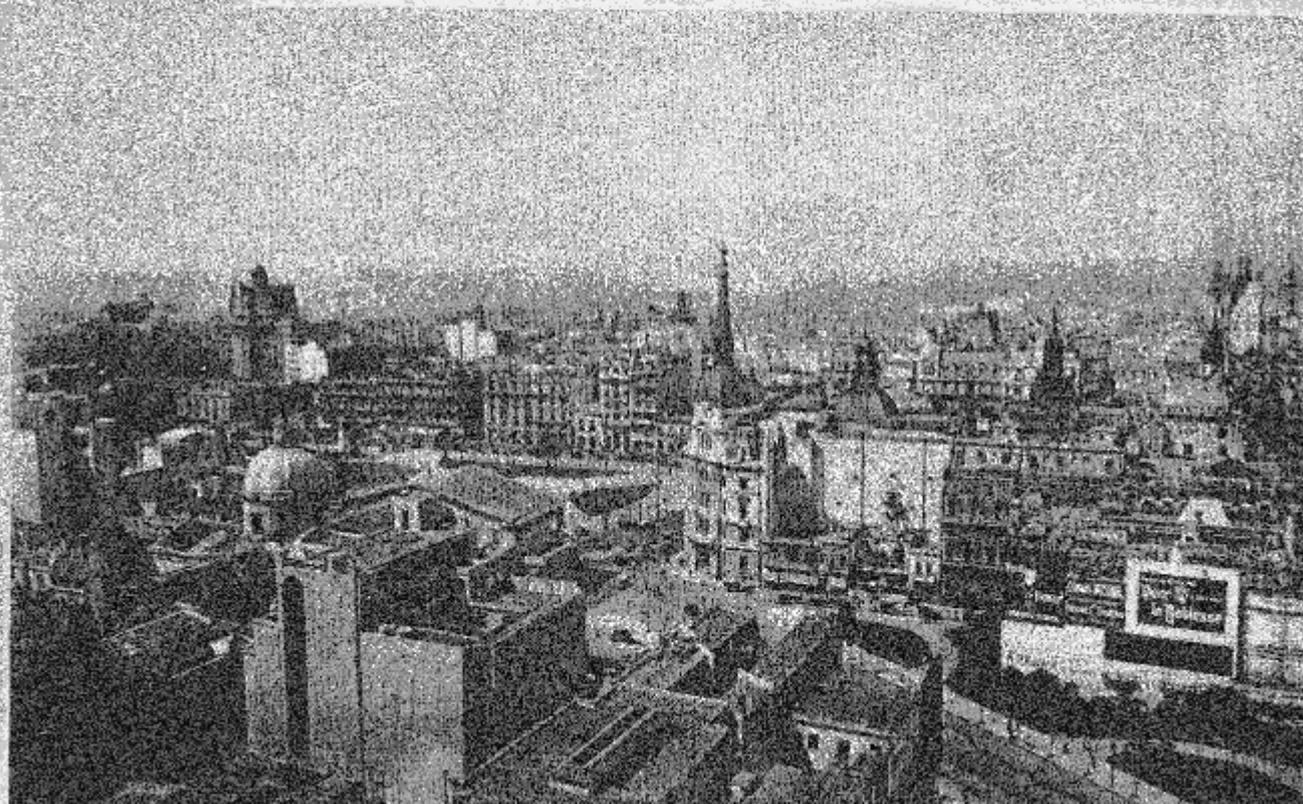
La Guerra permite un débil crecimiento de la actividad industrial, basado sobre la estructura desarrollada previamente, descuidándose en algunos casos el proceso necesario de renovación de equipos industriales. La ausencia de inversión es notable en comparación con períodos anteriores en el sector de los transportes, siendo anormalmente bajas en construcción de caminos, tendencia que comienza a invertirse hacia el final de la década del Veinte. Tampoco son importantes las inversiones efectuadas en los rubros electricidad y comunicaciones. En general, se asiste a una lentísima recuperación que no supera los ritmos inversores de la actividad económica del período de Preguerra.

La situación no es diferente en el sector de la construcción de viviendas. Si se considera que el porcentaje respecto del producto bruto nacional de la inversión en viviendas era de casi 18 % para el período de 1910 a 1914 para descender a un 1% durante el período 1930-1934, podemos establecer una conclusión de utilidad para comprender lo que pasará una vez entrada la década del Treinta: la acumulación del déficit habitacional y la necesidad de unos tipos de vivienda más aptos para una población que progresivamente alcanzaba mejores niveles de vida no tardarán en hacerse sentir. Tanto desde su base, como desde su cúspide, la ciudad de la década del Treinta se verá presionada hacia arriba y hacia sus límites.<sup>9</sup>

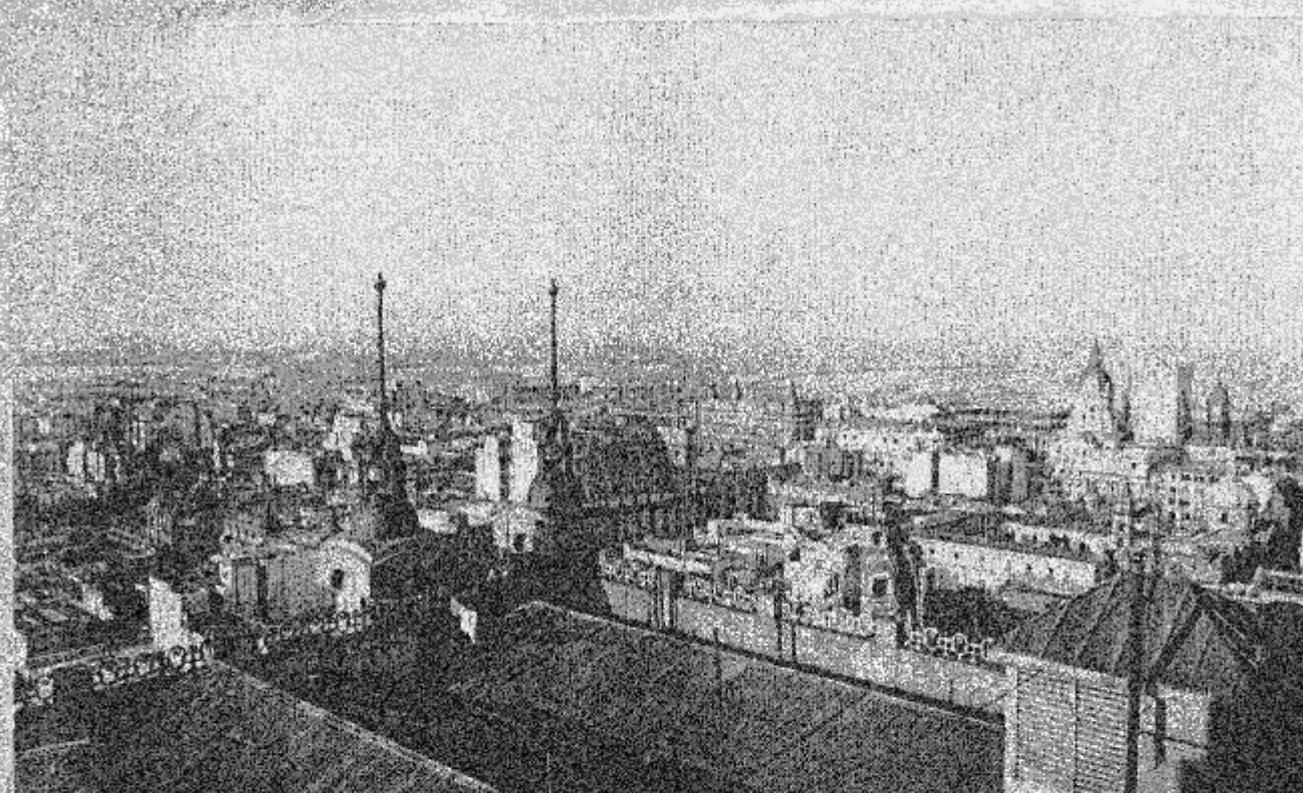
Convertida por unos y otros en el bastión político y económico de la nación argentina, consagrada culturalmente durante los Actos del Centenario, Buenos Aires va encontrando en la primera posguerra, pese a la continuada prédica nacionalista, uno de sus espejos preferidos en los modelos metropolitanos norteamericanos. Pero no hay en ese momento una decisión concertada o planificada para que sea así, como se comprueba en la actitud oficial en la que conviven una obsesión por el embellecimiento de la ciudad y por el mejoramiento de sus infraestructuras al lado de un *laissez-faire* frente a los rumbos del mercado.

<sup>8</sup> DI TELLA GUIDO Y ZYMELMAN MANUEL; op. cit., pp. 66- 67.

<sup>9</sup> DI TELLA GUIDO Y ZYMELMAN MANUEL; op. cit., p. 88 donde aparece un cuadro sobre la distribución de la inversión como porcentaje del producto bruto nacional referente a las inversiones sobre viviendas, elaborado sobre datos del "Grupo Conjunto Argentino - Naciones Unidas. Inversión bruta y capital existente por sectores económicos. Tipo de Inversión y Capital, 1900-1955" Santiago de Chile, 1957.



Isquierda sup. Vista desde Diagonal Norte hacia el Sur (1920).  
Izquierda inf. Vista desde Diagonal Norte hacia el Norte (1920).



Derecha sup. Av. Corrientes esquina C. Esmeralda (1920).  
Derecha inf. Av. Corrientes esquina C. Maipú (1894).

La crisis del modelo clásico agroexportador y la incorporación de pautas de vida metropolitanas lleva al progresivo abandono del tipo de grandes residencias y "chateaux" hacia 1910, pero el modelo estilístico, el "suave eclecticismo" de las viviendas burguesas resiste en el lenguaje utilizado en la construcción de casas de renta y los "petit hotel", que poco a poco no solo conviven sino que incluso reemplazan a aquellas, densificando los antiguos barrios residenciales, como es el caso de la Avenida Alvear. La aparición y difusión de este nuevo programa por las principales calles y avenidas de la ciudad genera un nuevo orden superpuesto al antiguo, sin que medien determinaciones importantes de planeamiento urbanístico controlando ese cambio de escala. De esta manera se va consolidando el uso de un estrecho repertorio de variaciones tipológicas de lenta evolución, caracterizada por una progresiva diferenciación de los distintos grupos funcionales y una mayor variedad de elecciones lingüísticas en las fachadas.

Con el tendido de los primeros tranvías, las clases populares y la inmigración, que en un primer momento se sitúan principalmente en los barrios del Sur (La Boca, Barracas, San Telmo), comienzan a ubicarse en los sectores del NO, O, y SO, que en el período 1904-1923 multiplican hasta siete veces su población, ocupando también territorios fuera de los límites administrativos de la ciudad.<sup>10</sup>

La ciudad entera se va construyendo sobre la cuadrícula observando en la mayoría de los casos la modulación dada por la división colonial de 8,66 (10 varas) o su variante moderna de 10 metros. Insistimos en el concepto de "modulación", esto es no repetición de tipos sobre medidas iguales, sino posibilidad combinatoria, alterada además por el carácter irregular que adopta la cuadrícula en distintas áreas de la ciudad.<sup>11</sup> Sobre el tapiz horizontal se tiene así un tapiz vertical sobre el que solo las variaciones de escala y un esfuerzo estilístico mayor permiten destacar una edificación monumental u oficial de una que no lo es.

Estos rápidos cambios provocan una igualmente rápida transformación en la forma de producción de la arquitectura. En primer lugar, las pericias técnicas requeridas superan la formación Beaux Arts de la mayoría de los arquitectos, y consecuentemente, el ingeniero y el constructor asumen un papel más decisivo, poniendo en crisis las nacientes formaciones profesionales como la primera Sociedad Central de Arquitectos. En segundo lugar, tras la epidemia de 1870 y con el auge de las corrientes higienistas, la discusión sobre el problema de la habitación popular se hace obligadamente multidisciplinaria. En tercer lugar, la estrategia de radicación de los inmigrantes y de control de la población exige una mayor elaboración -incluso una mayor perversidad- en la obtención de soluciones.<sup>12</sup>

El "Proyecto orgánico para la urbanización del municipio" elaborado por la Comisión de Estética Edilicia en 1923-25 resume en sus aspiraciones de reforma de la ciudad, los alcances y los límites del estamento profesional hacia mediados de la década del Veinte. Se intenta poner orden al crecimiento de la ciudad, pero por sobre todo se vuelve a insistir en las operaciones de embellecimiento de rasgos hausmannianos. Se procura medir y controlar el desarrollo pero se ignora casi por completo que la ciudad ha rebasado sus límites administrativos. Se mira continuamente la bibliografía urbanística norteamericana y alemana pero se rodea de retórica neocolonial a los proto-rascacielos que se representan en algunas vistas. Se percibe una inflexión hacia lo tecnológico pero no se produce un replanteamiento en los esquemas compositivos.



<sup>10</sup> Cfr. COMISION DE ESTETICA EDILICIA, op cit, p.73. Puede verse el espectacular aumento por circunscripciones: Las que mas crecen son: 1ª, 15ª, 16ª, correspondientes a Vélez Sarfield, San Bernardo y Belgrano. En segundo lugar: 2ª, 5ª, 6ª, 7ª, 9ª, correspondientes a San Cristóbal Sur, San José de Flores, San Carlos Sur, San Carlos Norte y Balvanera Oeste.

<sup>11</sup> Conviene recordar que el área de la cuadrícula inicial expandida, tal como se puede ver en el plano de 1867 apenas supera los 6 km<sup>2</sup>, alojando a 180.000 habitantes a partir de los cuales la ciudad alcanza los 190 km<sup>2</sup>, dentro de los límites establecidos por la ley 2089, de 1897.

<sup>12</sup> Sobre la nueva situación profesional ver Capítulo II de esta Tesis.



Izquierda: Anteproyecto Comisión de Estética Edilicia, escala aprox.: 1:70.000 (1925).

Derecha: Casa de renta en C. Uruguay 174 (Jorge Bunge, 1929).

## 2. Hacia la ciudad de tres millones de habitantes

A partir de 1930 comienza a producirse una etapa de crecimiento de la economía, cuyo liderazgo aparece por primera vez en manos del sector industrial. Esta tendencia se acelerará a lo largo de la década cuando comienzan a sentirse los efectos de la crisis de 1929 en la región, tras la caída de los precios de los productos agrícolas y la implantación del control de cambios. Se producen así tres circunstancias convergentes: decisión política industrializadora por parte de un sector de la burguesía, transferencia de capital del sector agrícola al sector inmobiliario y financiero, y aumento del poder adquisitivo de la población. En forma paralela la radicación de empresas norteamericanas irá en aumento.<sup>13</sup> Este aumento de actividad de la industria local -en especial textil, maderera, de maquinarias, metalúrgica, eléctricas y del transporte- se mantendrá con ritmos variables hasta el final de la década del Cuarenta, coincidiendo con el final del primer período de gobierno del General Juan Perón (1946-1951).

En 1930 es derrocado Hipólito Yrigoyen por un golpe militar que coloca en su lugar al General José Evaristo Uriburu. Pese al carácter filofascista del militar golpista y sus vínculos con la oligarquía terrateniente el golpe es admitido con indiferencia por el movimiento obrero y el Partido Comunista, apoyado por el Partido Socialista Independiente, y aplaudido efusivamente por los distintos sectores de la burguesía. Hubo pocas reacciones contrarias por parte de la intelectualidad y no faltaron apoyos como el de Leopoldo Lugones quien obsequió a la Revolución con un fervoroso texto: "*Ha llegado la hora de la espada*".<sup>14</sup>

En 1932, es elegido presidente el General Agustín P. Justo en unas elecciones de dudosa legalidad. Justo, un ingeniero militar, ex-ministro de Guerra durante el gobierno de Alvear, presenta un gabinete que expresa el nuevo signo de los tiempos en el complejo juego de distintas fracciones políticas anticipado en la silenciosa acogida del golpe de 1930: el socialista Antonio De Tomasso es designado ministro de Agricultura y en el resto del grupo gobernante predominan técnicos y especialistas pertenecientes al Círculo de Armas.<sup>15</sup> En el nivel de la administración municipal, puede verse como se quiebra la costumbre de elegir intendentes provenientes del mundo del derecho o de las letras, y se opta por "técnicos" del negocio urbano como el empresario inmobiliario José Guerrico, designado en 1930 o el financiero Rómulo Naón, sustituto de aquél en 1932.<sup>16</sup>

Poco a poco, el reflejo americano comienza a hacerse notar con más intensidad. A partir de 1932, comienza a intensificarse la construcción de la red de carreteras, comenzando con ello la decadencia del transporte ferroviario, producto asimismo de la ausencia de nuevas inversiones inglesas en este campo. Si en 1931, la red tenía unos 3.500 kilómetros de longitud, la mayoría de ellos sin pavimentar; en 1949 alcanzan los 63.202 kilómetros las carreteras extendidas por casi todo el territorio. El área metropolitana concentra gran parte

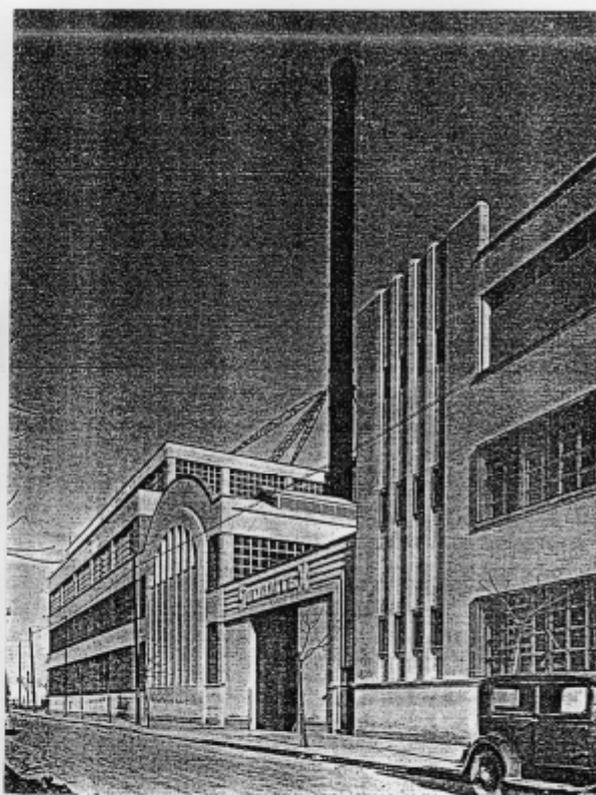
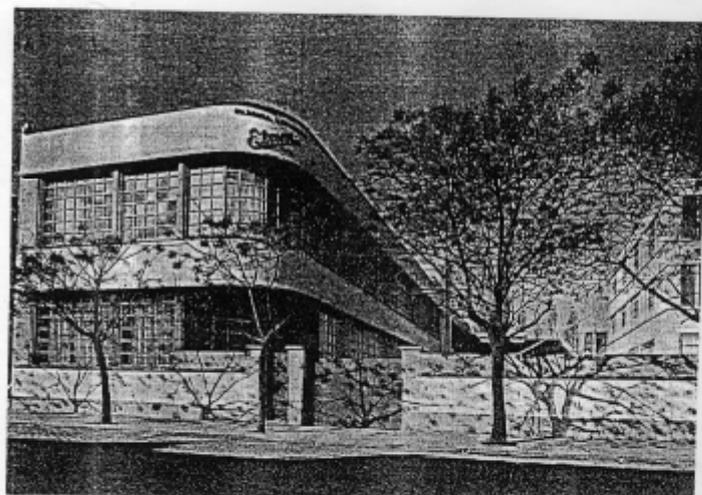
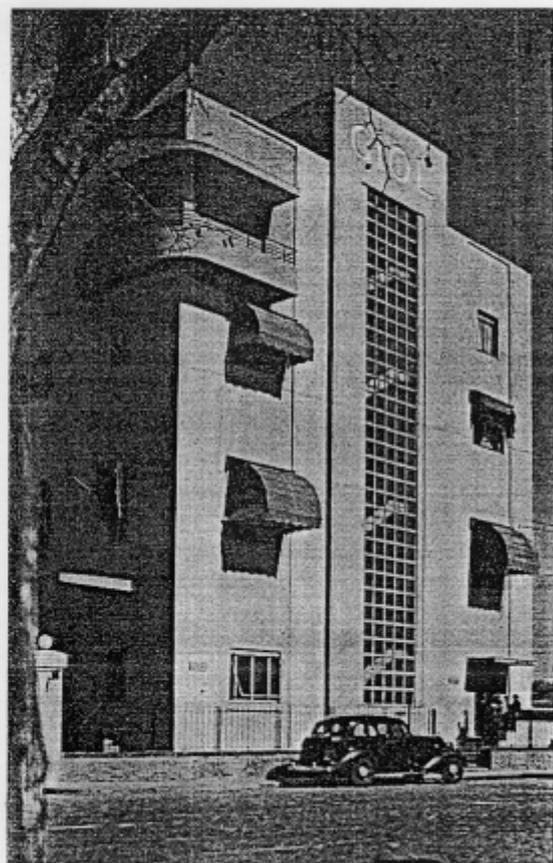
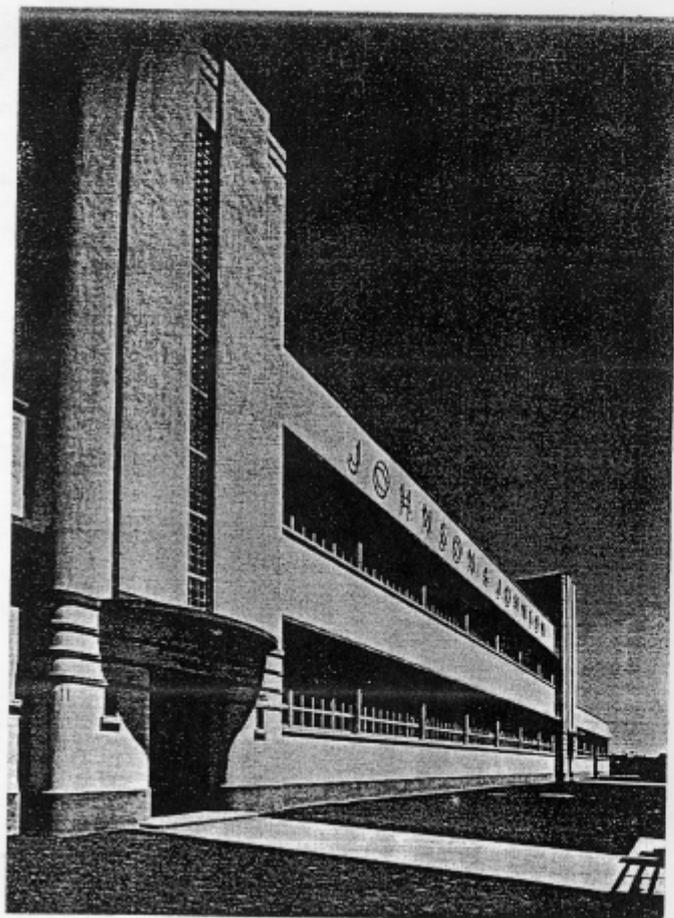


<sup>13</sup> Ver JORGE EDUARDO F., op. cit., pp. 140-146. Allí se citan las siguientes raditaciones: Textiles: Sudamtex (1934), Anderson Clayton (1936), Ducllo (1937); Eléctricas: Philco (1931), Union Carbide-Eveready (1937); Caucho: Goodyear (1930), Firestone (1931); Farmacéuticas: Johnson & Johnson (1931), Upjohn (1933), Abbot (1937) y Pond's (1939). Gran parte de los edificios de estas empresas son realizados por un estudio especializado en el tema: el del arquitecto inmigrante norteamericano Lyman O. Dudley, uno de los más publicados en *Nuestra Arquitectura*, que actúa en Buenos Aires hasta 1949, continuando su labor el estudio SEPRA (Sanchez Elía-Peralta Ramos y Agostini), protagonista fundamental de las décadas del Cincuenta y Sesenta.

<sup>14</sup> Cfr. ABAD DE SANTILLAN DIEGO, "El movimiento obrero argentino ante el golpe de Estado del 6 de setiembre de 1930", en *Revista de Historia* n° 3, primer trimestre, Buenos Aires 1958, pp.123-32 donde el anarquista español destaca con amargura la pasividad obrera pese a los esporádicos intentos anarquistas. También ver la posición sindicalista en la antología publicada en REINOSO ROBERTO (compilador), *El periódico CGT (1922-37)*, CEAC, Buenos Aires, 1987, pp. 16-18. Sobre las posiciones del sindicalismo en general ver: REINOSO ROBERTO (compilador), *Bandera Proletaria, selección de textos (1922-30)*, CEAC, Buenos Aires, 1983; DEL CAMPO, HUGO, *Sindicalismo y peronismo (los comienzos de un vínculo perdurable)*, CLACSO, Buenos Aires, 1985; y MATSUSHITA, HIROSHI, *Movimiento obrero argentino 1930-45. Sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Siglo Veintiuno, Buenos Aires, 1983.

<sup>15</sup> De los doce titulares en 1936, ocho eran socios del Círculo de Armas: Julio A. Roca, Carlos Saavedra Lamas, Roberto M. Ortíz, Basilio Perriné, Eleazar Videla, Miguel Ángel Cárcano, Manuel Alvarado y Martín Noel. En 1941, esta cantidad se reduce a cuatro y en 1946, a cero. Ocupan su lugar industriales nacionales, abogados de los gremios y técnicos.

<sup>16</sup> Ver BUCICH ESCOBAR, I. *Buenos Aires ciudad*, Editorial Tor, Buenos Aires, 1936, p. 208-210.



Izquierda: Edificios industriales proyectados por Lyman O. Dudley desde 1930.

Derecha: La Diagonal Norte en 1945.

de estas actuaciones reforzando su centralidad en el desarrollo del país.<sup>17</sup> Las discusiones públicas sobre los problemas del tráfico en el centro de la ciudad - insinuadas en forma primaria por la Comisión de Estética Edilicia en 1925- se amplían en las revistas técnicas. Las operaciones de apertura de avenidas y ensanches de calles aceleran su ritmo, presionadas por nuevos protagonistas. Sobre los nuevos solares aparece un nuevo orden de edificación: los edificios de las empresas representativas del nuevo movimiento económico: compañías de seguros, eléctricas, oficinas de las reparticiones estatales, etc.

Este proceso de relativa prosperidad económica se mantiene hasta 1950 para iniciar una curva declinante coincidente con la recuperación económica de los países contendientes de la Segunda Guerra. Para Guido Di Tella y M. Zymelman:

El período de crecimiento autogenerado comprende tres subperíodos: el ciclo 1932-1938, el período de la Segunda Guerra Mundial y el ciclo 1946-1952.<sup>18</sup>

Al desarrollo industrial lo acompaña un estancamiento agrícola, debido a que la conquista del territorio ya se ha efectuado y a la incapacidad exportadora causada por la imposibilidad de recurrir a flotas mercantes de los países envueltos en la contienda. Desde el punto de vista internacional, esto se acentuará con el progresivo retiro de la Gran Bretaña de la actividad económica en Argentina, a la vez que cierto crepúsculo para la clase social a ella asociada, y la reafirmación de los Estados Unidos como principal potencia en el área, indiscutible a partir de la finalización de la Guerra. La cuota británica de las exportaciones argentinas se mantiene casi constante, mientras que las exportaciones a los Estados Unidos se incrementan especialmente durante el conflicto.

Pese a este aumento de la presencia norteamericana, las relaciones son siempre de cierta tensión, justificada por la resistencia argentina a una mayor presencia política y militar norteamericana en el área y por el mantenimiento de la neutralidad durante el conflicto bélico hasta unos meses antes de su finalización.<sup>19</sup> Las crisis europeas, el fascismo, la ruina del sistema internacional -en la que se depositaban las esperanzas de un orden no totalmente dependiente de Estados Unidos- centrado en la Liga de las Naciones, y finalmente la Segunda Guerra con las presiones para quebrar la neutralidad argentina y su secuela de cruzadas antibolcheviques, acaban por definir el papel político hegemónico del país del Norte como líder de un discurso panamericanista que culmina en la fundación de la O.E.A. en 1948.<sup>20</sup>

Al principio de esta época, la mayor parte de la industria argentina es de carácter manufacturero, ligera, productora de artículos de consumo. Las fábricas de automotores se limitan a montar las partes introducidas del extranjero, y las de máquinas elaboran hierros perfilados de igual procedencia. Durante la Guerra es particularmente notable el aumento de pequeñas y medianas industrias de maquinarias al amparo de una total paralización en la importación.

Intentemos relacionar los tres períodos apuntados por Di Tella con el proceso de crecimiento de la ciudad. La última oleada migratoria desde Europa se había producido en la década del Veinte coincidiendo con el final de la Gran Guerra. El saldo inmigratorio fue de 878.000 personas anualmente hasta 1921.<sup>21</sup> La cifra es notable si se considera que apenas pasará de 100.000 en los quince años posteriores a 1930 para llegar a 747.000 en 1947, valor sobre el cual tiene una incidencia fundamental la última inmigración de italianos a la Argentina.



<sup>17</sup> En 1936 actúan cuatro empresas de tranvías en la ciudad, totalizando 843 km de vía, en su mayoría administradas por la Cía Anglo-Argentina. Al metro inaugurado en 1912- administrado por la Cía Anglo Argentina, 13,5 km- se le agrega en 1931 la línea Alem-Chacarita - administrada por la Cía Lacroze, 13 km- y por último la línea Retiro- Constitución -a cargo de la empresa C.H.A.D.O.P.Y.F., 10 km. Ver BUCICH ESCOBAR. I; *Buenos Aires ciudad*, Editorial Tor, Buenos Aires, 1936, pp. 259-261. Ver también IVANISSEVICH MACHADO, LUDOVICO; *Argentina 1930-1960*, en el Capítulo de Obras y Servicios Públicos, Honorable Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1960, pp. 303-313

<sup>18</sup> DI TELLA GUIDO Y ZYMELMAN MANUEL; op. cit., p. 93.

<sup>19</sup> DI TELLA GUIDO Y ZYMELMAN MANUEL; op. cit., p. 111: "Durante la guerra, cuando la Argentina se retiró del mercado continental, muchas importaciones vinieron forzosamente de los Estados Unidos. Las importaciones desde Gran Bretaña cayeron en forma abrupta después de 1943, pese a los grandes excedentes acumulados con anterioridad." Sobre el remplazo de las importaciones del Reino Unido por las Estadounidenses es importante el siguiente cuadro que citan Di Tella y Zymelman, p. 112, calculado sobre datos de la Dirección Nacional de Estadísticas y Censos y Memorias del Banco Central de la República Argentina y que transcribimos solo en la parte referente a los dos países en cuestión:

Distribución de la Exponaciones en porcentajes, 1935-1953

Años	Reino Unido	Estados Unidos
1935	36,2	12,1
1938	33,9	10,2
1941	36,5	37,6
1944	42,5	23,0
1947	37,0	10,0
1950	29,5	15,4
1953	24,0	15,8

<sup>20</sup> Cfr. RAPOPORT MAHO; 1940-45 *Gran Bretaña, Estados Unidos y las clases dirigentes argentinas*, Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1980, pp. 239-278. Sobre el mismo tema, con un amplio despliegue de bibliografía norteamericana sobre el tema, aunque también centrado en cuestiones de política exterior, cfr. ESCUDÉ CARLOS; 1942-49: *Gran Bretaña, Estados Unidos y la declinación argentina*, Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1983.

<sup>21</sup> GERMANI GINO; *Estructura social de la Argentina*, Buenos Aires, Editorial Raigal, 1955, p. 82.



Izquierda: Vista aérea desde el Río hacia el S.O.

Derecha sup.: Casa de renta en Av. Santa Fe 2982 (Alejandro Virasoro, 1927).  
Derecha inf.: Casa de comercio en C. Florida esq. C. B. Mitre (Lorenzo Siegerist, 1925).

Paralelamente, el proceso de migración de la población del interior del país hacia Buenos Aires, expulsada por la estructura agraria en crisis, atraída por la industrialización y tentada por la vida urbana, aumenta progresivamente, comenzando a mediados de los Treinta y alcanzando sus cotas más altas al final del período que analizamos. Gino Germani presenta los siguientes promedios anuales de inmigración a la zona del Gran Buenos Aires, sumando argentinos y extranjeros, en los años 1895-1947:<sup>22</sup>

Período 1895-1936.....	8000 anuales
Período 1936-1943.....	72000 anuales
Período 1943-1947.....	117.000 anuales

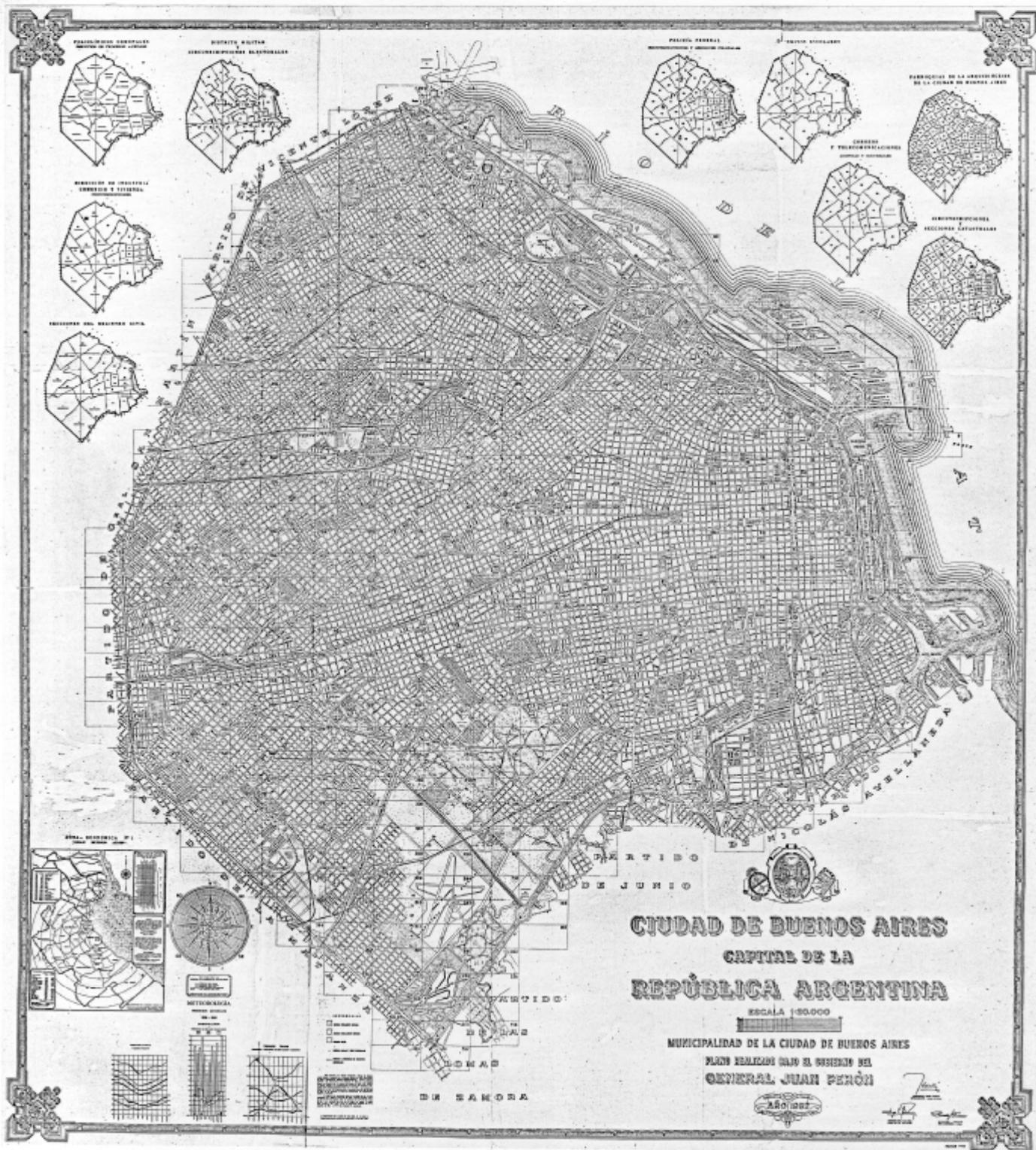
En 1930, Buenos Aires y su área periférica -"la cabeza de Goliat" según el ensayista Ezequiel Martínez Estrada- han superado los tres millones de habitantes, casi el 30 % de la población argentina. Según Germani, la población pasa de 1.999.000 en 1914 a 5.173.000 en 1952. Si a principios de siglo los porcentajes de población urbana y rural se encuentran equilibrados, en 1947 los porcentajes son de 62 % para la población urbana y 38% para la rural. La década del Cuarenta encuentra una Argentina con escasa desocupación, y un alto poder adquisitivo en los sectores populares, cuya participación en el ingreso nacional irá en aumento hasta 1946-48. Alberto Ciria demuestra que la población ocupada en la industria pasa de 590.000 en 1935 a 980.000 en 1937. Pero, como vemos más arriba, este aporte poblacional ya no es exclusivamente extranjero sino procedente del interior, con unas características étnico-culturales más próximas a las de la población del resto de América del Sud.

El estudio del acelerado proceso de urbanización que acompaña el aumento poblacional y el auge industrial en este período es otro de los temas que están pendientes en la historiografía argentina. Los datos obtenidos provienen de las revistas de arquitectura y de los valiosos materiales que ofrecen las distintas ediciones de la Revista de Estadística Municipal. Aplicando esos datos a una serie suficientemente larga, obtenemos la siguiente tabla referida a la superficie construida en Buenos Aires entre 1930 y 1945:

1930	2.522.521	m2
1931	1.695.731	m2
1932	1.195.484	m2
1933	1.144.829	m2
1934	1.483.906	m2
1935	1.368.841	m2
1936	1.244.631	m2
1937	1.646.905	m2
1938	1.780.516	m2
1939	804.650	m2
1940	1.475.580	m2
1941	1.997.153	m2
1942	1.772.269	m2
1943	1.954.210	m2
1944	3.102.805	m2
1945	1.967.262	m2



<sup>22</sup> GERMANI, GINO; op. cit., p. 76.



Izquierda: Plano de Buenos Aires, escala aprox.: 1:70.000 (1952). Obsérvese como se ha girado la representación 90° respecto de las anteriores, colocando el Norte hacia arriba. La ciudad ya no aparece "apoyada" sobre el Río de la Plata -subliminalmente, por su puerto- sino que "mira" al mundo, apoyada sobre su territorio.

Derecha: Edificio de oficinas (1945)

Acotaremos como referencia que el mayor ritmo de la construcción alcanzado había sido el de 1929 con 2.831.516 m<sup>2</sup>, y que durante la década de los Veinte se produce un salto muy importante a partir de 1923. De la tabla indicada mas arriba se evidencia una caída a partir de 1930, clara consecuencia de la crisis de 1929, para pasar a un crecimiento sostenido con una inflexión en 1939, debida con seguridad a los temores surgidos frente al estallido de la Guerra, y con la excepción de cifra tope en 1944, tiende a mantenerse alta y estable a lo largo de la década del Cuarenta.

Dejando de lado las operaciones céntricas y la edificación pública monumental, el porcentaje mayor de superficie construída es absorbido por la construcción de viviendas, equipamientos e instalaciones industriales. Con la construcción de nuevas líneas de metro, la incorporación de los ómnibus y de los automóviles colectivos al sistema de transporte la expansión cubre toda la ciudad, con la excepción de su ángulo S. Las zonas mas edificadas continúan siendo las del SO, O y NO. Los partidos circunvecinos de Avellaneda, Lomas de Zamora, San Martín, Vicente López, San Isidro y San Fernando duplican los índices de crecimiento poblacional de Buenos Aires.<sup>23</sup>

Desde el comienzo de la Segunda Guerra, e incluso tras su finalización, las inversiones extranjeras cesan por completo, y comienza un proceso de nacionalización de las empresas extranjeras existentes, en muchos casos como recuperación de deudas que los países europeos habían contraído como consecuencia de la contienda que alcanza su auge en el primer período peronista (1946-1951). A este proceso lo acompaña la intensificación de la tendencia a la sustitución de importaciones de productos que ya se producen localmente.

La presencia de un sector nacionalista en el Ejército, influido por las relaciones con militares alemanes se había hecho sentir desde la década del Veinte pero en los Treinta se va a transformar en directa intervención, sobre todo a partir del golpe de Estado de 1943, que lleva al poder a un grupo gobernante de extracción social mas heterogénea, que colocándose por encima de una clase política fuertemente vinculada a la oligarquía se muestra claramente favorable a la industrialización y al autoabastecimiento.<sup>24</sup> A partir de 1946 la política del Peronismo se interesará por las nacionalizaciones de las compañías energéticas y de transporte, monopolizará el comercio exterior y nacionalizará la banca pero, inseguro frente a su composición policlasista de su electorado y a la falta de crédito internacional atrasará el desarrollo de la industria pesada, cuestión que lo llevará a un proceso de negociación con el capital norteamericano a principios de los Cincuenta.<sup>25</sup>

Esta característica provocará otro gran cambio, esta vez en el seno de la clase obrera, hasta el momento, casi incontaminadamente europea, por lo tanto de filiación política socialista, anarquista o comunista, y que a partir de ese momento comienza a nutrir sus filas con obreros llegados desde el interior del país.<sup>26</sup> Esta inflexión tendrá lugar también en el período Peronista bajo la forma de complejas alianzas de clase cuya expresión más clara será la un sindicalismo y un estamento técnico compuesto por los primeros hijos de la inmigración, alineados con las políticas del gobierno, relación que suele revestir rasgos corporativos.<sup>27</sup>



<sup>23</sup> Cfr. *Revista de Estadística Municipal de la ciudad de Buenos Aires* n° 604, 605 y 606, Buenos Aires, enero-febrero-marzo 1938.

<sup>24</sup> En DE IMAZ JOSÉ LUIS; *Los que mandan*, EUDEBA, Buenos Aires, 1964, p.65 puede leerse "...entre los generales en actividad en 1936 y en 1941, el 90% era oficial de Estado Mayor o ingeniero militar. Ese porcentaje se reduce al 82 % entre los generales del período peronista." Recordar que tanto la Escuela Superior de Guerra como por la Escuela Superior Técnica, habían sido fundadas y seguían siendo asesoradas por profesores alemanes hasta la finalización de la Segunda Guerra. Mas en general, ver el trabajo de CIRIA ALBERTO: *Partidos Políticos y Poder en la Argentina Moderna (1930 - 46)*, Jorge Alvarez Editor, Buenos Aires, 1964, p. 82.

<sup>25</sup> Diferencia de políticas claramente expresada en las intenciones del Primer Plan Quinquenal 1946-51 y el Segundo Plan Quinquenal, interrumpido por el golpe de 1955.

<sup>26</sup> CIRIA ALBERTO; op. cit. p. 297.

<sup>27</sup> PAGE JOSEPH A.; *Peron. Una Biografía. Primera Parte (1895 - 1952)*, Javier Vergara Editor, Buenos Aires, 1984, Capítulo 7: "La seducción de la clase obrera", p. 80 a 91.



Unos llegan en avión...  
Some arrive by air...

Izquierda: Vista aérea barrio de baja densidad (1945)

Derecha: La Avenida Alvear (1945)

El movimiento de población hacia la periferia, hecho posible por las nuevas modalidades de transporte y por el auge en las ventas de terrenos, agrega una mayor complejidad al proceso edilicio. Si el edificio de renta había sido el tema cuantitativamente fundamental para los arquitectos de la década del Treinta y la vivienda individual parecía reservada para una experimentación tipológica y lingüística exclusiva, ambos procesos alcanzan magnitudes y calidades similares durante la década siguiente. La construcción de viviendas unifamiliares en planta baja, o planta baja y un piso, aisladas o entre medianeras se fue extendiendo por el interminable damero, canalizando buena parte del trabajo profesional. En los límites de la ciudad o en su prolongación ociosa y veraniega, Mar del Plata, se construirán millares de casas de fin de semana para las clases medias en ascenso.

Ya en 1935, el testimonio de Victoria Ocampo, en un artículo publicado en el número de noviembre de la revista *Sur*, titulado "Sobre un mal de esta ciudad", expresaba su alarma:

Las personas que viven en los pueblitos del Norte(...)y, que, obligadas a ir diariamente a la ciudad hacen el viaje en automóvil por el camino del bajo(...)tienen ocasión de ver desarrollarse ante sus ojos un espectáculo costernador. Toda la primera parte del trayecto(...) está sembrada de casas, pequeñas y grandes, que solo armonizan entre sí por el perfecto mal gusto que las ha inspirado. Pocas excepciones. Cuanto más diminutas las casas(...)tanto más se vengán de serlo ofendiendo a la mirada inocente con sus pretensiones agresivas. Siempre la historia de la rana que quiere igualar al bucy. En cuanto a las casas grandes, son de un "rastacuerismo" que haría llorar a una manada de hipopótamos(suponiendo que se haya refugiado en esos paquidermos el sentido de la arquitectura o la simple discreción de que carecen los naturales del país)<sup>28</sup>

Victoria Ocampo recordaba con nostalgia la desaparición de las viejas fincas de la oligarquía junto a las barrancas del Río y se resistía a aceptar al negocio que invade sus lugares de infancia:

No se tiene en la cabeza mas que esta única idea: la ganancia. Y lo que de ello resulta no puede ser nunca hermoso. Imposible hacer nada que valga la pena en lotes cuyas proporciones son francamente antiestéticas<sup>29</sup>

Hay tres aspectos importantes que comentar en ésta reflexión de mediados de los Treinta: la evidente inquietud de la burguesía terrateniente al ver invadidos y fragmentados sus territorios, el desprecio por todos los recién llegados y sus manifestaciones, y la defensa de la discreción, de las líneas puras y simples que exhibe su casa de San Isidro construída por Bustillo.<sup>30</sup>

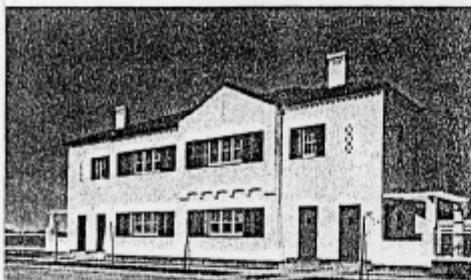
Victoria Ocampo no prolongará la polémica en las ediciones posteriores de *Sur*, y las "casitas" seguirán apareciendo, quizás en forma más discreta utilizando hieráticamente los sintagmas aprendidos de las obras modernas, y hacia comienzos de 1940 buscando una nueva "atemporalidad" en la reacción californiana o clasicista. Pero surgirá además un nuevo fenómeno: el de los primeros barrios de emergencia -en Retiro, en Avellaneda- surgidos como consecuencia de la concentración urbana, los altos alquileres y la falta de una política de radicación para los inmigrantes interiores



<sup>28</sup> OCAMPO VICTORIA ; "Sobre un mal de esta ciudad" en : *Sur*, Año V, Buenos Aires, Noviembre 1935, p. 99.

<sup>29</sup> OCAMPO VICTORIA ; op. cit. p. 99.

<sup>30</sup> Esta nueva reacción contra los recién llegados es observable en el entorno de la revista *Martín Fierro*, donde se discute la licitud de las expresiones literarias de los inmigrantes, en contra del "criollismo urbano de vanguardia"- así definidos por Ibarra- encarnado por sus miembros. Ver ALTAMIRANO CARLOS- SARLO BEATRIZ, *Ensayos argentinos. de Sarmiento a la vanguardia*, Capítulo, Buenos Aires, 1983, pp.157-158.



Izquierda: Barrio Sargento Cabral, vista general y tipos de edificación utilizados. (1937)

Derecha sup.: Perón en Calamuchita (1932)

Derecha cent: Eva Perón actriz en la cubierta de "Guión"(1940)

Derecha inf: Desfile por la Diagonal Norte de la Escuela de Enfermeras de la Fundación Eva Perón (1950)

Algunas operaciones del Estado iniciadas a finales de los Treinta, anticipan esta "atemporalidad", vinculada, en los proyectos mas completos, a los principios aprendidos en *Radburn*. Un caso interesante por su escala y su destinatario es el Barrio Sargento Cabral, constituido por 250 viviendas destinadas a la baja oficialidad del Ejército Argentino y construido en el recinto de Campo de Mayo en 1937. El equipo de proyectistas estaba compuesto por Alberto Prebisch, Fermin Bereterbide, Ernesto Vautier, Jeronimo Rocca y Pascual Palazzo, o sea, arquitectos jóvenes (ninguno de ellos superaba los cuarenta años) y cuya actividad difusora del Movimiento Moderno era públicamente reconocida. Construidas con corrección, estas "discretas" casas californianas<sup>31</sup>, bucólicas, carentes de toda tensión dramática se constituirán, como veremos, en ejemplos a imitar por las pequeñas empresas constructoras asentadas en la periferia y probablemente una de las más eficaces operaciones ideológicas del período.<sup>32</sup>

El Peronismo absorbe todas las banderas que le resultan útiles para su política de promoción de las clases populares, desde los mecanismos de seguridad social más adelantados -aprendidos de la prédica socialista pero sin perder de vista los logros del *New Deal* norteamericano- hasta las herramientas urbanísticas que se desprendían de la aplicación de la Carta de Atenas o del modelo *Radburn* en el ámbito de la planificación. Su actitud frente al lenguaje fue de continuidad y no de ruptura con lo ya iniciado desde comienzo de la década del Treinta.<sup>33</sup>

Los barrios Evita, Saavedra o Esteban Echeverría, las obras de la Fundación Eva Perón, decenas de hospitales, cientos de colonias de vacaciones, centenares de escuelas, construidas en un artesanal estilo californiano constituyen la expresión lingüística más característica del Peronismo antes de 1950. Rara vez, durante su primer período, el gobierno peronista utiliza la vivienda colectiva racionalista o algún tipo de standarización como respuesta, por lo que los costos de estas inversiones son siempre altos, y en consecuencia, pese a lo importante de la inversión el problema de la vivienda popular continuará sin solución efectiva.<sup>34</sup>

Los trabajos de Hilguer, Petrina, Larrañaga o Cavallo han puesto de manifiesto la importancia cuantitativa de la actividad edilicia peronista, arrolladoramente superior a cualquier actividad oficial previa, o incluso posterior. Desde una confesa "imposible asepsia" sus autores han planteado una defensa del llamado estilo californiano, calificación anónima en cuyos críticos ellos ven:

(...)intención de confusión ideológica al asimilar a este tipo de arquitectura únicamente con la producida en aquella región norteamericana cuando (...)sus características básicas son referibles (...) a casi todo el mapa arquitectónico iberoamericano.<sup>35</sup>

Frente a posibles "desviaciones" el grupo mencionado sugiere la utilización del término "arquitectura pintoresquista", como más adecuado conceptualmente. En todo caso, también aquí nos encontraríamos con un término prestado, esta vez por la manualística beauxartiana. La defensa es razonable en el campo de una elección personal, mas que ideológica, de determinadas formas, solo que la estrecha relación de identificación pintoresquismo-peronismo que se propone, puede ser ampliada cronológicamente, por lo menos a los diez años anteriores a 1946, y plantear la relación pintoresquismo-ejército (ejército formado y



31 Publicadas en *The Architectural Record* Julio 1937 y en *Revista de Arquitectura* nº 195, Marzo 1937, en éste caso sin hacer referencia a sus autores.

32 El ejemplo sirve para matizar una visión maniquea del enfrentamiento Prebisch-Noel. Existe una interesante explicación de Noel: "Vease (el) ejemplo del llamado estilo californiano que no es otra cosa que el andalucismo mejicanizado o escueto barroquismo misionero que, con espiritual energía, ha conseguido infiltrar su savia en los mas modernos ensayos norteamericanos para luego enriquecer, a la par de la corriente orientalista, al maquinismo de los maestros de vanguardia europeos", extraído de un texto para una conferencia en Radio Sientor publicado en *Revista de Arquitectura*, Octubre 1934, p. 410.

33 DE LARRAÑAGA MARIA ISABEL Y PETRINA ALBERTO; "Arquitectura de masas en la Argentina (1945-1955): hacia la búsqueda de una expresión propia", en *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiuzzo"*, núm. 25, Buenos Aires, 1987, p.110-111.

34 *Ibidem*

35 *Ibidem*



Izquierda sup.: Barrios de vivienda popular construidos durante el primer periodo peronista (1946-51)

Izquierda inf.: Barrios de vivienda popular construidos durante el segundo periodo peronista (1951-55)

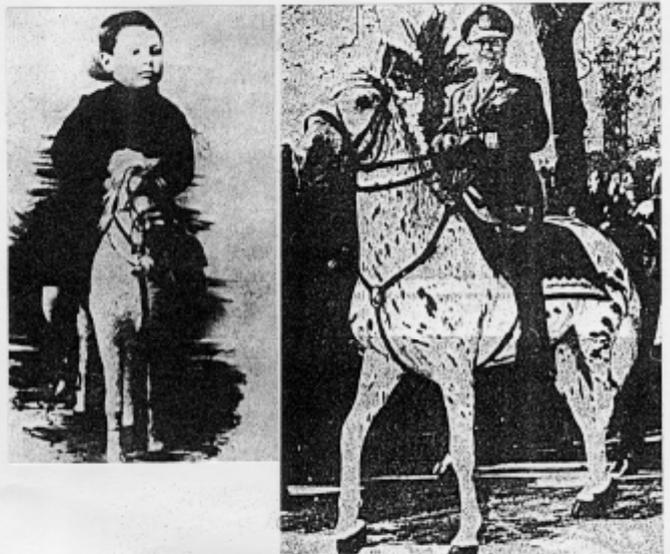
Derecha: Juan Perón en 1898 y 1948.

adiestrado por asesores alemanes hasta finales de la Segunda Guerra), que descubríamos en el Barrio Sargento Cabral.<sup>36</sup> En esa línea, es también cuestionable el sentido del "Argentine Dream" que el grupo de Baliero y Borthagaray mencionan, o el del modelo a imitar, que "...reclamaban insistentemente los sectores populares para las viviendas que planificaba el Gobierno" en la versión de Gutierrez y Ortiz<sup>37</sup> porque los oficiales de baja graduación del Ejército de 1934 integrarían el vasto espectro policlasista que diez años más tarde apoyaría a Perón, y eran ellos los que habían experimentado el modelo, y por ende, los más inclinados a reclamarlo. No es comprobable documentalmente ninguna reclamación popular o proveniente de los sindicatos respecto del estilo de sus casas. Por lo tanto, permítasenos dudar de los insistentes reclamos estilísticos por parte de otros sectores populares que no fueran aquellos que desde una "imposible asepsia" orquestaban una formidable operación ideológica, para la cual cualquier despilfarro era justificable.<sup>38</sup>

Como decíamos más arriba, el Peronismo no se detuvo a investigar en su realidad, ni a rebuscar en las experiencias con las que se lo ha considerado afín, como puede ser el caso de la arquitectura fascista, sino que recogió superficialmente algún supuesto del urbanismo moderno y las formas de la arquitectura pintoresca, cuyos prototipos "modernos" se experimentaban simultáneamente en varios lugares, siendo el caso de California o Monterrey uno de los más analizados por la historiografía.<sup>39</sup>

No es el objeto de este trabajo analizar exclusivamente las arquitecturas del período peronista, sino establecer en él el final de un período de la arquitectura en Buenos Aires que comienza a agotarse hacia 1946-47, y no el principio de otro período de características radicalmente diferentes, posición que solo es sostenible trasladando esquemáticamente la periodización política a los análisis urbanos, arquitectónicos, económicos o sociológicos. El límite queda establecido por la condición de estabilidad próspera que se alcanza entre esa fecha y el final de la década, período que coincide aproximadamente con el primer gobierno peronista.

Si la ciudad que se construye hasta comienzos de los Cuarenta es la que aloja a los contingentes inmigratorios europeos ya integrados como población permanente en casas de renta; la ciudad que viene a continuación, ocupando los lugares que dejaban aquellos, rellenando huecos o provocando nuevas expansiones, es la de los inmigrantes interiores, la de los incipientes barrios de emergencia que ocupan hacia 1950 un 5% de la superficie del área metropolitana, la de los barrios de viviendas populares iniciados a fines de la década del Cuarenta y la de una clase media en aumento constante. El lenguaje unificador, eficaz, alemán, de la arquitectura de los Treinta se diluirá en muchos otros. La mirada sobre la ciudad de casi cinco millones de habitantes se perderá en su policentrismo. La condición profesional se modificará en consecuencia, fragmentándose en distintas opciones ideológicas como se verá en los siguientes capítulos.



<sup>36</sup> La opción militar queda confirmada por el proceso de adjudicación de esta obra. Decidida en 1934 por el presidente Justo, se convoca a un concurso de tipologías en 1935 al que se presentan ochenta y un anteproyectos. Pese a la composición predominantemente "conservadora" del Jurado, del que formaban parte Raúl Christensen, Raúl Rivera, Fortunato Passeron, Enrique Quincke y Carlos Vilar, la crítica a los proyectos se establece en términos funcionalistas, sin referencias al lenguaje utilizado. El Jurado desestima todos los proyectos, pero otorga tres premios a los que considera mejores. De éstos, dos tienen rasgos "modernos". Posteriormente el Ministerio de Guerra hace el encargo directamente al grupo Prebisch-Berestein-Vautier-Palazzo.

<sup>37</sup> DE LARRAÑAGA MARIA ISABEL y PETRINA, ALBERTO; op. cit., p.111.

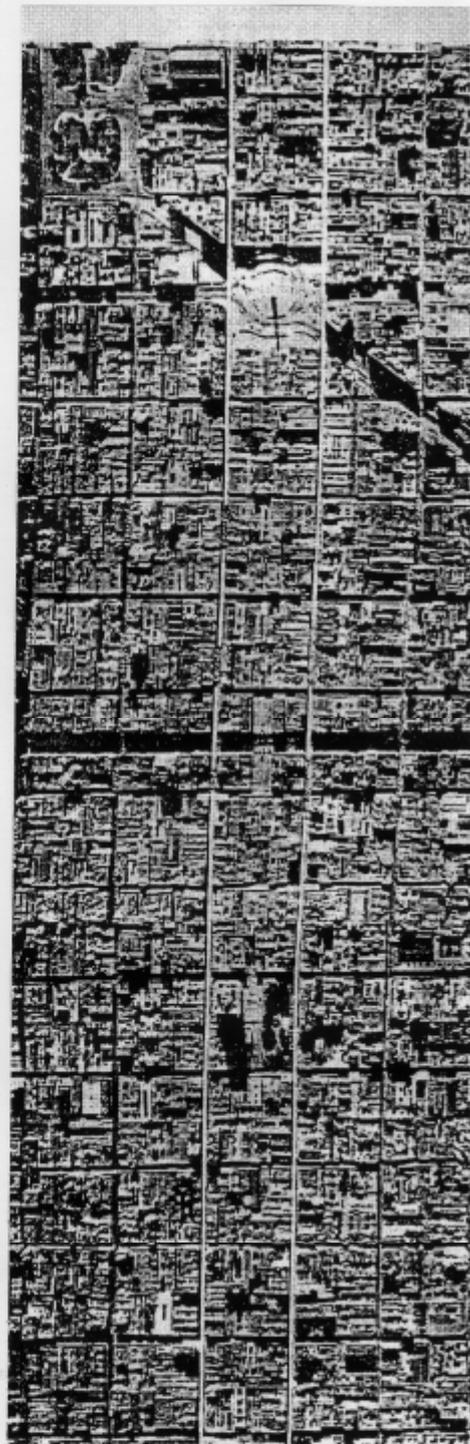
<sup>38</sup> Ver: PAGE JOSEPH A.; op. cit., Cap. 7. Si consideramos que el 90% de los integrantes del gabinete peronista eran hijos de inmigrantes italianos y españoles, primera generación nacida en Argentina puede comprenderse mejor el sentido de este "Argentine dream". Creemos que una historia de las mentalidades, o una mayor atención a los cronistas y escritores del momento sería de mayor utilidad para comprender este pasaje de la historia. En ese sentido nos parece imprescindible una mirada en ARLT, ROBERTO, *Nuevas aguas fuertes porteñas*, Hachette, Buenos Aires, 1960 (colección de sus visiones publicadas en "El mundo" entre 1930 y 1936). MARTINEZ ESTRADA EZEQUIEL; *La cabeza de Goliath (microscopía de Buenos Aires)* Club del Libro A.L.A., Buenos Aires, 1940; y el intento más moderno de PEREZ AMUCHASTEGUI; *Mentalidades Argentinas 1860-1930*, EUDEBA, Buenos Aires, 1984.

<sup>39</sup> Cfr. HEGEMANN WERNER; "El espíritu de Schinkel en Sud-América" en *Revista de Arquitectura* núm.142, Buenos Aires, Octubre 1932, (traducción realizada por Isaac Stok del artículo publicado en *Wasmuths Monatshefte für Baukunst und Städtebau*, Berlin, Julio de 1932), quien sitúa el comienzo de la difusión del californiano en las dos Exposiciones Universales de California de 1915. La fecha coincide con la publicación de un libro de gran difusión en América: *The Franciscan mission architecture of Alta California*, Newcomb, Nueva York, 1916. También ver SAMBRICIO, CARLOS; *Cuando se quiso rescatar la arquitectura*, Colección de Arquitectura, C.O.A.A.T-Galería Librería Yerba-Cons. de Cultura y Educación de Murcia, Murcia, 1983, p. 131 a 133. Para ampliar sobre las diferencias entre el pintoresquismo de California y el de Florida resulta útil remitirse a CURL, DONALD; *Mizner's Florida. American Resort Architecture*, Donald W. Curl, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, 1983.

<sup>39</sup> También denominados Roque Sáenz Peña y Nueve de Julio.



Inquierda : 1) Foto aérea del área Sur de la Avenida Norte-Sur tal como se encontraba en 1936, escala aprox: 1:7000. Obsérvese que solo se ha realizado la operación de apertura en la Plaza de la República. 2) Planta en la que puede compararse el trazado planificado y el efectivamente ejecutado de la Avenida Norte-Sur, escala 1: 20.000 (1952)



Derecha : Demoliciones realizadas como parte del ensanche de la Avenida Corrientes (1936)

### 3. La Avenida Norte- Sur: espacio y tránsito

Las aperturas de la Diagonal Norte y la de la gran Avenida Norte-Sur, ordenadas por las leyes 8854 y 8855 de 1912 constituyen el lanzamiento de un vasto proceso de actualización y reconstrucción urbana. Ambas operaciones muestran el salto de escala que se estaba produciendo en la ciudad, anticipado por los sueños de futuro que los actos de celebración del Centenario en 1910 y Paul Groussac en sus visiones de 1897 habían contribuido a anticipar: la de la ciudad alternativa a Chicago y Nueva York, la que convocaban las exposiciones universales, la de la mera lógica cuantitativa, la de la técnica.<sup>40</sup>

Las dos operaciones aparecían incorporadas al denominado "Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio" redactado entre 1923 y 1925<sup>41</sup>, que representaba el primer intento por desarrollar un modelo de la ciudad, que superara las actuaciones aisladas que habían tenido lugar hasta ese momento. Sus redactores, reunidos en la Comisión de Estética Edilicia, eran el propio Intendente Carlos M. Noel; René Karman, representante de la Municipalidad de Buenos Aires; Carlos Morra, presidente de la Sociedad Central de Arquitectos; Sebastián Ghigliazza, ingeniero y director de arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y Martín Noel, arquitecto presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes.

El texto del "Proyecto" se estructura en una serie de apartados: programa edilicio, análisis histórico introductorio, estudios estadísticos, conceptos generales de planeamiento, estudio de vialidad, reglamento de edificación y un amplio programa de obras de embellecimiento de la ciudad, incluyendo un amplio anexo con las propuestas hechas por Forestier a solicitud de la Municipalidad, algunas de las cuales son recogidas con modificaciones.

En su "Programa edilicio", la Comisión plantea una serie de objetivos que podemos resumir en seis: 1) Reconquista del Rfo en base a la realización de un gran parque costanero y el embellecimiento de la zona del Puerto, 2) Desarrollo de las Diagonales Norte y Sur, y Avenida Santa Fe, incluyendo la construcción del Palacio Municipal y Palacios de la Industria y el Comercio, 3) Embellecimiento del Barrio Sur, 4) Monumentalización de la Plaza de Mayo mediante la reunión de todos los edificios de los Ministerios, 5) Monumentalización de la Plaza Congreso y desarrollo de plazas y jardines por toda la ciudad, 6) Fomento de la construcción de barrios obreros en base a "proyectos de carácter económico para que todos ellos obedezcan a una arquitectura homogénea y pintoresca".<sup>42</sup>

La Comisión toma los planos elaborados en 1904, 1906, 1909 y 1916 como antecedentes, y los analiza críticamente a la luz de las condiciones de la ciudad y sus problemas a comienzos de la década del Veinte:

Alteradas las condiciones naturales, impuesto el trazado geométrico en toda su extensión -salvo en los raros casos apuntados- realizado el loteo dentro de igual criterio y no teniendo ya la municipalidad la posesión de tierra necesaria para introducir las importantes mejoras que se reclaman, se evidenciaba la falta de recursos que era menester para resolver el amplio problema dentro de las ideas emitidas.<sup>43</sup>

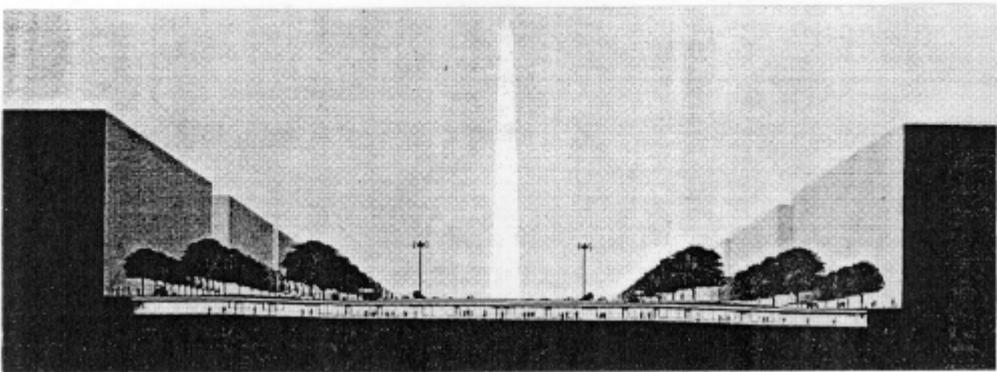
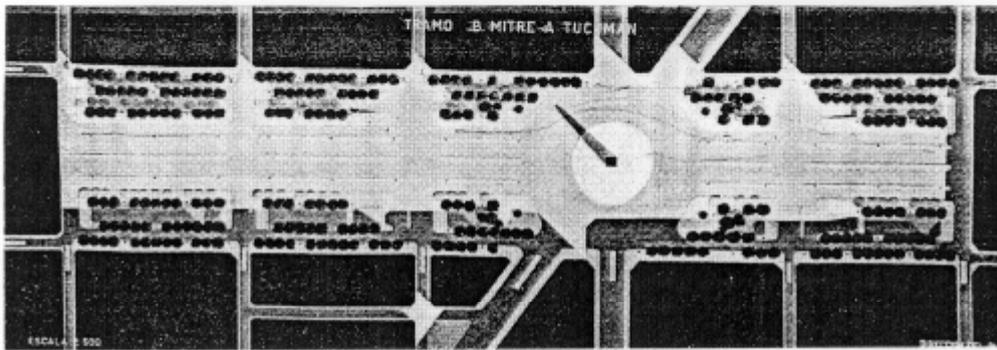
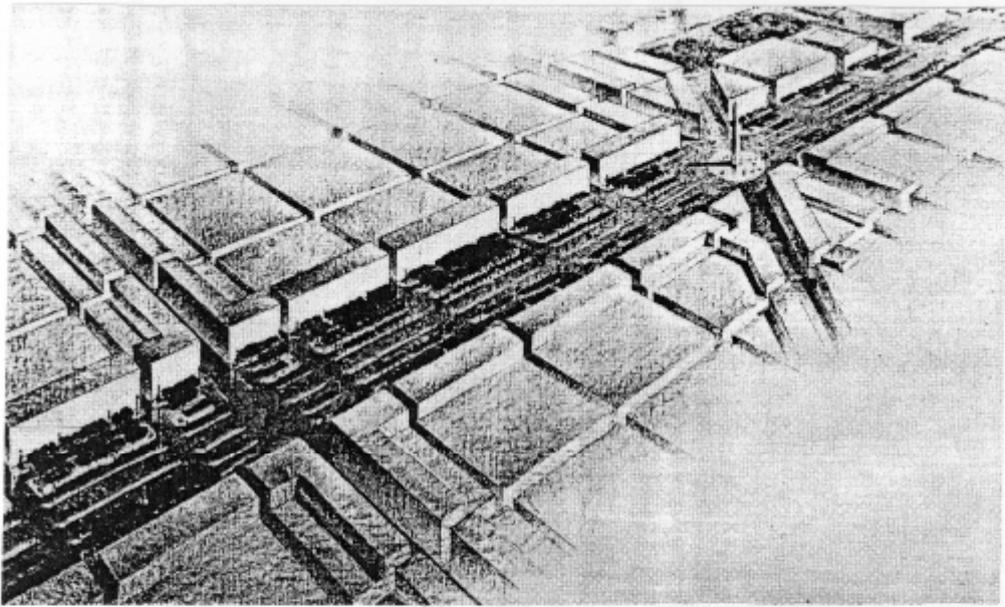


<sup>40</sup> GROUSSAC PAUL, "El Centenario", en *La Biblioteca*, Buenos Aires, agosto 1897, p.3 Groussac, llegado de Francia en 1866, hablaba de su sueño del Buenos Aires futurista en este artículo publicado en su época de director de la Biblioteca Nacional "Los trenes y vehículos siguen derramando el gentío por las bulliciosas avenidas; cruzan la atmósfera naves extrañas cargadas de pasajeros, naves monstruosas, cometas y aeroplanos que describen formas sinuosas hasta rasar el suelo y detenerse un momento para volver a subir"

<sup>41</sup> COMISION DE ESTÉTICA EDILICIA, *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plano de Reforma y Regulador de la Capital Federal*, Intendencia Municipal, Talleres Peuser, Buenos Aires, 1925.

<sup>42</sup> COMISION DE ESTÉTICA EDILICIA, op.cit., pp.13-16

<sup>43</sup> COMISION DE ESTÉTICA EDILICIA, op.cit., p.60



Izquierda: Detalles del proyecto del ingeniero Della Paolera (1928-1938)

La Comisión aparenta renunciar desde el principio a la idea de un plan de urbanización a nivel de toda la ciudad, ya que éste está realizado de hecho, definida administrativamente la superficie a ocupar, tendidas ya las principales vías de comunicación ferroviaria, ubicadas sus estaciones y avanzada la construcción de su infraestructura. Renuncia en la que no se esconde la aceptación de la "naturalidad" del desarrollo urbanístico, y por ende, del Mercado.

Tras el análisis histórico, el texto se detiene en los planes elaborados a partir de 1900, en especial "El Nuevo Plano de la Ciudad de Buenos Aires", desarrollado por el francés Bouvard en 1909 y publicado al año siguiente. En él se recogían los trazados hausmannianos no solo en las diagonales Norte y Sur sino también en otras dos que convergían en el Congreso: una que prolongando la calle Chiclana termina en Pozos y Victoria, y otra, que continúa Cabildo hasta Río Bamba y Rivadavia. Pero, no sorprendentemente, el texto incorpora también la posición de los primeros críticos al hausmannismo: Víctor Jaeschke y Jerónimo de la Serna, más próximos a las fórmulas anglosajonas expresadas en el corpus disciplinar consagrado en la *Town Planning Conference* celebrado en Londres y en el Concurso de Berlín, ambas de 1910, y divulgado en *Der Stadtebau* de Werner Hegemann.<sup>44</sup>

Al ocuparse del tema del partido adoptado, el Proyecto dice que se procura "establecer una estructura primordial" en base a operaciones distribuidas por toda la ciudad -aunque especialmente concentradas en torno a las áreas privilegiadas por el Programa edilicio- cuya imagen es la de un "sistema entrecortado", en el que desempeña un papel fundamental el trazado del sistema viario. Frente a la incapacidad de desarrollar un verdadero Plan Regulador, desde el cual conducir o controlar las operaciones especulativas, el Proyecto se transforma en un compromiso cuya actitud ecléctica queda fuera de toda duda:

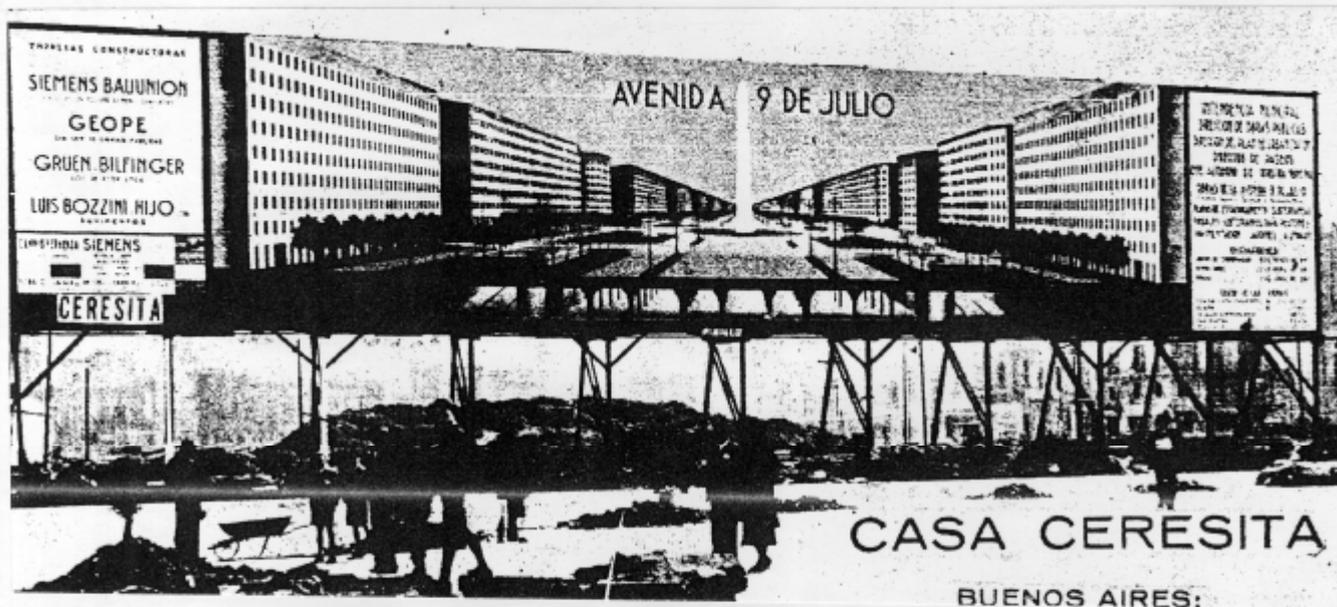
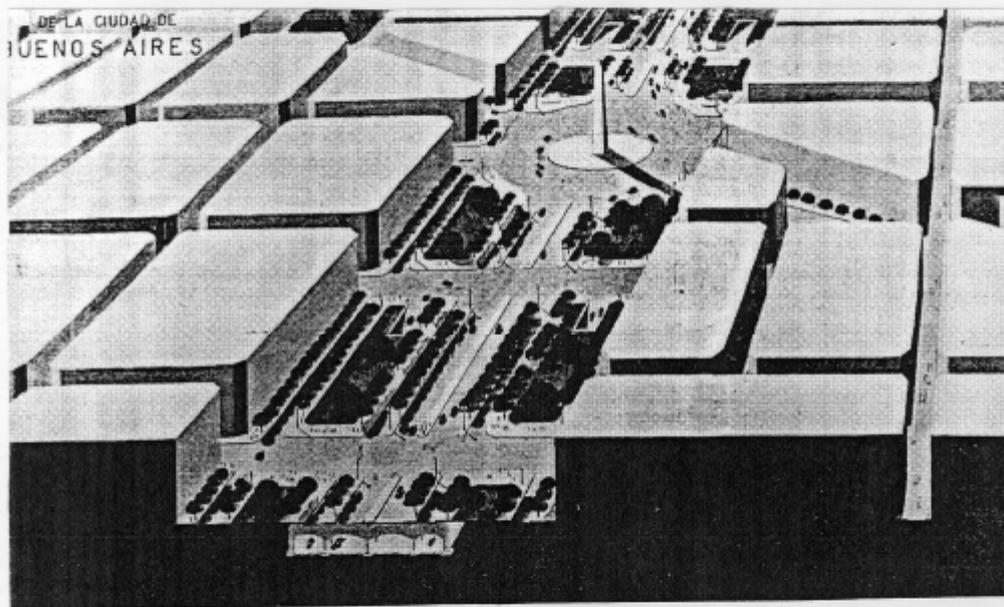
El trazado así establecido resulta una aplicación combinada del sistema monumental francés encuadrado en el Hausmannismo con el concepto más reciente de los trazados irregulares y asimétricos ingleses y alemanes, aplicados en los planes de Stöben, Camilo Sitte y otros, poniendo frente a frente las tesis del neoclasicismo y del neogoticismo.<sup>45</sup>

Por lo tanto, el Proyecto pone en evidencia desde su propio texto lo que las vicisitudes del urbanismo de Buenos Aires pondrán aún más en claro: que el choque de dos épocas no comporta un enfrentamiento inmediato y tajante de modelos ideológicos y fórmulas urbanísticas. Pensadas en el siglo pasado, propuestas legalmente en 1912 y construídas a lo largo de más de treinta años, las diagonales y la Avenida Norte-Sur centrarán la atención de los primeros urbanistas nacidos en la ciudad, puesto que sobre su barroco soporte crecerá y se pensará la ciudad transformada ya en metrópoli.

Si la Diagonal Norte va a dar como resultado la incorporación a la ciudad de una dosis de monumental monotonía desprovista de atributos, poblada de expresiones tautológicas, de la misma ventana repetida miles de veces, demostrando el inútil esfuerzo por simbolizar; la avenida Norte a Sur ( hoy 9 de Julio) exhibirá un proceso de supresión y talado de manzanas enteras, de negación de la ciudad proveniente de fines del siglo XIX, trayendo tras de sí - como también el "parkway" de la avenida General Paz- los primeros síntomas identificatorios de una nueva escala de proyecto urbanístico, claramente atenta a los problemas de movilidad.

<sup>44</sup> COMISION DE ESTÉTICA EDILICIA, op.cit., pp.58-59

<sup>45</sup> COMISION DE ESTÉTICA EDILICIA, op.cit., p.93



Izquierda sup.: Perspectiva del proyecto del ingeniero Della Paolera (1928-1937)

Izquierda inf.: Perspectiva en el cartel de obra de la Avenida Norte-Sur -ya redenominada 9 de Julio- al comienzo de la ejecución de las obras (1937).

Derecha sup.: Estudios de la Comisión de Estética Edilicia sobre distintas alternativas para la Avenida Norte-Sur. (1923-25)

La ley 8855 del 30 de enero de 1912 declaraba de utilidad pública la apertura de una avenida de Norte a Sur, que manteniendo un ancho de 33 metros, atravesaría el centro de las manzanas comprendidas entre las calles Carlos Pellegrini, Bernardo de Irigoyen, Cerrito y Lima, en un trayecto que iba desde Paseo de Julio (hoy Leandro N. Alem) hasta la calle Brasil (lado Sur de la Plaza Constitución), afectando a 33 manzanas del centro de Buenos Aires.

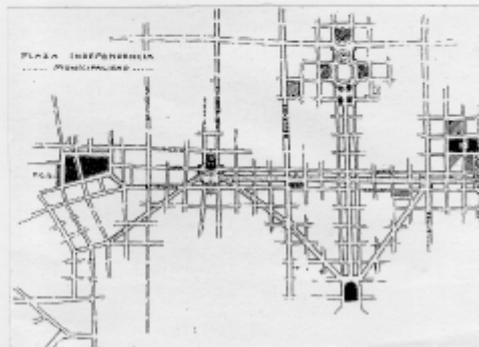
Los argumentos legislativos eran similares a los de la Diagonal Norte: descongestión del tráfico, higienismo, y la conexión rápida entre el Norte y el Sur de la ciudad.

En los cuatro planos elaborados por la Comisión de Estética Edilicia, la avenida proyectada se limita al trayecto que va desde una gran plaza cívica definida por las calles Independencia, Bernardo de Irigoyen, Estados Unidos y Lima hasta la intersección con la avenida Corrientes (uno de los planos prolonga su trazado hasta la Avenida Córdoba). Los cuatro planos presentan distintas alternativas en los remates de la Avenida, concentrándose la mayor atención sobre la relación de la gran plaza cívica -Plaza Independencia- con el futuro edificio de la Municipalidad, que aparece en dos de ellos centrado en el eje de la Avenida, en una solución similar al remate de la Avenida de Mayo frente al Congreso de la Nación.<sup>46</sup>

En un ciclo de conferencias organizado en mayo de 1928 por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales<sup>47</sup>, el ingeniero Carlos della Paolera presenta un esbozo del primer proyecto de la Avenida Norte-Sur ocupando el ancho total de las manzanas de su recorrido, incluyendo el de las calles laterales, pasándose así de 33 a 140 metros de anchura. La idea del ensanchamiento es apoyada por Werner Hegemann en su visita de cuatro meses a Buenos Aires iniciada en el invierno de 1931, como se desprende de las referencias al proyecto y a Della Paolera hecha en sus artículos de *Der Städtebau*, adonde sugiere desarrollar una verdadera autovía bajo nivel que incluya a la vez enlaces ferroviarios entre el Norte y el Sur.<sup>48</sup>

Tras varios años de silencio, el proyecto de Della Paolera y el tema de la Avenida Norte-Sur aparece comentado en una serie de artículos escritos por los arquitectos F. Berterebide y E. Vautier en la *Revista de Arquitectura* entre 1932 y 1933.<sup>49</sup>

En un artículo de Septiembre de 1932<sup>50</sup>, Fermín Berterebide expone su "Proyecto de Ejecución de la avenida transversal de Norte a Sud". El proyecto procura una aceleración del tráfico de paso de los barrios del Norte (Belgrano, Palermo y Retiro) a los del Sur (Boca, Avellaneda y Constitución) a través el Centro mediante una sección de calle que incluye una parte central a bajo nivel de 16 metros y 6 carriles, y dos calles laterales a nivel de 7,50 metros y sus correspondientes aceras de 5 metros. En la sección éstas aparecen bajo grandes porticos. El trayecto de la Avenida se extiende como en el caso de Della Paolera -y a diferencia del Proyecto de la Comisión de estética Edilicia- desde Constitución hasta Retiro, pero Berterebide retomaba la sección original de 33 metros, insistiendo en la velocidad de la circulación en contra de la mayor sección.



<sup>46</sup> COMISION DE ESTÉTICA EDILICIA, op.cit., p.291-195

<sup>47</sup> DELLA PAOLERA CARLOS; "Como nació y crece la arteria más ancha del Mundo", en *Proyectos y Materiales*, Vol. II, New York, Octubre de 1947, pp. 22-27.

<sup>48</sup> HEGEMANN WERNER; *Wasmuths Monatshefte für Baukunst und Städtebau*, Berlin, Febrero 1933, p. 94

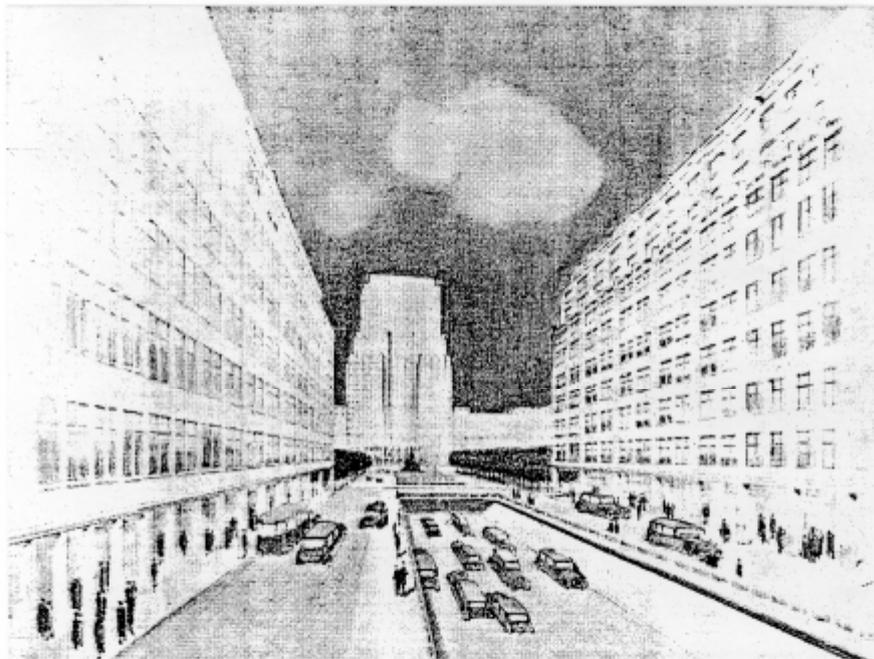
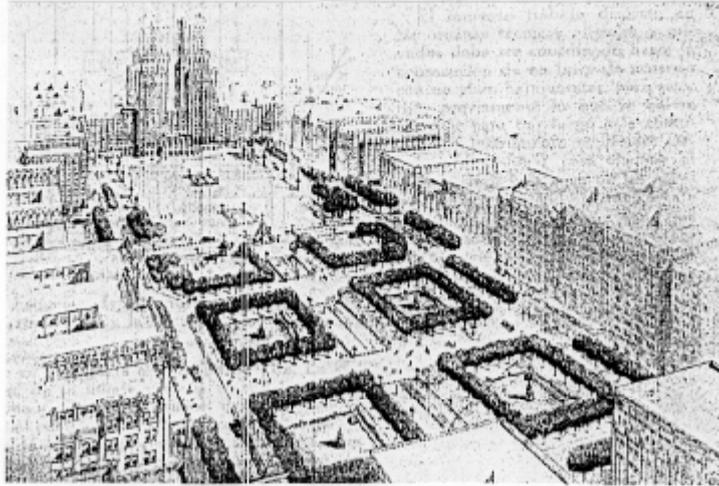
<sup>49</sup> VAUTIER ERNESTO E; "El Reglamento de Construcciones y el tráfico", *Revista de Arquitectura* n°139, Julio 1932, págs.330-333.  
BERETEREBIDE FERMIN.H.; "Proyecto de Ejecución de la Avenida transversal Norte Sur", *Revista de Arquitectura* n° 141, Buenos Aires, Septiembre 1932, pp. 408-421.

VAUTIER ERNESTO E. Y BERETEREBIDE FERMIN.H.; "Urbanismo. Directivas Generales", *Revista de Arquitectura* n° 146, Buenos Aires, Febrero 1933, pp. 52-80.

VAUTIER ERNESTO E.; "La Reglamentación de las Construcciones en la Avenida Norte-Sur", *Revista de Arquitectura* n° 151, Buenos Aires, Julio 1933, pp. 308- 317.

ACOSTA WLADIMIRO - BERETEREBIDE FERMIN H.; "Aspectos higiénicos y de circulación de la Avenida Norte- Sur" en *Nuestra Arquitectura*, Buenos Aires, Octubre 1937, pp. 343- 353.

<sup>50</sup> BERETEREBIDE FERMIN H., op.cit.



Izquierda sup.: Perspectiva del Centro Cívico del Proyecto Beretebide (1932)  
 Izquierda cent.: Perspectiva de la avenida a bajo nivel hacia la Plaza Rivadavia y Palacio de Gobierno, del Proyecto Beretebide(1932).  
 Izquierda inf.: Perspectiva de la Plaza y el Palacio Municipal vista desde la Diagonal Sur, del proyecto Beretebide(1932).

Derecha sup.: Planta del proyecto Beretebide(1932).  
 Derecha cent.: Sección transversal del proyecto Beretebide (1932).  
 Derecha inf.: Variante de la calle inferior en la terminación Norte del proyecto Beretebide (1932).

Bereterbide modifica el extremo norte para evitar una entrada directa en la Avenida Leandro N. Alem, mediante la colocación de una gran rotonda final en la intersección de la Avenida Norte- Sur con la Avenida Juncal, ensanchada al efecto, para provocar así una distribución del tráfico a través de las avenidas Juncal, Alvear y Quintana. Mas adelante, y refiriéndose a las plantas bajas, dice:

Tales recobas requerirán soluciones de conjunto conducentes a una arquitectura uniforme de fachadas, lo cual impondrá la necesidad de ceñirlas a una reglamentación apropiada. Lo mismo puede decirse respecto a los espacios abiertos de los centros de estas pequeñas manzanas, los cuales formarían en cada una, un gran patio con terraza jardín sobre los techos de los negocios y al cual darían las fachadas posteriores de los edificios<sup>51</sup>

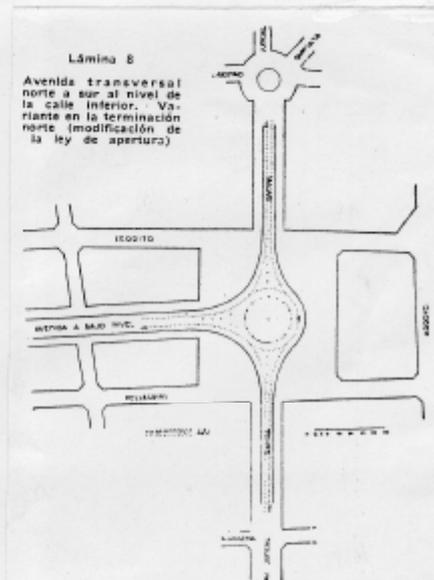
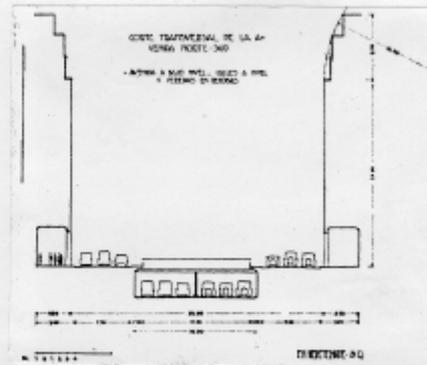
Pero Bereterbide propone a la vez una operación de recualificación urbana a gran escala, vinculando el tema circulatorio a la imagen de la ciudad, retomando así los temas planteados por la Comisión de Estética Edilicia de 1925. El proyecto contempla tramos que, respondiendo a la sección apuntada mas arriba, aparecen desprovistos de arbolado, y ensanchamientos en los que se forman rotondas, plazoletas y plazas arboladas en los cruces con las avenidas que van de Este a Oeste: Santa Fe, Córdoba, Corrientes, etc, o incluso cortes en la visión perspectiva como los que producen las dos enormes moles del nuevo Palacio Gubernativo en el cruce con la calle Alsina y de la Intendencia Municipal en el cruce con Independencia.

Lo sorprendente del proyecto de Bereterbide es la forma en que va elevando la tensión de su idea hasta implicar a otras partes y otros programas arquitectónicos y urbanos, institucionales e infraestructurales -superando con creces la monumentalidad del Proyecto de la Comisión de 1925- como es el traslado de las sedes de gobierno nacional y municipal, ampliación del programa de expropiaciones y algunas modificaciones de importancia en las líneas de subterráneos, o creación de miles de plazas de aparcamientos.

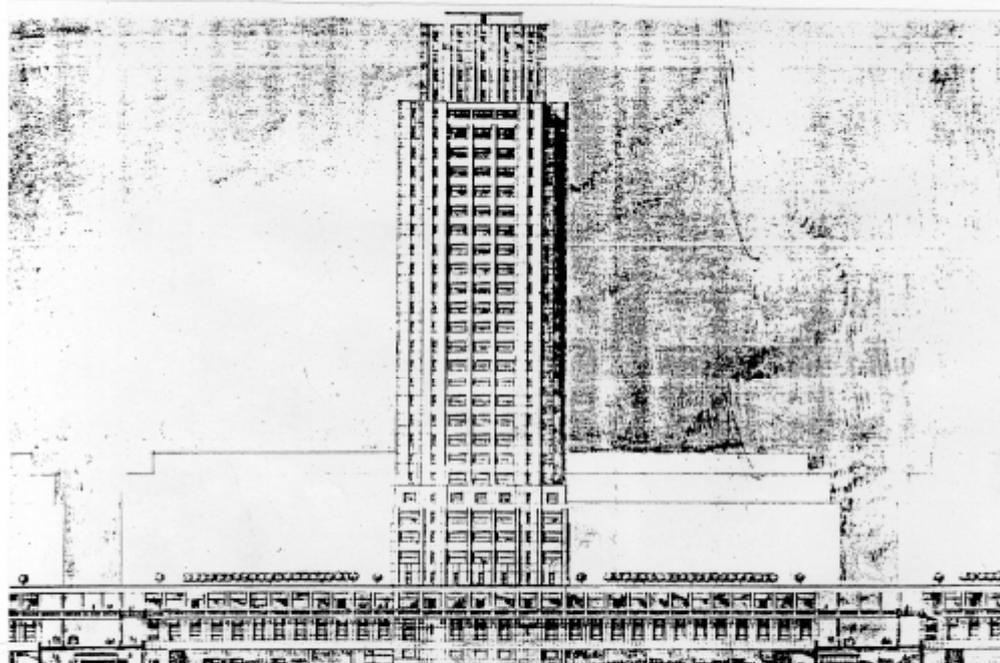
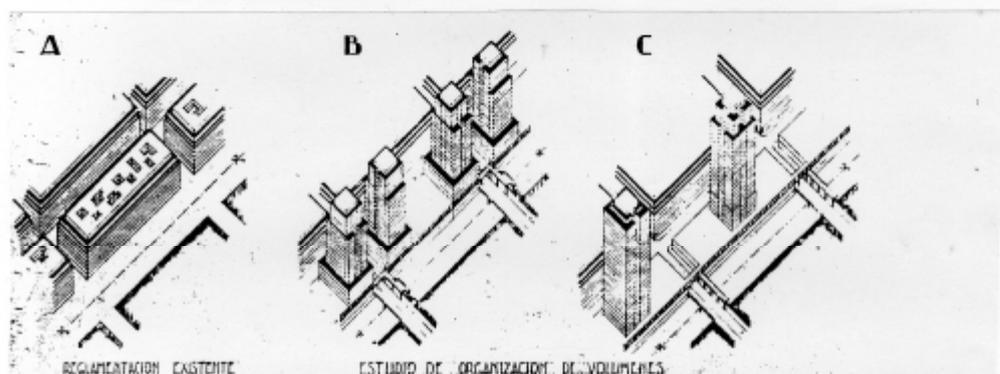
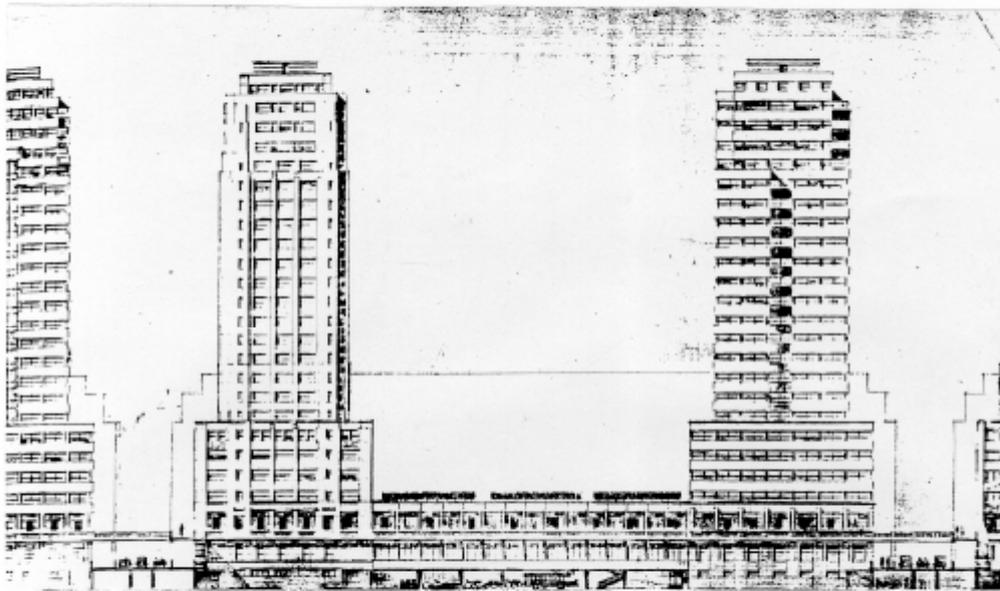
En el final de su nota, concluye dedicándose a ampliar la idea del programa de edificaciones oficiales mediante la transformación de una parte de la traza de la avenida situada entre las calles Mitre y Moreno en un Centro Cívico, constituido por un extenso espacio en el que en torno a una Gran Plaza de tres manzanas de extensión se sitúan los edificios de Palacio de Gobierno, que cierra la perspectiva hacia el Sur, y los de ocho ministerios, sobre otras tantas manzanas a expropiar. Basándose en recomendaciones de la Comisión de Estética Edilicia respecto de la ubicación mas conveniente para el Palacio de la Intendencia Municipal, el autor sugiere ubicar el edificio en el eje de la Avenida Norte-Sur, entre la Avenida Independencia y la calle Estados Unidos, planteando una plaza en la manzana ubicada al norte de la Avenida Independencia.

No deja de ser significativo que Bereterbide ignore la solución de la intersección de la Diagonal Norte con la Avenida Norte Sur, que años más tarde pasaría a ser el centro de la discusión urbanística. Bereterbide trata críticamente al tema de la Diagonal aludiendo a su excesivo costo y falta de justificación funcional como a algunos defectos de trazado que dan lugar a la aparición de pequeñas plazoletas, atravesadas por calles de intenso tráfico.

Las imágenes que proporcionan las perspectivas a lápiz del proyecto recuerdan al lenguaje de espacios y centros cívicos norteamericanos, como los proyectos de Eliel Saarinen para el *Lakefront* de Chicago en 1923 o el de Price y Adams para el área del *City Hall Park* de Nueva York en 1931, y en general, a las imágenes propuestas en el *Civic Art* de Hegemann-Peets.



<sup>51</sup> BERETERBIDE FERMIN H.; "Proyecto de Ejecución de la Avenida transversal Norte Sur", op. cit., p. 416.



Izquierda sup.: Alzado rascacielos sobre la Avenida proyecto Vautier (1933)  
 Izquierda cent.: Estudio de volúmenes sobre la Avenida del proyecto Vautier (1933).  
 Izquierda inf.: Alzado rascacielos sobre la Avenida del proyecto Vautier (1933).

Derecha sup.: Planta Plaza Cívica y Ministerios del proyecto Berterbide (1932).  
 Derecha cent.: Secciones por la Plaza Cívica (1932).  
 Derecha inf.: Dibujos de Vautier (1922).

En 1933 Ernesto Vautier publica una propuesta que se autodefine como intermedia entre la de Bereterbide y la de Della Paolera. Previamente a su exposición, el autor se refiere a unos croquis realizados por él en 1922 en los que proponía, siguiendo un esquema similar al del Plan Voisin, unos grandes edificios de volumetría escalonada a ser situados en las manzanas resultantes de la ejecución de la Avenida. Para Vautier se trata de :

...una ocasión magnífica para dar al núcleo central de la ciudad un órgano urbano verdaderamente moderno, en la organización de los volúmenes edificados, su loteo y su trazado circulatorio.<sup>52</sup>

No deja de reconocer los dos aportes principales de su amigo Bereterbide - años más tarde ambos publicarán el manual *¿Qué es el urbanismo?*<sup>53</sup> - constituidos por el Centro Cívico y las playas de estacionamiento. En su nuevo planteo Vautier insiste en los aspectos de reglamentación de la volumetría a construirse sobre la Avenida. Propone unos rascacielos de 28 por 28 metros, y 30 pisos de altura, sobre unas plataformas que recrean el nivel de la calle y su función comercial a nivel del primer piso y parte del segundo, repetidas a lo largo de las 33 manzanas de la Avenida que mantendría sus originales 33 metros de anchura para la circulación abajo nivel.

Desde el punto de vista urbanístico, su propuesta está más cerca de Bereterbide, pero en sus dibujos nada parece sugerir que esos volúmenes corresponden a un ritual "Centro Cívico". Para Vautier lo esencial es la solución volumétrica de alineación de rascacielos y una imagen "de acuerdo con las tendencias modernas (...) eliminando totalmente las mansardas y techos de tejas"<sup>54</sup> en evidente alusión al vocabulario neocolonial apreciado por los integrantes de la Comisión de Estética Edilicia.

En junio de 1934 el Poder Ejecutivo designa a una Comisión Especial para el estudio de la mejor ubicación de los edificios del gobierno federal, integrada por Fermín Bereterbide, Ernesto Vautier, Jerónimo Rocca, y Pascual Palazzo, de la que se excluye voluntariamente Carlos Della Paolera. Esta separación muestra una tensión entre Bereterbide y Della Paolera que se mantiene a lo largo de todo el proceso de la Avenida 9 de Julio.

En 1935 se convoca a un concurso interno entre dos reparticiones de la Municipalidad: la Dirección de Obras Públicas y la Dirección del Plan de Urbanización. El proyecto ganador fue el presentado por la Dirección del Plan de Urbanización, que reelabora el proyecto presentado y premiado en 1936 en el Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado bajo la dirección del ingeniero Carlos Della Paolera, colaborando también el arquitecto Angel Guido y el ingeniero Adolfo Farengo.<sup>55</sup>

El proyecto completo no aparece publicado en las revistas de arquitectura hasta agosto de 1937. En este último caso se trata de una versión definitiva, que modifica significativamente la idea original de 1928, aplaudida por Hegemann. En el de 1937, se elimina la arteria central a bajo nivel y la sección queda fijada por una arteria central rápida a nivel de 28 metros de ancho, y a cada lado un lateral de 8,50 metros, unas bandas de parque de 13,50 metros, una calzada de 8,50 metros, y una acera arbolada de 8,50 metros. Los dibujos de 1937 incorporan la imagen del Obelisco, proyecto posterior de Prebisch para resolver la intersección entre Diagonal Norte, Corrientes y la Avenida 9 de Julio.

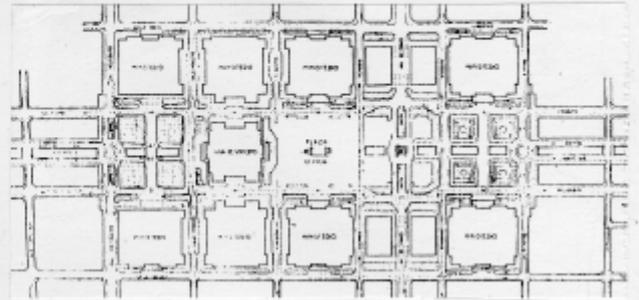


Lámina 5  
Avenida transversal de norte a sur

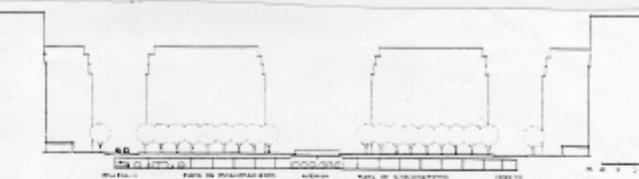


Lámina 10  
Corte transversal de la Plaza Cívica entre las calles Rivadavia y Mitre. Vista hacia el norte

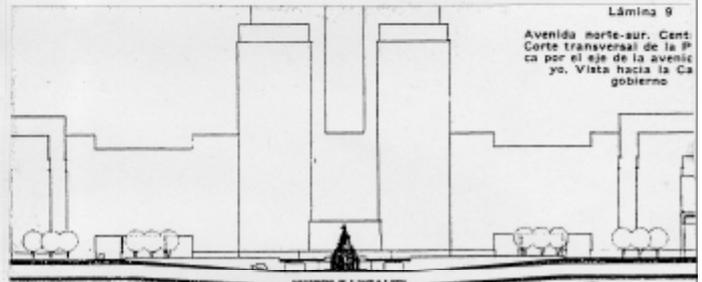
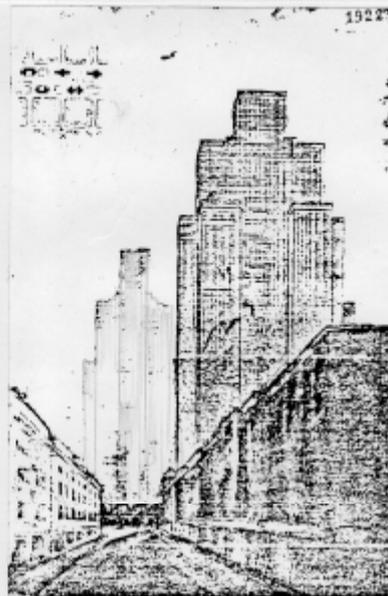


Lámina 9  
Avenida norte-sur. Cent  
Corte transversal de la P  
ca por el eje de la avenic  
yo. Vista hacia la Ca  
gobierno



<sup>52</sup> VAUTIER ERNESTO E.; "La Reglamentación de las Construcciones en la Avenida Norte-Sur", op. cit., p. 308.

<sup>53</sup> BERETERBIDE FERMIN H.-VAUTIER ERNESTO E.; *Que es el urbanismo*, Honorable Consejo Deliberante, Buenos Aires, 1936.

<sup>54</sup> VAUTIER ERNESTO E., op. cit., p. 312.

<sup>55</sup> *Ibidem*



Izquierda: La Avenida 9 de Julio en 1940.

Derecha sup.: Perfil propuesto por della Paolera (1937).  
Derecha cent.: Perfil propuesto por Beresterbide(1937).  
Derecha inf.: Perfil propuesto por Vautier (1937).

En su memoria, Della Paolera no explica la razón de los cambios habidos, pero insinúa una débil defensa frente a Bereterbide y Vautier: "...comenzamos a comprender de que una ciudad y sobre todo una gran ciudad no debe estar formada únicamente con edificios..."<sup>56</sup> La posición de Della Paolera, en ese momento funcionario a cargo de la Dirección del Plan de Urbanización, es la de aceptar la ciudad tal como es, sin proponer utópicas reformas al Reglamento de Construcciones. No solo se trata de la respuesta del funcionario municipal, mano ejecutora del deseo urbanizador del intendente Molina y Vedia, sino de quien intenta evitar un Plan Voisin para Buenos Aires -tal es su visión del proyecto de Vautier- pues el propósito de Della Paolera, un ex-alumno de Marcel Poete, es que:

(...)el habitante de la cosmopolita Buenos Aires se vaya sintiendo en la Avenida de los Campos Eliseos de Paris, en los monumentales Rings de Viena o en el Paseo de la Castellana.<sup>57</sup>

El proyecto perdedor del Concurso es, obviamente, el realizado conjuntamente por Fermín Bereterbide y Ernesto Vautier.

Con este concurso el gobierno municipal retoma la iniciativa que hace posible bajo la intendencia de Molina y Vedia el comienzo de las obras con un retraso de veinticinco años. La reacción oficial es aplaudida sin reparos por *Revista de Arquitectura* en su número de abril del 1937 que comparaba a Molina y Vedia con Torcuato de Alvear, el intendente del Centenario:

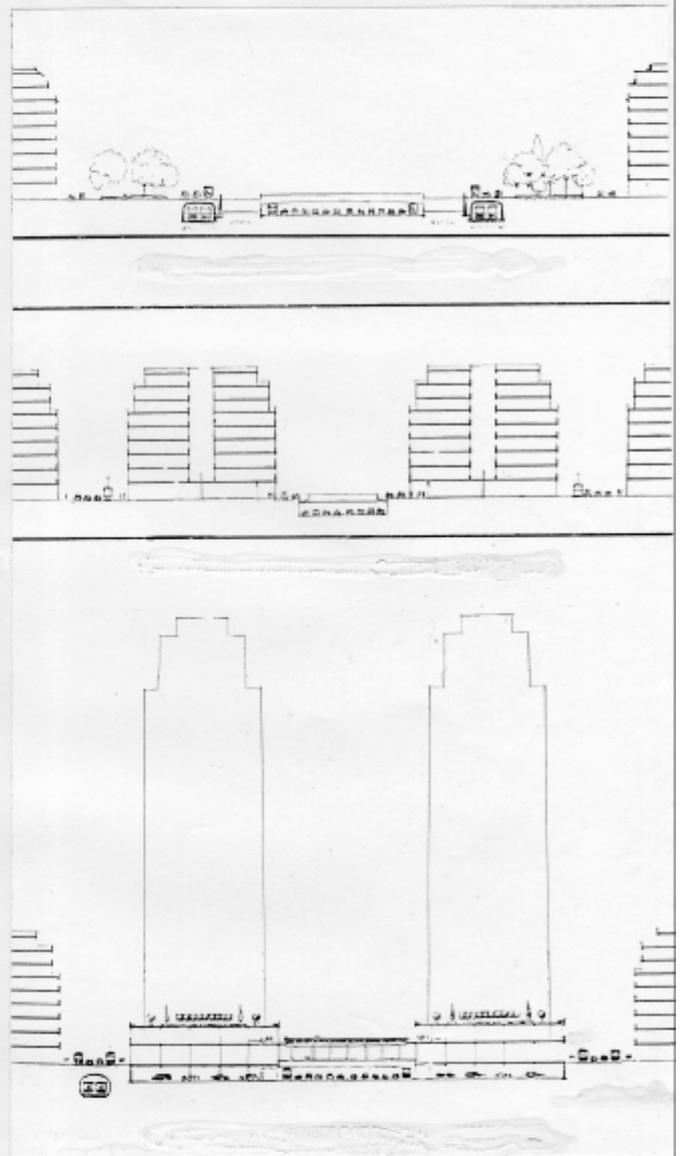
La decisión con que el actual gobierno edilicio está encarando la realización de esta gran obra es otra prueba de ese verdadero "temperamento" ejecutivo que está transformando con celeridad pasmosa la estructura de la ciudad...<sup>58</sup>

Sin embargo, el editorial no oculta sus reparos por la renuncia al carril a bajo nivel insistiendo en la comparación con la Avenida General Paz, promovida por la ley 2086 y reprojectada por la Dirección Nacional de Vialidad a la manera de las "parkways" norteamericanas con cruces a dos niveles, tratamientos paisajísticos, pendientes suaves y zonas de tráfico diferenciado. La revista comenta:

Es de esperar que sea aplicado el mismo criterio moderno de urbanismo en la apertura de la transversal Norte-Sur para que la nueva arteria sea algo más que un espacio ganado sobre la acumulación de construcciones sin discontinuidad que caracteriza a nuestra ciudad. Si no se actualiza debidamente el proyecto de la avenida Norte-Sur, tendremos una "calle ancha" más pero no la arteria moderna y racional de cauce arquitectónico monumental y bello por donde circule cómoda y saludablemente la savia urbana.<sup>59</sup>

El 12 de octubre de 1938 se inaugura el primer tramo, comprendiendo las cinco manzanas encerradas entre las calles Carlos Pellegrini, Cerrito, Tucumán y Bartolomé Mitre.

Un aspecto que conviene registrar en las polémicas urbanísticas comentadas es la actitud tomada por *Nuestra Arquitectura* a lo largo de las mismas. Frente a una participación activísima de la revista de la Sociedad Central, con más de una decena de artículos, *Nuestra Arquitectura* se limita a reproducir en el número de octubre de 1937 una conferencia conjunta de Bereterbide y W.Acosta en la Sociedad Científica Argentina, actuando como representantes del CIRPAC argentino.<sup>60</sup>



<sup>56</sup> Sobre el proyecto ganador de la Avenida Norte - Sur ver: DELLA PAOLERA CARLOS: "La Avenida 9 de Julio" en *Revista de Arquitectura* n.º 200, Buenos Aires, Agosto 1937, p. 347-351. Cabe recordar que Della Paolera es nombrado Director de la Oficina Técnica Municipal en Mayo de 1933.

<sup>57</sup> DELLA PAOLERA, CARLOS; Op. cit., p.22

<sup>58</sup> "Dos Nuevas Avenidas" en *Revista de Arquitectura* n.º 196, Buenos Aires, Abril 1937, p. 149.

<sup>59</sup> Ibidem.

<sup>60</sup> ACOSTA WLADIMIRO - BERETERBIDE FERMIN; "Aspectos higiénicos y de circulación de la Avenida Norte-Sur", op. cit., p.343



Izquierda: La Avenida 9 de Julio en 1945.

En ella Acosta arremete sin concesiones contra el proyecto de Della Paolera:

No sabemos si detrás de este proyecto hay un estudio completo y concienzudo del problema técnico que encarna. Tampoco aparece la firma de una persona con responsabilidad técnica, al pie de él. Dijérase que toda obra nace a inspiración de una sola persona: el señor Intendente Municipal. Alrededor de ellos -obra y persona- se nos hace una intensísima propaganda. Se nos dice que esta obra señala la tercera fundación de Buenos Aires. Se nos dice que vamos a tener la arteria mas ancha del mundo.<sup>61</sup>

Acosta ataca a la imitación, con el agravante del retraso, de modelos extranjeros como una distorsionada e inmadura visión del progreso ya que:

(...)no se ha tenido en cuenta que cada reforma europea o norteamericana ha representado, en su momento, la solución de un problema concreto, propio del lugar y de la época<sup>62</sup>

Y echa mano al ejemplo de las burnhamianas diagonales o las rotondas, tendencia que, según Acosta:

(...)desconoce y olvida las necesidades vitales de la población y atiende solo a revestir determinados barrios de la ciudad con costosísimos oropeles formales de pretendida belleza, mientras las zonas mas menesterosas de inmediata y radical intervención edilicia quedan al margen de toda preocupación<sup>63</sup>

Para Acosta, esa megalomanía resultaba despreciable en su incapacidad de fantasía y de espíritu de reforma, y su llamado a transformar a la Avenida en un parque municipal de 3 kilómetros de largo por 140 metros de ancho a modo de un Central Park es a la vez su retirada hacia sus propios proyectos urbanísticos, en los que la temática de las avenidas y los centros direccionales está ausente.<sup>64</sup>

A continuación interviene Bereterbide con argumentos similares a los de 1932, aunque ya no insiste en la sección que había propuesto en oportunidades anteriores ni tampoco en el Centro Cívico, centrándose solo en el problema de la mala circulación N-S que el proyecto aprobado oficialmente no resuelve en su opinión.

De las dos intervenciones no se deduce tanto un ataque contra Della Paolera - a quien se ve solo como un técnico- sino de rechazo irónico a un accionar municipal errático y megalómano, del que ambos autores se alejan para refugiarse en sus propias meditaciones.<sup>65</sup>

Hasta 1937 solo se efectúan expropiaciones esporádicas y aisladas, y el proyecto va encontrando dificultades de financiación externa. A la lentitud financiera, se va sumando la reacción de los propietarios afectados, quienes continuamente solicitan permisos de edificación, que al ser negados en función de la letra de la Ley, provocan la obligación por parte de la Municipalidad de expropiar con el consiguiente coste económico. Iniciados esos juicios, la Municipalidad, incapaz de llevar adelante tantas operaciones, desiste en muchos casos creándose un caos de expropiaciones inconexas que impiden constituir un terreno libre suficiente para iniciar la obra. Al caos, se agrega el auge de la actividad inmobiliaria privada, que ante la actitud errática del Estado, decide construir dentro de las manzanas afectadas por la apertura, lo cual acaba encareciendo las expropiaciones y aumentando las dificultades.<sup>66</sup>

<sup>61</sup> Ibidem

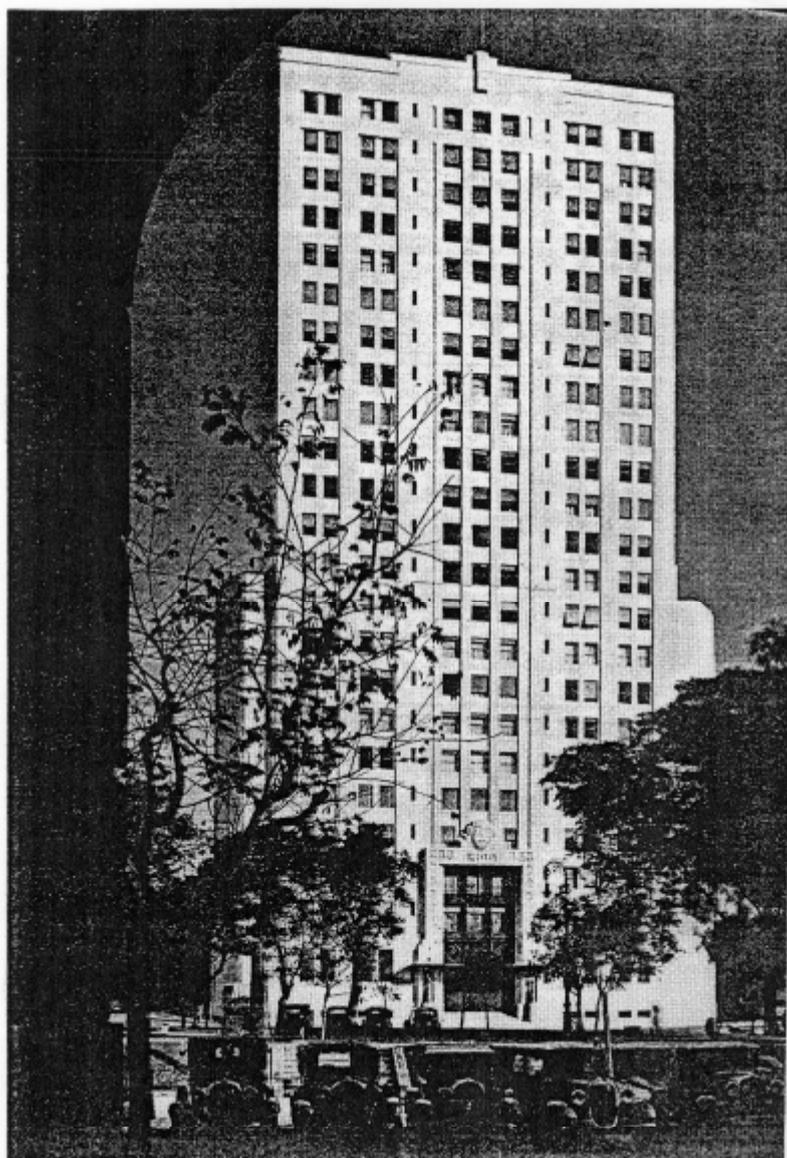
<sup>62</sup> Ibidem

<sup>63</sup> Ibidem

<sup>64</sup> Sobre los principios urbanísticos de Wladimiro Acosta ver: ACOSTA WLADIMIRO; *Vivienda y Ciudad. Problemas de Arquitectura Contemporánea*, Ediciones Anaconda, Buenos Aires, 2ª Ed. 1947, pág. 59. (1ª Ed., Editorial Aresti, Buenos Aires, 1936), Segunda Parte, pp. 126-171.

<sup>65</sup> La Sociedad Científica Argentina sería el ámbito de expresión de los disconformes y de otras polémicas. A fines de 1949 encontramos a Bereterbide y Acosta formando parte del Instituto Argentino de Estudios Municipales, desde donde apoyarán las iniciativas del Plan Regulador de Buenos Aires. Fermín Bereterbide es sancionado con la expulsión de la Sociedad Central de Arquitectos en 1949 a raíz de una violenta conferencia en la que se le acusa de haber atacado la figura de Perón y otros funcionarios de la Estado, ver: *Revista de Arquitectura* n° 340, Buenos Aires, Abril 1949.

<sup>66</sup> DELLA PAOLERA CARLOS; Op. cit, p.23



Izquierda: El Edificio del Ministerio de Obras Públicas, vista fachada a Bernardo de Yrigoyen (Dirección General de Arquitectura, 1937).

Derecha: El Edificio del Ministerio de Obras Públicas, vista aérea desde el N.O.

La discusión sobre la Avenida 9 de Julio languidece hacia finales de 1938, sin que se asuma alguno de los modelos planteados en su totalidad. El proyecto de Della Paolera solo queda reducido a una "calle ancha", y los sueños cívicos de Bereterbide, a un edificio intruso que ocluye la perspectiva de la avenida: el edificio del Ministerio de Obras Públicas. El número de junio de 1937 *Nuestra Arquitectura* y el de julio del mismo año de *Revista de Arquitectura* presentan sendos artículos sobre el recién acabado edificio, cuyo proyecto es de 1933-34.<sup>67</sup> La primera se detiene en una faceta urbanística más abstracta y lejana, comentando que :

(...)el primero de los edificios de esta índole que ha de ejecutarse, respondiendo a un vasto plan del Poder Ejecutivo, tendiente a reunir todos las oficinas de cada Secretaría de Estado en un solo edificio, al par que descongestionar la Casa Rosada, dando lugar a un estudio de urbanización de la Plaza de Mayo y de sus alrededores.  
68

Más adelante, el comentario de la revista evidencia otras de las preocupaciones que la animan,

(...)el ver encarados los problemas con un concepto moderno que rompe la tradicional rutina clásica imperante en tantos trabajos preparados por oficinas técnicas al servicio del Estado. Y al alentar con nuestro aplauso ese paso, quisiéramos verlo sucedido por otros mas firmes, pero siempre en el camino de la nueva arquitectura.<sup>69</sup>

Su enorme mole, de 28.815 metros cuadrados y 27 plantas se construye adosada a la traza original de la Avenida Norte-Sur de 33 metros, pero en un momento en que ya muy pocos dudan que para poder hacerse efectiva, debe ser ampliada a todo el ancho de la manzana. No obstante, ni siquiera la revista *Nuestra Arquitectura*, que suele ir a la cabeza de las actitudes críticas, se detiene demasiado en consideraciones al respecto, ni dramatiza sobre el incierto futuro del gigantesco edificio. La obra, como muchas otras de la arquitectura oficial rehuye la mención de su autor ya que aparece firmada por la Dirección General de Arquitectura, a cargo de José Hortal.<sup>70</sup>

El edificio exhibe una fachada que evoca las perspectivas de los proyectos de Bereterbide o Vautier, pero la sobria retórica neoyorquina solo se concentra en la fachada sobre la traza de la futura Avenida, que abandona en la que da a la calle Lima, que tiene rasgos mas mendelsohnianos. Como en los edificios de Chicago, el edificio se abre hacia atrás en dos alas dejando un gran hueco para permitir la iluminación natural de las oficinas.

Hasta 1944 la Avenida 9 de Julio tiene el aspecto de un gran "salón" alargado limitado solo a las cinco manzanas iniciales . La construcción del Ministerio de Obras Públicas y la facilidad de las expropiaciones posibilitan su extensión hasta la Avenida Belgrano. A fines de la década del Cincuenta, la urbanización de la Avenida aún se limita a las 13 manzanas situadas entre la Avenida Belgrano y la calle Paraguay. Posterga así su destino metropolitano y se convierte en el salón urbano alojando las grandes y bulliciosas manifestaciones de masas del período Peronista, convirtiéndose en la nueva unidad de medida de la ciudad. El Obelisco es su silencioso contrapunto vertical.



67 *Nuestra Arquitectura* n° 95, Buenos Aires, Junio 1937, pp.180-190. Sobre el Edificio del Ministerio de Obras Públicas ver también *Revista de Arquitectura* n° 199, Buenos Aires, Julio 1937, pp. 297-312.

68 *Nuestra Arquitectura* n° 95, Buenos Aires, Junio 1937, pp. 180.

69 *Ibidem*

70 *La Revista de Arquitectura*, Julio 1937, atribuye la autoría de la obra a Alberto Belgrano Blanco, y la Dirección de Obras al Ingeniero Marcelo Martínez de Hoz. José Hortal es autor del Proyecto de Urbanización de la Plaza de Mayo, presentado y premiado en el II Salón Nacional de Arquitectura y Urbanismo, según consta en el *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, n° 36, Buenos Aires 1937.



Izquierda sup: Edificio "Volta" de la Compañía Ibero Americana de Inmuebles y Créditos en Diagonal Norte entre Esmeralda y Cangallo (Alejandro Bustillo, 1935)

Izquierda sup: Edificio "Volta" de la Compañía Ibero Americana de Inmuebles y Créditos (proyecto inicial de Dwight Robinson, 1934).

Derecha: Edificio "Volta" de la Compañía Ibero Americana de Inmuebles y Créditos en Diagonal Norte entre Esmeralda y Cangallo, detalle escarpante (Alejandro Bustillo, 1935).

## 6. La Diagonal Norte: espacio y poder económico.

A comienzos de 1912 la prensa de Buenos Aires había acogido con entusiasmo el anuncio del intendente Tomás de Anchorena de la ley que sancionaba la apertura de las Avenidas Norte-Sur y Diagonal Norte. Una crónica del diario "La Prensa" de enero de 1912 muestra al Ministro del Interior -quien se refería a los planos de Bouvard de 1909- hablando del encargo hecho a "un gran ingeniero francés, de gran autoridad en esta materia".<sup>71</sup> Esta referencia y la presencia permanente de técnicos franceses en los servicios técnicos de la Municipalidad permite relacionar la operación de la Diagonal con las que en otras ciudades del mundo llevaban adelante Jaussely, Henard, Forestier, y otros urbanistas franceses.<sup>72</sup>

Buenos Aires ya se había asomado al tema hausmaniano del bulevar y el parque urbano. La experiencia de talar trozos de ciudad se había vivido con las obras de Torcuato de Alvear, bajo la presidencia de Roca, y luego por la acción de Carlos Pellegrini. Estas operaciones en ningún momento se plantean como alternativas hostiles a la cuadrícula en torno a la cual la ciudad prosigue su imparable crecimiento, sino que son percibidas como herramientas urbanísticas necesarias para la monumentalización del Centro, cuyas necesidades representativas se sienten ahogadas por la cuadrícula colonial. Veinte años después, puede verse que el argumento oficial ya ha cambiado y tiene poco de barroco "fin du siècle" y mucho de utilitario: el tráfico, o sea la última novedad en servicios públicos de cuya existencia se toma conciencia.<sup>73</sup> y, por sobre todo, el gran valor inmobiliario del área.

La burguesía no desea repetir con sus oficinas y sus centros de decisión el error cometido con sus barrios de viviendas al final del XIX. Ni un palmo más quiere ser cedido a la presión proletaria en las zonas cercanas al puerto a riesgo de perderlas definitivamente, y el reaseguro de esto es la operación de limpieza en todos los sentidos que significa la apertura de las avenidas, y una operación de desplazamiento del Centro hacia el NO. Una prueba del sentido de la operación es que no hay edificio que no haya sido realizado por empresarios o arquitectos "espontáneos" o desconocidos. Todos los edificios son realizados por arquitectos o empresas nacionales y extranjeras de reconocida actividad.

La discusión sobre la Diagonal tiene características bien diferentes a la Avenida Norte-Sur. Pese a la lentitud con que se va abriendo camino, sus obras quedan acabadas antes de 1940. No hay en este caso debates sobre la sección ideal sino sobre los argumentos iniciales acerca de su eficiencia en la agilización del tráfico en el Centro, la imprevisión financiera y la política de expropiaciones seguida por las distintas administraciones.

A treinta años de las grandes operaciones del Centenario, la falta de una actitud más monumental en Buenos Aires explica el progresivo agotamiento de los programas de ese tipo, ejemplificados en las propuestas elaboradas desde 1904 sobre avenidas y ensanches, los proyectos de Bouvard de 1906-9 y los planes de la Comisión de Estética Edilicia de 1923-25. Pero en estos últimos ya se insinúa un cambio importante: al margen de los rasgos burnhamianos de su

<sup>71</sup> La Prensa, 19 de Enero de 1912, Buenos Aires, p. 10.

<sup>72</sup> No debemos olvidar, tampoco, a Charles Tayss, discípulo de Alphand quien se desempeñaba como Director de Parque y Jardines de la Municipalidad de Buenos Aires.

<sup>73</sup> En torno a este tema deben recordarse la participación de Forestier en los planes de la Comisión de Estética Edilicia en 1925, las conferencias que Jaussely dio en Buenos Aires en 1926 y la visita de Hegemann en 1931.



Esquierda: La Diagonal Norte, vista aérea (1940).

programa edilicio, reconquista del río, consolidación de un Centro Cívico en torno a Plaza de Mayo, embellecimiento del Barrio Sur y de los entornos de Plaza de Congreso, Paseo Colón y diversas plazas de la ciudad, en el discurso se nota una preocupación mayor por un control y utilización de las redes de tráfico como estructura de conexión de los tejidos urbanos, variable esencial a la metrópoli.

Pese a todo, esta actitud, presente también en las ideas de Beretebide y Vautier de 1932 y 1933, y orientada a un control de las estructuras direccionales desde un proyecto unitario portador de unos valores formales y representativos, fuertes ante la comunidad, ante la masa inmigrante, ante los ojos del mundo, se irá quedando en simple esquema, en modelo ilustrado.

En los extremos de la Diagonal Norte restan dos vacíos, dos plazas, nada monumental en sentido barroco, como lo era el Congreso rematando el final de la Avenida de Mayo. Solo queda la normativa sobre las fachadas, la altura de los edificios y su relación con el ancho de la calle, o la coincidencia de sus cornisas. No hay dirección predominante, ni objetos aislados ni centro de atención al que dirigir la mirada o los pasos en un lugar destinado al trabajo oficioso de la gran ciudad. La vertiginosa angularidad que introduce esta "diagonalización de la ciudad", la infinita repetición de ventanas haría a Roberto Arlt comparar a las esquinas con las proas de los grandes transatlánticos transforman a la operación de la Diagonal en la más significativa en una lectura de la definitiva introducción del espacio metropolitano en la ciudad.

Vautier -como Arlt en sus *Aguafuertes porteñas* de 1929- inicia sus polémicas, en defensa de mejores condiciones de vida para los empleados de las oficinas del Centro a los que imagina obligados "a dormir en las sillas donde trabajan y a reservar para los domingos las visitas a sus esposas e hijos"<sup>74</sup> proponiendo aumentar las superficies de circulación por toda la ciudad, en las que no falta la sugerencia de crear dos niveles de circulación.

Convendría recordar la versión de Wagner en 1914, inmerso en el espíritu de la *Ringstrasse* :

La totalidad de la base de la perspectiva arquitectónica que predomina en nuestros días debe ser desplazada por el reconocimiento de que el único punto de partida posible para nuestra creación artística es la vida moderna.<sup>75</sup>

También se debe tener presente al arquitecto austríaco al contemplar la arquitectura y los protagonistas de los primeros edificios de la Diagonal. Signo de la época, la condición de arquitecto-empresario de Virasoro y su clara percepción de la crisis del lenguaje, coincide con la del propio Wagner.

En los edificios levantados antes de 1930 aún hay espacio para la celebración y la autorepresentación, pero esta voluntad no se anima desde la planificación, sino todo lo contrario. Leemos las quejas de quienes a ella se oponen en "La Prensa" :

Hay en efecto, en todo lo que a su trazado pertenece, una repetición excesiva de pocos tipos o modelos, una reproducción mecánica que es la negación de toda idea de arte. A combatir este defecto deben dedicarse cuantos esfuerzos sean posibles.(...)Monótona es la sensación que nos producen nuestras calles estrechas, y monótona será posiblemente la que nos produzcan nuestras avenidas en el porvenir...<sup>76</sup>



<sup>74</sup> VAUTIER ERNESTO; "Urbanismo. El Reglamento de Construcciones y el Tráfico", op. cit., p. 331.

<sup>75</sup> *Die Baukunst unserer Zeit. Dem Baukunststünger ein Führer auf diesen Kunstgebiet*, Viena, 1914, p. 76, citado en SHORSKE CARL; *Viena fin de siècle*, Gustavo Gill, Barcelona 1981 (1ª edición, Alfred A. Knopf Inc., Nueva York, 1961)

<sup>76</sup> AGRELO EMILIO; "Mejoras edilicias", en *La Prensa*, 9 de setiembre de 1923.



Izquierda: La Diagonal Norte, vista aérea (1945).

Derecha sup.: Diagonal Norte esq. C. Florida (1920).  
Derecha inf.: Avenida de Mayo (1920).

Podemos encontrar un caso ejemplar en el edificio de la Sede Central de The First National Bank of Boston inaugurado en noviembre de 1924. El Banco había iniciado sus actividades en 1917 a raíz del aumento experimentado por la exportación de lanas y cueros a EE.UU durante los años de la Gran Guerra y a la necesidad de financiación de aquellos embarques. El crecimiento de sus actividades es inmediato, y no debe olvidarse la progresiva importancia que la Bolsa de Nueva York va adquiriendo ante el retroceso de las europeas.<sup>77</sup>

El Banco decide construir una gran sede propia para lo cual adquiere un terreno sobre la Diagonal Norte en remate municipal, tal como lo establecía la ley nacional 8854. El proyecto original surge de la colaboración entre los arquitectos Chambers y Thomas, residentes en Buenos Aires junto con el estudio York y Sawyer, de Nueva York (a su vez autores del nuevo edificio de la Casa Matriz en la ciudad norteamericana). En este anteproyecto se preveía la continuación de las líneas del edificio contiguo, tal cual lo establecía la Ordenanza Municipal de edificación sobre las avenidas, porponiéndose, además, adquirir una propiedad adyacente sobre Bartolomé Mitre y construir una galería desde esta calle hasta la Diagonal, ubicando sobre ella una torre de 25 pisos. Este anteproyecto inicial es rechazado por la Municipalidad y negociación para la aprobación definitiva lleva dos años, entre los meses de diciembre de 1920 y diciembre de 1922, en que la administración municipal obviamente inspirada por Martín Noel, hermano del intendente y principal animador del revival neocolonial -y que a su vez ocupaba el puesto de presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes- impuso una solución de compromiso.

La solución aceptada es un macizo edificio de 8 pisos y una fachada de 115 metros, sin su torre original y con una decoración en estilo Renacimiento Español, con detalles tomados del Convento de San Marcos en León, de la Librería de la Catedral de Santiago de Compostela y del Hospital de la Santa Cruz de Toledo, caros a las ideas de los propulsores de la revalorización de la cultura española y colonial. El incidente permite comprobar la sintonía de Noel con Lamperez y Romea quien desde la Península afirmaba:

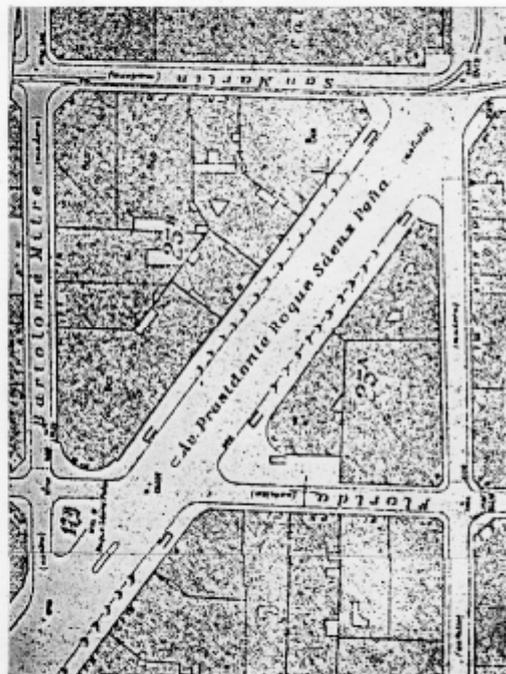
(...)el estilo hispanoamericano debe constituir el ideal nacionalista de la arquitectura moderna en las naciones de habla española.<sup>78</sup>

También sería conveniente recordar a Greslebin, quien especifica aún más:

No debe pensarse en ejecutar el estilo colonial primitivo en las grandes ciudades, sino el estilo Renacimiento Colonial<sup>79</sup>

Sin duda, el discurso neocolonial es aceptado por los arquitectos del nuevo imperio<sup>80</sup> y el reconocimiento oficial no se hace esperar: al edificio se le otorga el Primer Premio Municipal de fachadas del año 1925. la empresa es eximida del pago de los derechos municipales de construcción y se otorgan medallas y diplomas de honor a los arquitectos.<sup>81</sup>

Al margen del episodio estilístico no deja de ser interesante reconocer el gran poder de decisión y negociación que detenta la Municipalidad en ese momento ya que muy otra era la cara del The Bank of Boston en Centroamérica en relación a las actividades de la famosa United Fruit.



77 "Banco de Boston 56 años con el país", en la Revista "Nuestro Banco en la Argentina", Buenos Aires, año 8, nº 46, Julio de 1973 (Publicación interna para el personal del Banco de Boston).

78 LAMPÉREZ Y ROMEA VICENTE; El arquitecto boricua Martín Noel, *Raza Española* nº 43-44, Madrid, Julio-Agosto, 1922.

79 GRESLEBIN HÉCTOR; "El Estilo Renacimiento Colonial" en *Revista de Arquitectura*, nº 38-39, Buenos Aires, Febrero-Marzo 1924.

80 Sobre el edificio del Nuevo Banco Italiano construido por Lorenzi-Ottola-Rocca, ver: *Revista de Arquitectura* nº 152, Buenos Aires, Agosto 1933, pp. 343-351. Greslebin, Héctor; "El Estilo Renacimiento Colonial" op. cit.

81 "Banco de Boston 56 años con el país", op. cit., pp. 3-5.



Izquierda: El Edificio de The First National Bank of Boston en Diagonal Norte esq. Florida (Chambers-Thomas-York-Sawyer, 1922).

Derecha: Plano de situación del Edificio de The First National Bank of Boston, 1938).

En mayo de 1923, el intendente Carlos M. Noel recomienda al Consejo Deliberante la aceptación de una propuesta para la finalización y financiación a quince años de la apertura de la Avenida Diagonal hasta la calle Suipacha y la construcción de edificios de renta. La autora de la propuesta es la también norteamericana Sociedad Geo. E. Nolan Incorporated, representada por Jorge Robertson, reservándose la opción de extender la operación hasta completar la totalidad de la extensión hasta la Plaza Lavalle, o sea la de triplicar la operación propuesta inicialmente y la de administrar la misma por cuenta de la Municipalidad de Buenos Aires hasta el pago total del préstamo o los quince años apuntados mas arriba como período máximo de reembolso.

Uno de los artículos de Werner Hegemann concentra su atención en las obras de la Diagonal:

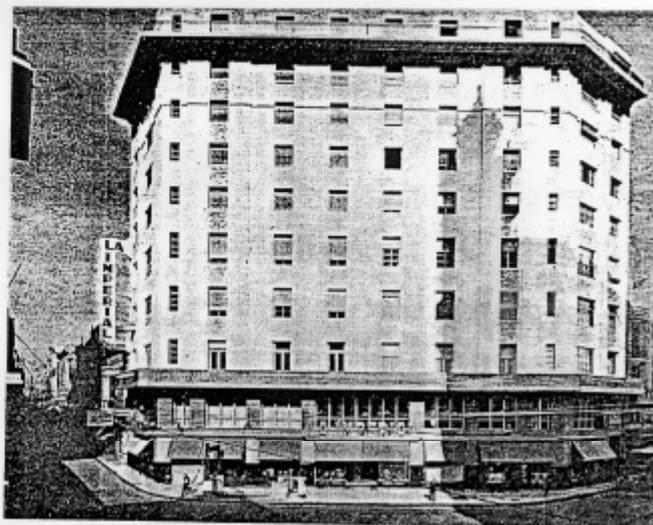
"Aperturas y ensanches de calles sirven para enriquecer a unos pocos propietarios terratenientes a costas de la mayoría". Con estas palabras uno de los funcionarios más altos de Buenos Aires, el abogado e ingeniero Dr. Mugica, resume sus experiencias. Podría haber añadido que las nuevas aperturas de diagonales monumentales y caras, de 26 metros de ancho significan unos embrollos de tráfico inextricables, más la aparición de numerosos terrenos agudos que sólo permiten la construcción de edificios feos y poco prácticos.

Es interesante recapitular el auge de las ideologías que han resultado en esfuerzos tan costosos y tan ineficaces. No es necesario remontar hasta el modelo de la ciudad de Washington con sus sistemas superpuestos de tablero de ajedrez y calles diagonales de una antigüedad de 130 años. Basta con evocar la París de Haussmann que ha sido recomendado a los argentinos con no poca insistencia por parte de urbanistas franceses y norteamericanos. El efecto arquitectónico de la Madeleine y la Gran Opera de París como puntos finales de majestuosas avenidas nunca deja de ser fascinante. Pero es un error concluir de ahí que las calles radiales con los que Haussmann destozó la vecindad inmediata de la Opera y de la Madeleine son un ejemplo a imitar. (...) En Francia y América del Norte incluso una segunda generación de arquitectos desvergonzados ha proyectado ciudades según el modelo diagonal de Haussmann.<sup>82</sup>

Once años más tarde de los planes de la Comisión de Estética Edilicia, la falta de una buena planificación y el alto coste de unas expropiaciones que habían comenzado a partir de los primeros años, deriva en graves dificultades económicas para la ejecución de las obras.<sup>83</sup> En un editorial de *Revista de Arquitectura* titulado "Avenidas y Ensanches", leemos:

El angustioso problema financiero que pesa sobre la Municipalidad por causa de las expropiaciones, tiene su raíz en esa falta de normas legales que defiendan el interés público contra las maniobras de la especulación particular. Es verdad, asimismo, que estas maniobras han sido estimuladas por la política desordenada y circunstancial que en esta materia ha seguido hasta que pudo, la autoridad municipal.<sup>84</sup>

La catástrofe municipal llega hasta el punto de atrasar los pagos a los empleados y de tener que efectuar remates desastrosos de bienes inmuebles. El editorial responsabiliza de los males a la administración nacional por la falta de una legislación expropiatoria adecuada y exhorta a considerar la obra pública como mejora -cuestión sobre la que Hegemann había ofrecido soluciones- gravando a los posibles beneficiarios, incluyendo entre estos a los automovilistas.<sup>85</sup>



<sup>82</sup> HEGEMANN WERNER; op. cit., p. 94

<sup>83</sup> Se podrían establecer sospechas sobre la incapacidad o incluso sobre la inescrupulosidad de Noel, nada excepcional en la política argentina de todos los tiempos y que hechos posteriores como el "affaire" de la Casa Radical no hacen mas que reafirmar, pero hay una realidad menos anecdótica que no debe perderse de vista y que tiene mayor relación con nuestro tema.

<sup>84</sup> "Avenidas y Ensanches" en *Revista de Arquitectura* n° 165, Buenos Aires, setiembre 1934, p. 369.

<sup>85</sup> Sobre los costos de las avenidas ver: JAESCHKE, VICTOR JULIO, "Cientos de millones que se derrochan en nuevas avenidas que nada debieron costar", disertación hecha en la: "Audición Arquitectura" por Radio Sténor el 9 de Octubre de 1935 y recogida en la *Revista de Arquitectura*, Buenos Aires, Febrero 1936, pp. 93-94.



Izquierda: Edificio Shell-Mex (Calvo-Jacobs-Giménez, en Diagonal Norte esq. Esmeralda, 1936).

Derecha sup.: Diagonal Norte esq. C. Rivadavia (1922).  
Derecha inf.:

Unos meses antes, en el número de mayo de 1934, *Revista de Arquitectura*, en un editorial titulado "Urbanismo y Legislación"<sup>86</sup> arremete contra la intangibilidad de la propiedad inmobiliaria y lo anticuado de una legislación protectora de un concepto de propiedad privada anclado en el siglo diecinueve. En la misma nota, prolonga el razonamiento a la relación entre la Capital y los municipios periféricos del Gran Buenos Aires, abogando por la formación de organismos supramunicipales de control de la obra pública mostrando la influencia de la prédica de Hegemann y sus publicaciones.

Seis meses más tarde, otro editorial de la misma revista nos sorprende apoyando el "avance inevitable hacia una concepción social del derecho de propiedad; punto de partida de cualquier intento de mejorar..."<sup>87</sup> comentando ejemplos de la legislación francesa. Pese a todo, el final de la década, muestra un nuevo orden dibujado con mayor claridad sobre el plano de la ciudad.

Veamos quienes son los promotores de la Diagonal Norte de 1930 en adelante:

Año:	Edificios:
1930:	Diagonal Norte y Cangallo Hotel Continental Alejandro Bustillo, arq. <sup>88</sup>
	Diagonal Norte 636 Edificio Heinlein y Cía. Alejandro Virasoro, arq. <sup>89</sup>
	Diagonal Norte y Florida Cía. de seguros "La Equitativa del Plata" Alejandro Virasoro, arq. <sup>90</sup>
1931:	Diagonal Norte 868 Casa de renta Enrique A. Livingston, arq. <sup>91</sup>
1932:	Diagonal Norte y Suipacha Instituto Italo Argentino de Seguros Generales Jorge B. Hardoy, arq. (Proyecto definitivo) <sup>92</sup> Antonio Ubaldo Vilar, arq. (Primer proyecto) <sup>93</sup>
	Diagonal Norte 752-70 Edificio de renta (propiedad del Sr. Salvarezza) Carlos. A. Schmitt, arq. <sup>94</sup>



Edificio del Instituto Italo-argentino de Seguros Generales en Diagonal Norte esq. Suipacha, detalle esquina (Jorge B. Hardoy, 1932).

<sup>86</sup> *Revista de Arquitectura*, n.º 161, Buenos Aires, mayo 1934.

<sup>87</sup> *Revista de Arquitectura*, n.º 167, Buenos Aires, Noviembre 1934., p. 460.

<sup>88</sup> Sobre el Hotel Continental ver: *Nuestra Arquitectura* n.º13, Buenos Aires, Agosto 1930.

<sup>89</sup> Sobre el edificio Heinlein & Cía. ver: *Revista de Arquitectura* n.º115, Buenos Aires, 1930.

<sup>90</sup> Sobre el edificio de la Compañía de Seguros "La Equitativa del Plata" ver: *Revista de Arquitectura* n.º 119, Buenos Aires.

<sup>91</sup> Sobre el edificio de renta de la Calle Diagonal 868 ver: *Nuestra Arquitectura* n.º 27, Buenos Aires, Octubre 1931.

<sup>92</sup> Sobre el edificio de Instituto Italo Argentino de Seguros Generales, ver: *Nuestra Arquitectura* n.º40, Buenos Aires, Noviembre 1932.

<sup>93</sup> Para el primer proyecto del edificio del Instituto Italo Argentino de Seguros Generales, ver *Nuestra Arquitectura* n.º21, Buenos Aires, Abril 1931, y Capítulo V de esta tesis.

<sup>94</sup> Sobre el edificio de Diagonal n.º 752 ver: *Revista de Arquitectura* n.º133, Buenos Aires, Enero 1932.



Izquierda sup: 1) Edificio del Instituto Italo-argentino de Seguros Generales en Diagonal Norte esq. C. Suipacha (Jorge B. Hardoy, 1932). 2) Edificio de la Compañía Inmobiliaria de Buenos Aires S. A. en Diagonal Norte 933 (Calvo-Jacobs-Giménez, 1935).

Izquierda inf: 3) Edificio del Hotel Continental en Diagonal Norte esq. Cangallo (Alejandro Bustillo, 1930). 4) Edificio Heinlein en Diagonal Norte 636 (Alejandro Virsoro, 1930).

1935: Diagonal Norte nº 933  
Cía. Inmobiliaria de Buenos Aires S.A.  
Calvo, Jacobs y Giménez, arqs.

Diagonal Norte (entre Esmeralda y Cangallo)  
Edificio Volta  
de la Compañía Ibero Americana de Inmuebles y Créditos (C.I.A.D.I.C.)  
Alejandro Bustillo, arq.(proyecto definitivo)<sup>95</sup>  
Dwight Robinson (Proyecto inicial)<sup>96</sup>

1936: Diagonal Norte y Esmeralda  
Edificio Shell-Mex  
Calvo, Jacobs y Giménez, arqs.<sup>97</sup>

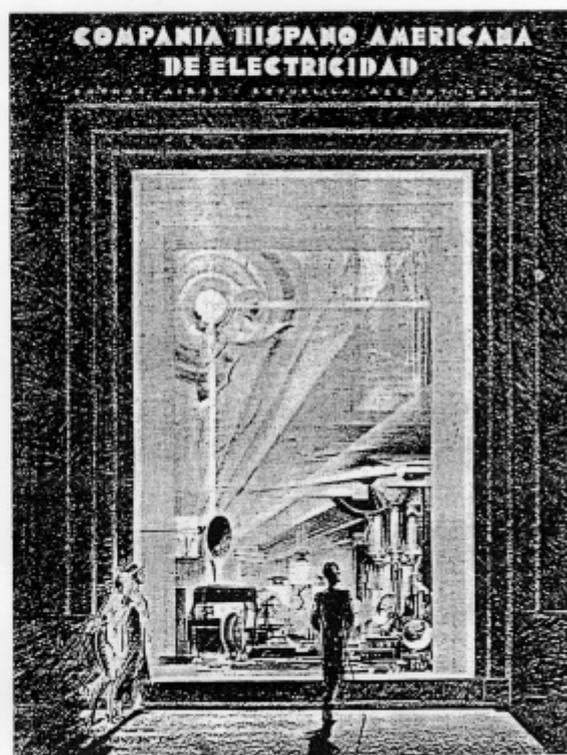
1937: Diagonal Norte(entre Esmeralda y Maipú, lado impar)  
Edificio Yacimientos Petrolíferos Fiscales  
Departamento Técnico de Y.P.F., dirigido por Saubidet Bilbao, ing.<sup>98</sup>

El edificio "Volta", propiedad de la Compañía Iberoamericana de Inmuebles y Créditos, se anuncia a principios de 1935 como Edificio C.H.A.D.E. (Compañía Hispanoamericana de Electricidad) destinado a exposición y venta de los productos de la Compañía, y "a ser un centro de divulgación de las posibilidades de aplicación cada vez mayores de la corriente eléctrica".<sup>99</sup> No deja de llamar la atención el hecho de encontrar capital español en un negocio tan disputado por las grandes empresas alemanas y norteamericanas, y al frente de esta empresa un destacado político catalán como Francesc Cambó, cuya actuación en la apertura de la Avenida Layetana -una operación parangonable con la de la Diagonal- había sido decisiva.<sup>100</sup>

Personaje de su época en todos los sentidos, Cambó alterna su actividad barcelonesa, con viajes a Buenos Aires, donde residirá posteriormente como exiliado partidario del lado nacional desde 1937 hasta 1947, año en que muere, en pleno preparativo de regreso a España.

La actividad de C.H.A.D.E. que hacia 1930 llega a controlar con carácter casi monopólico la electrificación de Buenos Aires, participando además como socia mayoritaria en la construcción de la línea de subterráneos C.H.A.D.O.P.Y.F. (hoy línea B) y otras inversiones, ha sido ya juzgada por el Congreso y la historiografía argentina, por sus múltiples apariciones en casos de corrupción administrativa. Curiosamente, nada puede hacer un catalán simpatizante de Franco como Cambó para evitar que tras el golpe de 1943, sus oficinas sean allanadas por los oficiales nacionalistas de su país de adopción, en búsqueda de pruebas de esas acusaciones.

No cuesta entender que entre las actividades culturales de Francesc Cambó en Buenos Aires figura la de apoyar la organización de la Editorial Sudamericana, a cuya dirección coloca a López Llausás, ex-director de D'Ací y d'allà en la Barcelona del comienzo de los Treinta, que en sus comienzos edita una colección llamada Biblioteca de Orientación Económica, publicando textos



<sup>95</sup> Sobre el edificio Volta, ver *Revista de Arquitectura* nº 172, Buenos Aires, Abril 1935, y *Nuestra Arquitectura*, Buenos Aires, Mayo 1935.

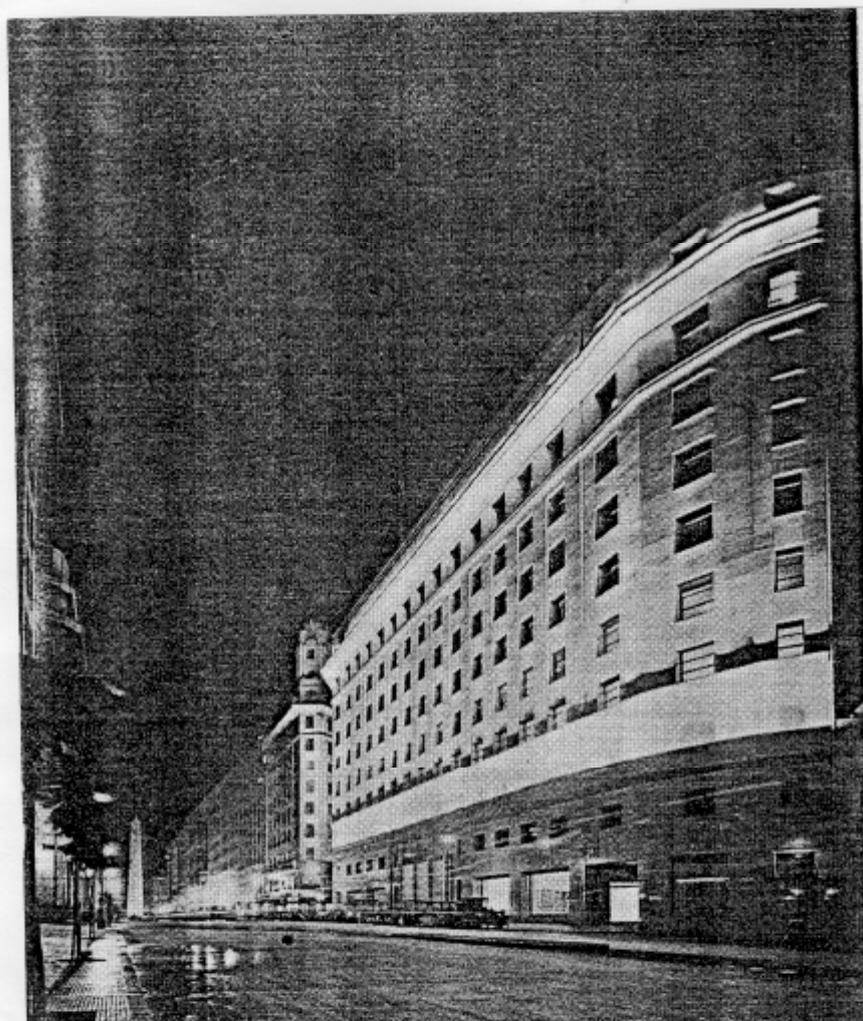
<sup>96</sup> Sobre el edificio de C.H.A.D.E. ver *Nuestra Arquitectura* nº 20, Buenos Aires, Marzo 1931.

<sup>97</sup> Sobre el edificio de Shell-Mex ver: *Revista de Arquitectura*, Buenos Aires, Septiembre 1936, y "Nuestra Arquitectura" nº 85, Buenos Aires, Agosto 1936.

<sup>98</sup> Sobre el edificio de Y.P.F. ver: *Revista de Arquitectura* Buenos Aires, Mayo 1938, pp. 193-196; *Nuestra Arquitectura* Buenos Aires, Mayo 1938, pp. 148-175.

<sup>99</sup> ROBINSON DWIGHT: "El Nuevo Edificio C.H.A.D.E." en *Nuestra Arquitectura*, adm, XX, Buenos Aires, Marzo 1931, p.795.

<sup>100</sup> Sobre la apertura de Layetana, ver: ROCA FRANCESC; *Política Económica i Territori a Catalunya 1901-1939*, Ketres Editora, Barcelona, 1ª edición, 1979. Josep Maria Rovira cita en su tesis al edificio de oficinas conocido como casa Cambó por ser él su financiador, de una estética compositiva clásica. Existe aquí una polémica potencial tanto respecto de la personalidad de Francesc Cambó en su actuación en Buenos Aires, de la cual no existen estudios como en el análisis que se hace en ROCA FRANCESC, *op cit.* donde las referencias a Frank. S. Pearson, "manager canadenc que intuï les grans possibilitats del mercat d'energia barceloní", y a la constitución de la "Barcelona Traction and Power Co. Ltd." no parecen sugerir la presencia de un proyecto capitalista más global en el campo de una industria tan monopolizada como la eléctrica. En nuestra opinión se trata de una visión, explicable desde el momento en que se escribe este ensayo, pero equivocada a la hora de fabricarse una economía imperialista a la medida de Catalunya. Sobre Francesc Cambó, ver: CAMBO FRANCESC; *Meditacions. 1941-1946*, Ed. Alpha, Barcelona, 1982. PABON JESUS; *Cambó*, Vol. I y II 1ª y 2ª parte, Barcelona, Ed. Alpha, 1968. PLA JOSEP; "Francesc Cambó. Material para una historia", *Obras Completas* Vol 25, Ed. Destino, Barcelona, 1973. ROVIRA I VIRGLI ANTONI; *El Polític Catalán*, Galba Ediciones Sagitario, Barcelona, 1977. SOLDEVILA CARLOS; *Figures de Catalunya*, Ed. Aedos, Barcelona, 1955. BAUSILI ANDRÉS; *Cambó y el desarrollo*, Cía. Impresora Argentina, Buenos Aires, 1974. BUSQUERAS IGNACIO; *Cambó*, Plaza & Janés, Espigues de Llobregat, 1987.



Izquierda: Edificio Dirección Yacimientos Petrolíferos Fiscales en Diagonal Norte entre Esmeralda y Maipú, vistas desde la Diagonal Norte y desde Maipú. (Oficina Técnica Y.P.F.- Constructora Petersen-Thiele-Cruz, 1937).

Derecha: Edificio Dirección Yacimientos Petrolíferos Fiscales, en Diagonal Norte entre Esmeralda y Maipú, vista desde Diagonal Norte esq. Maipú y plano de situación, escala aprox: 1:1500. (Oficina Técnica Y.P.F.- Constructora Petersen-Thiele-Cruz, 1937).

de empresarios y economistas norteamericanos como Eric Johnston, Harold Moulton, Louis Hacker o J. B. Coudliffe.<sup>101</sup> Esto confirmaría a Francesc Cambó como representante o asociado de intereses norteamericanos del negocio de la electrificación de Buenos Aires.

El arquitecto oficial del edificio de la C.H.A.D.E. es Alejandro Bustillo (1889-1982), pero existe un estudio previo firmado por un tal Dwight P. Robinson y Cía, procedimiento de creación colectiva más propio de los estudios norteamericanos que el propio de los argentinos o de los europeos en general hasta ese momento. Bustillo ya había acabado en 1929 otro edificio sobre la Diagonal, el Hotel Continental.<sup>102</sup>

El lenguaje varía sensiblemente de uno a otro proyecto. Bustillo, siempre fiel a una discreta tradición beauxartiana, a veces muy próxima a Piacentini, se había mostrado flexible frente a los gustos de los clientes. Ya lo había demostrado con creces al construir la casa de Victoria Ocampo intentando interpretar los deseos modernos de ésta, y lo vuelve a demostrar, con matices, en el caso del Edificio Volta.

En la perspectiva del estudio de Dwight Robinson, superando el escollo de cierta torpeza debida a la situación de los puntos de fuga, podemos percibir una propuesta mas cercana al art-déco neoyorquino, con una tendencia a usar el motivo repetible de la ventana como único tema en todo el desarrollo que va desde la primera cornisa reglamentaria a 8 metros, hasta los 32 metros de la segunda. La esquina de Robertson aparece decorada, tanto en el acceso como en el remate, con alguna reminiscencia maya, una de las tendencias del decó comercial norteamericano. En el proyecto del Edificio Shellmex, Calvo-Jacobs-Giménez confirman esta tendencia a el ornamento geométrico.<sup>103</sup>

La versión de Bustillo reconoce las líneas generales del anterior, pero elimina una carga decorativa indígena a la que jamás echará mano a lo largo de su larga obra. Reinventa el edificio suavizando todos los motivos decorativos del anterior tanto en el acceso como en la coronación, en la que destruye el efecto apiramidado del otro proyecto.<sup>104</sup>

Es interesante repasar en los croquis el énfasis puesto en los juegos de la iluminación exterior del edificio. En cuanto a la composición general Bustillo regresa a un esquema clásico, encajando los paños de ventanas con unas pilastras. El efecto metropolitano de la ventana repetida *ad-infinum* queda así totalmente controlado. Los materiales de Bustillo en el Volta, granito negro hasta 1.50, granito rosado hasta el primer piso, travertino hasta la azotea, destacan el lujo clásico de todo el edificio, constante de su arquitectura.<sup>105</sup>

El edificio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.), inaugurado en 1937 deja de lado cualquier referencia estilística. La fuerza de una imagen de superficies lisas, perforadas regularmente, sin motivos decorativos de ninguna clase, apenas permite notar un esfuerzo por unir las ventanas en un gesto vertical, a la manera del Volta. Dos dibujos bastante deficientes publicados en una entrega del *Boletín de Obras Públicas* intentan dar cuenta de un proceso de estudio de la fachada por parte de la anónima "Oficina Técnica". Si se los compara con la versión definitiva elaborada por la empresa constructora Petersen-Thiele-Cruz, se constata la opción por eliminar la idea de monumentalización la fachada con el agregado de una torre de mayor altura, o adelantándose como un bajorelieve. Ningún atributo, todo es orden y producción. Solo restan los grandes acuerdos que significan las ordenanzas respecto de las alturas y las cornisas.<sup>106</sup>



101 CIRIA ALBERTO: op.cit., p. 274

102 "El Nuevo Hotel Continental", en *Nuestra Arquitectura* núm. XIII, Buenos Aires, Agosto 1930, p. 486 a 491.

103 ROBINSON DWIGHT; "El Nuevo Edificio C.H.A.D.E.", *op. cit.*

104 BUSTILLO ALEJANDRO: "El Nuevo Edificio Volta", en *Nuestra Arquitectura*, Buenos Aires, Mayo de 1935, p. 339-359, y también ver *Revista de Arquitectura*, nº 172, Buenos Aires, Abril 1935, p. 145-146.

105 LEVISMAR MARTHA; Catálogo de la Exposición *Alejandro Bustillo Arquitecto 1889 - 1982*, Publicado por el Museo Nacional de Bellas Artes, Buenos Aires, 1988.

106 "El futuro edificio para "Yacimientos Petrolíferos Fiscales" que se levanta en Diagonal Norte esquina Esmeralda", en el *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, Buenos Aires, 1938.



Izquierda sup.: Diagonal Norte lado N., entre Carlos Pellegrini y Suipacha, alzados escala1:600.  
 Izquierda inf.: Diagonal Norte lado N. entre Suipacha y Esmeralda, alzados escala1:600.

Derecha sup.: Diagonal Norte lado N. entre Esmeralda y Maipú, alzados escala1:600.  
 Derecha inf.: Diagonal Norte lado N. entre Maipú y Florida, alzados escala1:600.



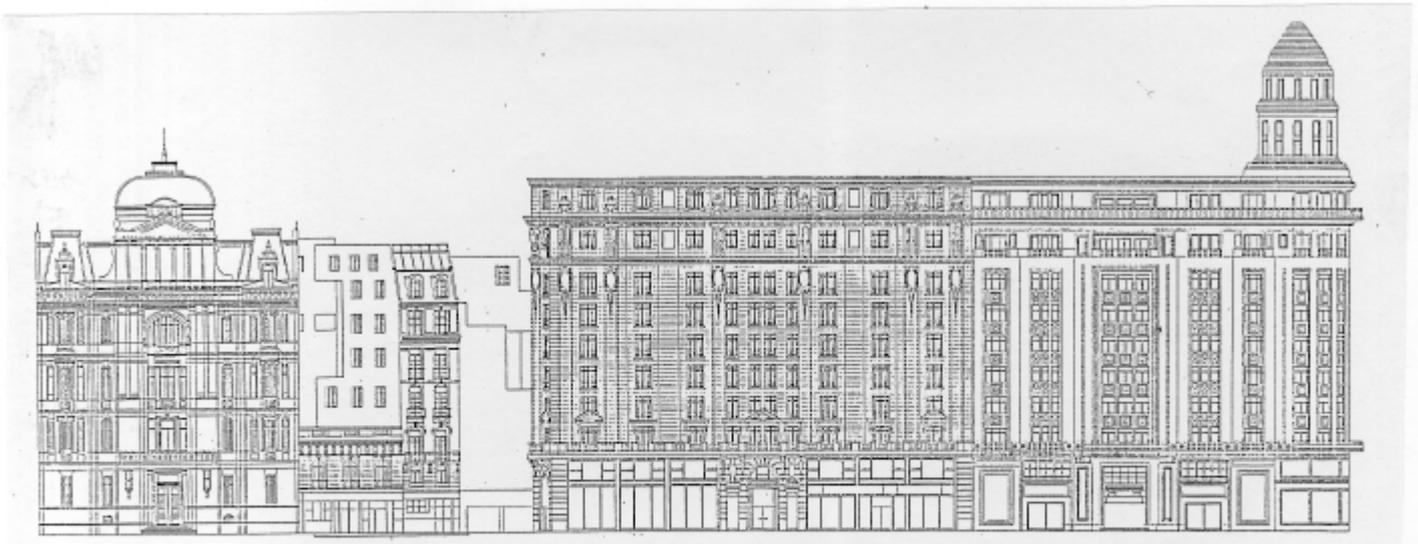
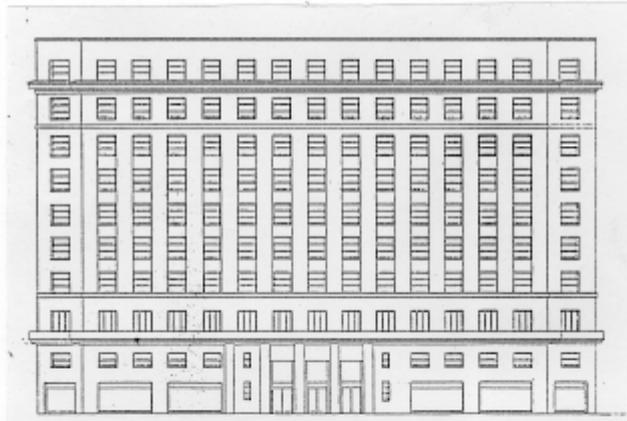


Izquierda sup.: Diagonal Norte lado N. entre Florida y San Martín, alzados  
escala 1:600.

Izquierda inf.: Alzados Diagonal Norte lado S. entre Suipacha y Esmeralda,  
alzados escala 1:600.

Derecha sup.: Diagonal Norte lado S. entre Esmeralda y Maipú, alzados  
escala 1:600.

Derecha inf.: Diagonal Norte lado S. entre Florida y San Martín, alzados  
escala 1:600.





Izquierda: Diagonal Norte lado S. entre Suipscha y Carlos Pellegrini, alzados escala 1:600.

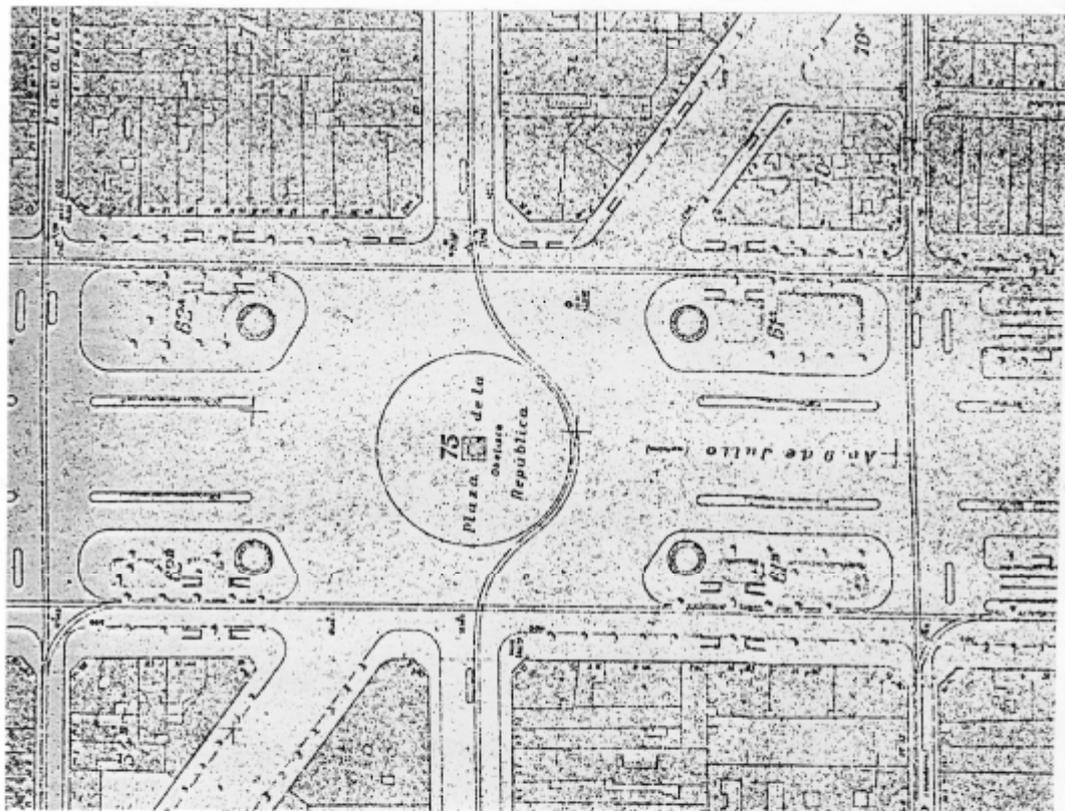
En la lista que colocábamos más arriba solo hemos incluido a los edificios más significativos, publicados en *Nuestra Arquitectura* y *Revista de Arquitectura* desde 1930 hasta 1950 y cuyos datos pueden ser verificados en su totalidad. Se pueden agregar, con datos de otras fuentes, a los efectos de reconocer a los hacedores de la Diagonal a los siguientes: el edificio del Banco Argentino-Uruguayo (entre San Martín y Florida, lado impar), de la Compañía de Seguros "Sudamérica" (entre Rivadavia y Florida, lado par), el de la Diagonal nº 616-626 (esquina Florida), el edificio Bencich (entre Florida y Maipú, lado impar), el de la Diagonal Norte 628 (entre Maipú y Bartolomé Mitre, lado par), el Edificio General Electric, con fachada a Bartolomé Mitre), el Edificio Italia-Cosulich (esq. Maipú, lado par), el Edificio Esmeralda (esq. Esmeralda, lado impar), Edificio Montealegre y Edificio Pini (entre Esmeralda y Suipacha, lado impar), y el Edificio de la Diagonal Norte 943 (Diagonal Norte entre Suipacha y Carlos Pellegrini).

A finales de 1940, la operación ya ha culminado y la Diagonal Norte ostenta 40 nuevos edificios, en cuyo diseño intervienen además de las influencias neoyorquinas apuntadas, la búsqueda de prestigio y las nuevos dispositivos tecnológicos de todo tipo, las extrañas proporciones de los terrenos y la normativa que permite el desarrollo de los edificios en planta baja, 8 pisos altos hasta la línea de la cornisa que recorre la Diagonal, y 1 piso más por encima reforzando el efecto de la cornisa.

Sin contar con un plan urbanístico coherente y severamente controlado, Buenos Aires ejecuta en la Diagonal la operación más importante, desde las obras de infraestructura de principios de siglo. Revisando la fuente de inestimable utilidad que es la *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* y considerando la superficie construida en Buenos Aires en las dos décadas que van de 1920 a 1937, obtenemos un total de 29.004.334 metros cuadrados construidos. Agregando a esta cifra el valor obtenido para los tres últimos años de la década publicados en *Nuestra Arquitectura*, se obtiene una superficie de 34.295.840 metros cuadrados.<sup>107</sup> Tomando ahora la de los edificios construidos en las dos primeras fases de la Diagonal, resulta un total algo menor a 600.000 metros cuadrados para el mismo período. Con estos datos puede comprobarse que el esfuerzo constructor sobre la Diagonal, pese a su magnitud y significación, resulta algo menor al 2% del total.

No existen estudios exhaustivos sobre el crecimiento urbano de Buenos Aires, ni tampoco es el objeto de este trabajo, pero considerando que la Diagonal es una muestra que expresa en cantidad y calidad el tenor de la actividad edilicia de Buenos Aires, vemos que esa actividad no es exclusiva de ese área sino que se extiende a todo el territorio de la ciudad. Y se extiende siguiendo las mismas pocas reglas de planeamiento urbano, y aun menos que en el desarrollo de la Diagonal. Y si como dijimos la serie de edificios sobre la Diagonal están vinculados a empresas y sus oficinas, hay que tener en cuenta que una parte importante de su superficie estaba en su momento dedicada a vivienda. Por esto es imprescindible ir en búsqueda de ese otro territorio de la gran ciudad y su lógica cuantitativa, que es la vivienda colectiva y la vivienda en general, como se verá en el capítulo IV.

<sup>107</sup> *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* números 604, 605 y 606, Buenos Aires, enero, febrero y marzo, 1938.



Izquierda sup.: La Plaza de la República antes de la construcción del Obelisco (1936).

Izquierda inf.: Plano de Situación del Obelisco, en la encrucijada de la Avenida 9 de Julio, Avenida Corrientes y Diagonal Norte, escala aprox. 1:1500.

Derecha sup.: El Obelisco (Alberto Prebisch, 1936).

Derecha inf.: El Obelisco, sección y planta detallando la compleja estructura colocada sobre los túneles del ferrocarril subterráneo (Alberto Prebisch, 1936).

## 5. El Obelisco y los proyectos para Plaza de Mayo : Política y Estilo

Hacia comienzos de 1935 la Municipalidad decide resolver con una gran rotonda el difícil encuentro de la Diagonal Norte con la calle Corrientes ensanchada en virtud de la Ordenanza Aguirre de 1904 -que establecía el ensanche de las avenidas San Juan, Independencia, Belgrano, Corrientes, Santa Fe, Córdoba y Cabildo- junto al aún inmaterial eje de la Avenida Norte-Sur.

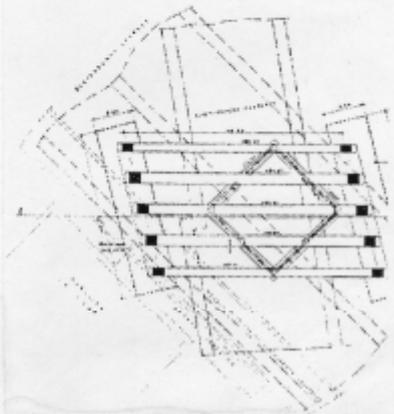
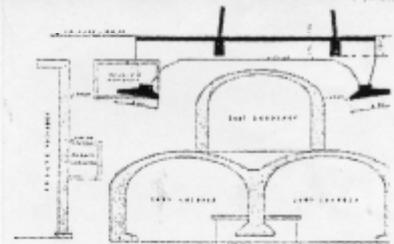
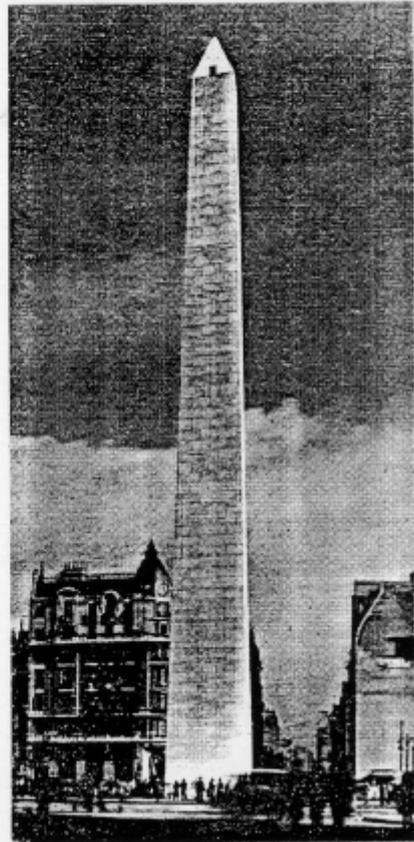
La regularización del espacio en torno a dicha rotonda se hace posible mediante unas expropiaciones, que permiten obtener un espacio de planta cuadrada, de 140 por 140 metros, enmarcado por dos medias manzanas ubicadas inmediatamente al norte y al sur de la calle Corrientes. De una manera tan aparentemente casual y escasamente planificada, y a un cuarto de siglo de la decisión inicial, surge ese primer trozo de la futura avenida Norte-Sur (o 9 de Julio a partir de esos momentos), que durante varios años se denominó Plaza de la República.<sup>108</sup>

Obtenido el gran vacío, se decide transformarlo en un espacio conmemorativo mediante la erección de un obelisco de 65 metros de altura, obra que proyecta Alberto Prebisch y construye la empresa alemana GEOPE. Cuatro páginas en el número de agosto de 1936 de la *Revista de Arquitectura* dan cuenta del tema sin mayor comentario, pero los grabados son elocuentes. La mole blanca de placas de mármol, pura y ordenada forma, sobre un fondo caótico de medianeras aparece aparatosamente apoyada sobre otro vacío, descubriendo el complicado mecanismo estructural que la sostiene por sobre una encrucijada de ferrocarriles subterráneos e instalaciones urbanas subterráneas. La imagen del monumento más importante de Buenos Aires sostenido en el aire es la mejor alusión a la metáfora con que Martínez Estrada se refería al hipercrecimiento de la ciudad: la Cabeza de Goliat.

Nos llama la atención la falta de comentarios previos sobre las razones de esa forma, pero no es casual que en números anteriores de las revistas aparecieran fotografías del Obelisco de Washington. Y lo que es aún menos casual, y además publicado en las revistas, es el viaje de un año Alberto Prebisch como becario a Estados Unidos en 1934.

Si conocemos el problema y su solución, quedaría por resolver las razones que llevan al poder municipal a contratar a Prebisch, un arquitecto cuya obra construída era aún escasa haciendo frente a una obra cuyos problemas de realización evidentemente lo sobrepasaban.<sup>109</sup> Es notoria la actividad pública de Alberto Prebisch desde que en 1924 regresa a la Argentina después de recorrer Europa en viaje de estudios.

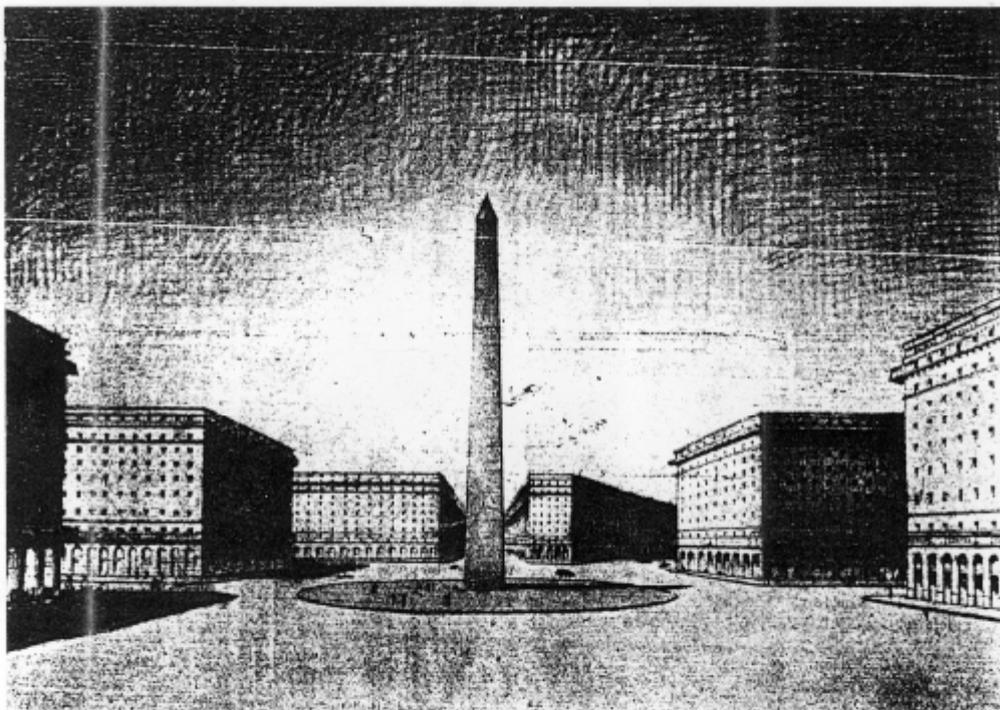
Su regreso a Buenos Aires, coincide con otros, aún más importantes para la cultura de la ciudad, los de un escritor y un pintor: Jorge Luis Borges y Xul Solar. Ese mismo año, encontramos a los tres junto a Evar Méndez, Oliveiro Girondo, Ricardo Güiraldes y otros fundando una revista literaria de vanguardia: *Martín Fierro*.<sup>110</sup> También en ese año realiza junto a Vautier una exposición sobre "La ciudad azucarera" como resumen de sus trabajos en Europa, que recuerdan los proyectos de Tony Garnier para *La cité Industrielle*.



<sup>108</sup> DELLA PAOLERA CARLOS; "La Avenida 9 de Julio" en *Revista de Arquitectura* n° 200, Buenos Aires, Agosto de 1937, pp. 347 -351.

<sup>109</sup> Alberto Prebisch se trasladó a fines de Noviembre de 1933 a Estados Unidos becado por el Instituto Cultural Argentino Norteamericano, para realizar investigaciones y estudios sobre la organización, dirección y funcionamiento de museos de arte, clasificación y reparación de obras de arte, ver: *Revista de Arquitectura* n°147, Marzo 1933, p. 96.

<sup>110</sup> SARLO BEATRIZ: *Revista Martín Fierro (1924 - 1927). Antología*, Carlos Perez Editor, Buenos Aires, 1969.



Inquierda sup: Plaza de la República y Obelisco, dibujo de la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas(1937).  
 Izquierda inf: El Obelisco, vista aérea (1946).

Derecha sup: El Obelisco, vista nocturna desde la Avenida Corrientes ya ensanchada(1936).  
 Derecha inf: La Plaza de Mayo, vista hacia el O.(1920)

En el año 1931, también lo encontramos en el grupo reunido por Victoria Ocampo para fundar la revista y la editorial *Sur*. Hemos recogido sus textos publicados al comienzo de la década del Treinta, que comentamos en otro apartado. También en el año 1931 realiza la casa de la Calle Cramer<sup>111</sup>, muy influida por las casas que Le Corbusier realiza antes de 1930, y que Prebisch conoce sin duda a través de su *Oeuvre Complete*.

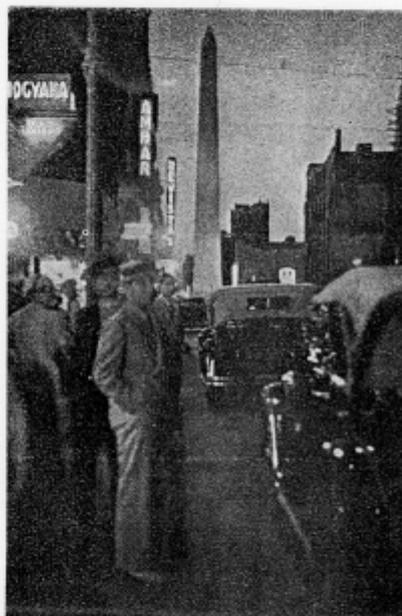
En los años posteriores al golpe de 1930, Raúl Prebisch, hermano de Alberto, es nombrado asesor del Ministro de Hacienda y del de Agricultura. Esta proximidad de la familia Prebisch al poder es la que hace posible el encargo. Un encargo casi ficticio, ya que la forma no podría ser otra que aquella del construido Obelisco de Washington en opinión del gobierno, o aquel dibujado por Le Corbusier en el proyecto de la *Cité Contemporaine* de 1922, lacónicas formas de un monumentalismo anónimo, en ambos casos coincidentes con los puntos de vista del autor. Una enorme distancia crítica separa al Obelisco de Buenos Aires de otras imágenes más presentes, y más posibles de ser admiradas y visitadas por los gobernantes argentinos de los Treinta o consumidas en el cine o la propaganda gráfica como la de la Ciudad Olímpica de Berlín, o las producidas por la Italia mussoliniana.

Para un observador insospechable de simpatías fascistas como Ezequiel Martínez Estrada, el "silencio del signo" que evidencia el Obelisco es insoportable:

En la Plaza de Mayo, que fue el escenario de los hechos mas ilustres de ayer, se alza la Pirámide con la estatua de la república, y en la Plaza de la República se erige un Obelisco sin estatua, misterioso como un menhir (...)mudo, con inscripciones que no superan la mortuoria sobriedad de la cita histórica y del epitafio, que cuando retiene solo el nombre y las fechas alcanza el desideratum de lo que podemos llamar la historia documental, inconclusa. ¿Para que estatua se reserva ese pedestal?<sup>112</sup>

No faltan propuestas de pedestales con estatuas en otras áreas de Buenos Aires, como la que hacen conjuntamente en 1934 la Dirección General de Arquitectura de la Nación, en conjunción con la "Asociación Amigos de la Ciudad", de intensa participación en la época, para la "reconstrucción de la Plaza de Mayo", y que José Hortal presenta en una versión modificada en el II Salón de Arquitectura, recibiendo el primer premio de la Sección Urbanismo<sup>113</sup>. Se trata en realidad, de la enésima propuesta para la Plaza, cuya imagen se debate desde fines del siglo pasado, pero que queda claramente expresado en los ocho croquis que presenta la Comisión de Estética Edilicia en 1925 reelaborando los proyectos de Moretti-Brizolará y Maillart de principios de siglo, en algunos de los cuales es perceptible la figura de dos grandes rascacielos.<sup>114</sup> La memoria del anteproyecto para la Plaza de Mayo, que incluye hasta una estimación de costos, ya define el perfil ideológico de la propuesta:

Buenos Aires, inmensa metrópoli, emporio comercial e industrial, tiene en el concierto universal bien conquistada fama de gran ciudad por su extensión, población y riqueza, pero no por su belleza panorámica o artística (...) Por su tradición histórica, por ser la frente y ojos de Buenos Aires, su ágora, su foro y su proscenio, como en un rasgo de genial inspiración la calificara uno de los mas brillantes y castizos escritores argentinos, es la Plaza de Mayo, tan cara a nuestros intereses patrióticos, la que debe ser objeto de la preferente actitud de los poderes públicos...<sup>115</sup>



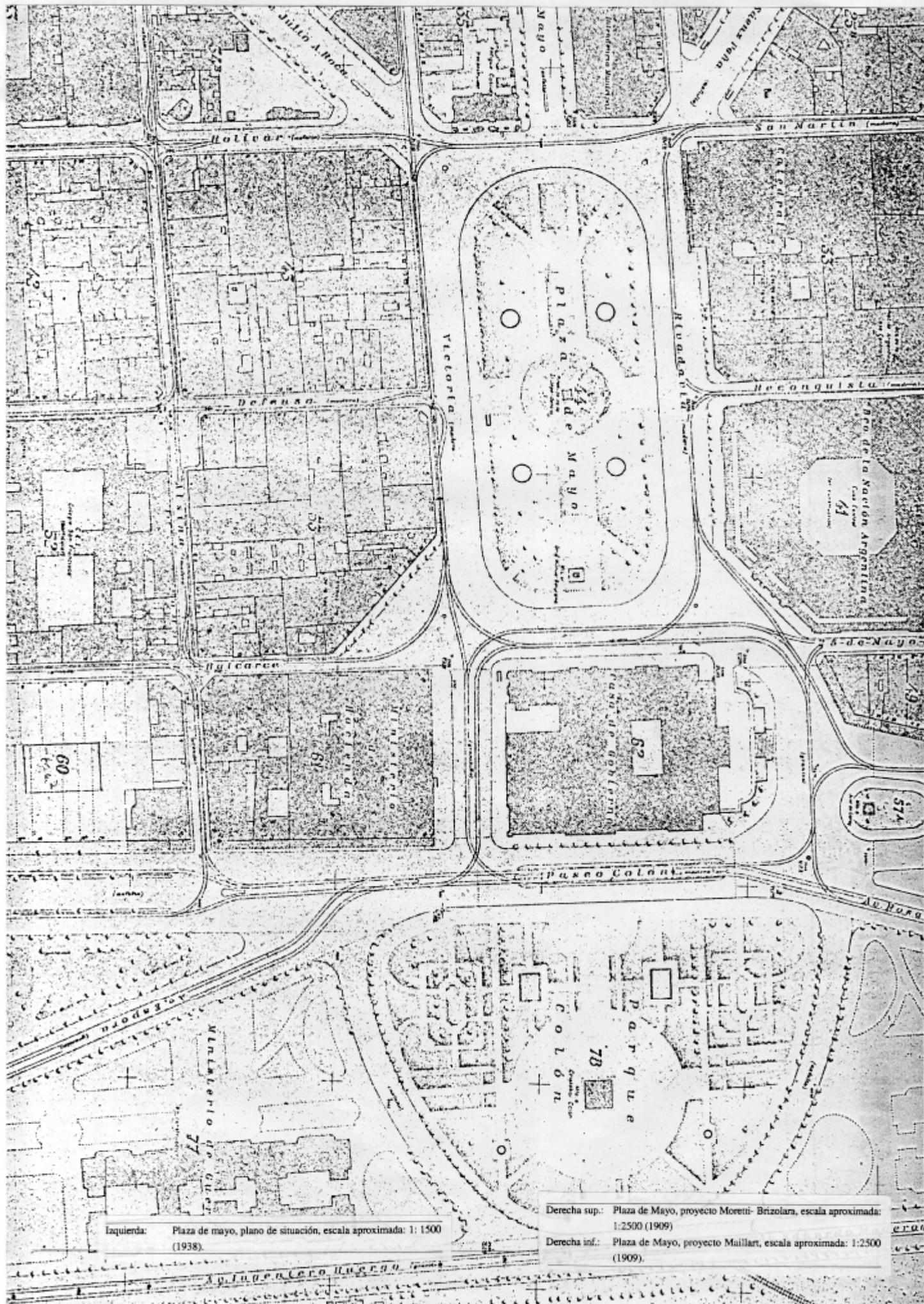
<sup>111</sup> *Revista de Arquitectura* n° 120, Buenos Aires, Septiembre 1931.

<sup>112</sup> MARTINEZ ESTRADA EZEQUIEL; op.cit., p.66. El libro complementa las tesis del ensayo *Radiografía de la Pampa*, editado en 1933.

<sup>113</sup> Anteproyecto de reconstrucción de la Plaza de Mayo en: *Revista de Arquitectura* n° 20, Buenos Aires, Noviembre 1934, pp. 486-494; También en *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, n° 44, 1938.

<sup>114</sup> COMISION DE ESTÉTICA EDILICIA, op. cit. "La plaza de Mayo".

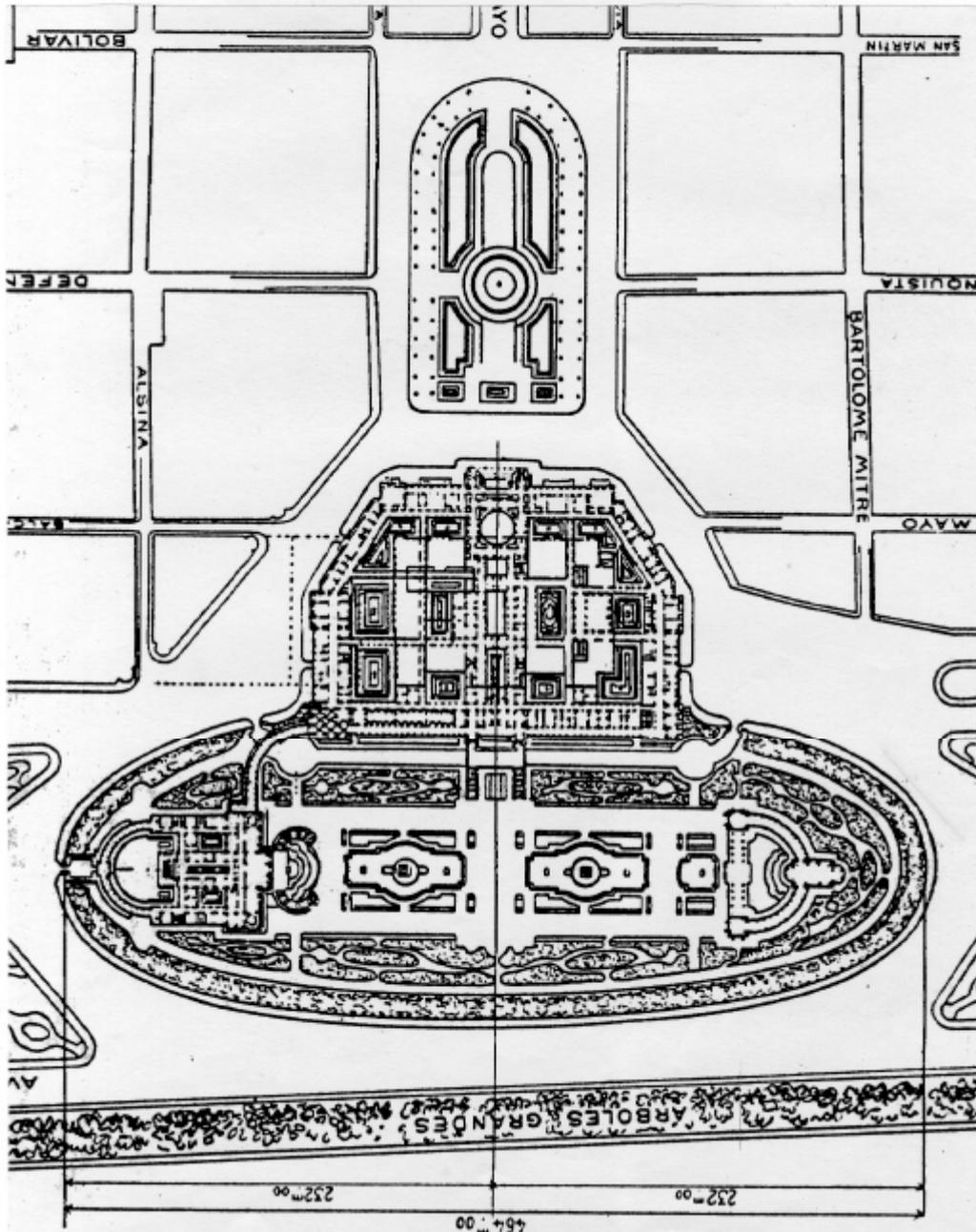
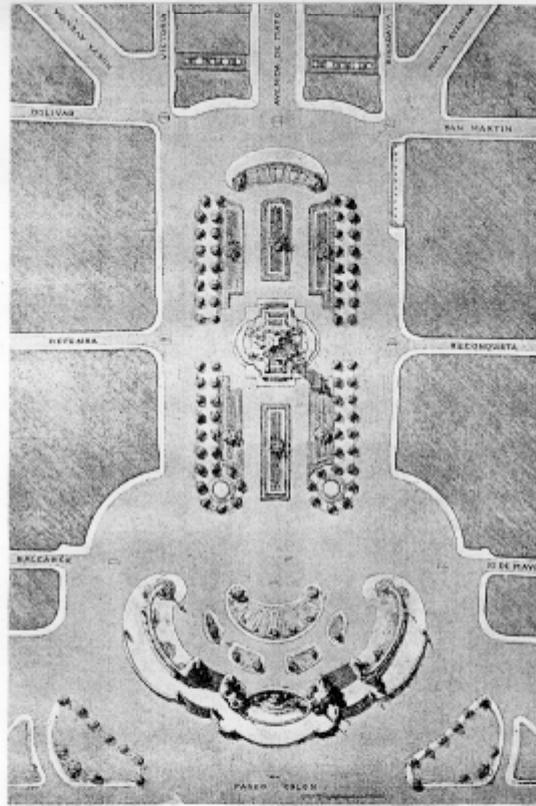
<sup>115</sup> Anteproyecto de reconstrucción de la Plaza de Mayo, op. cit., pp. 486.

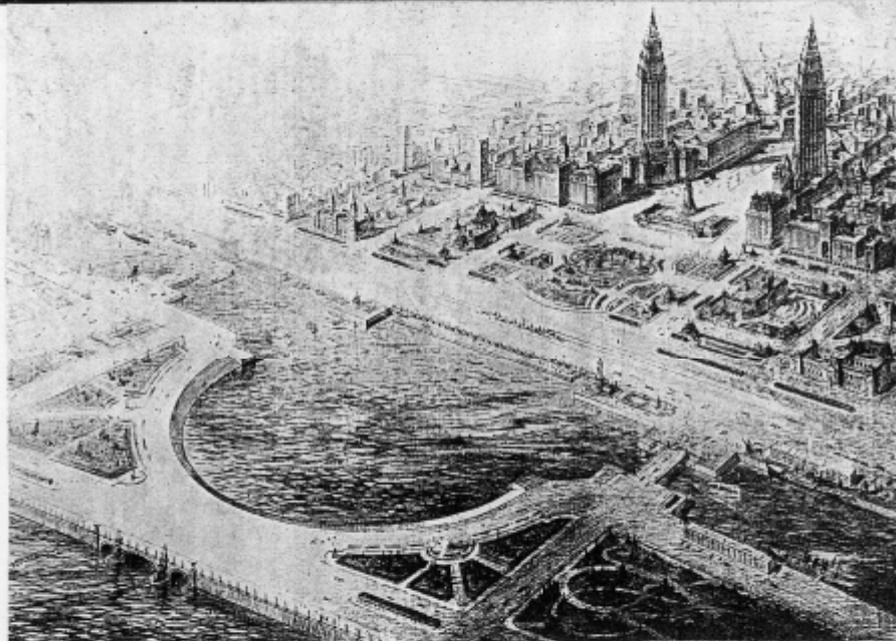
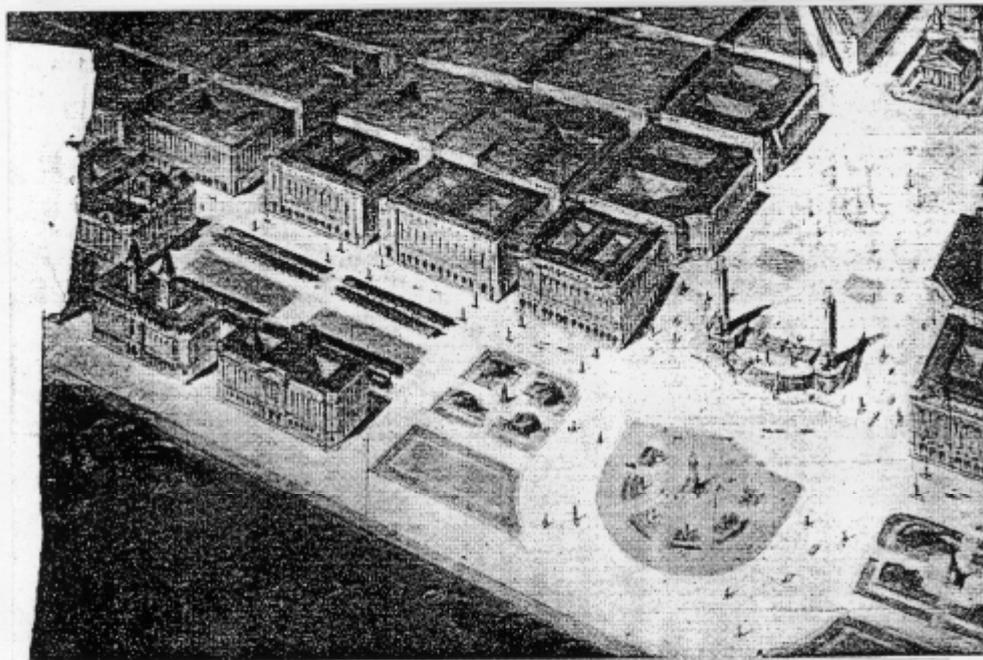
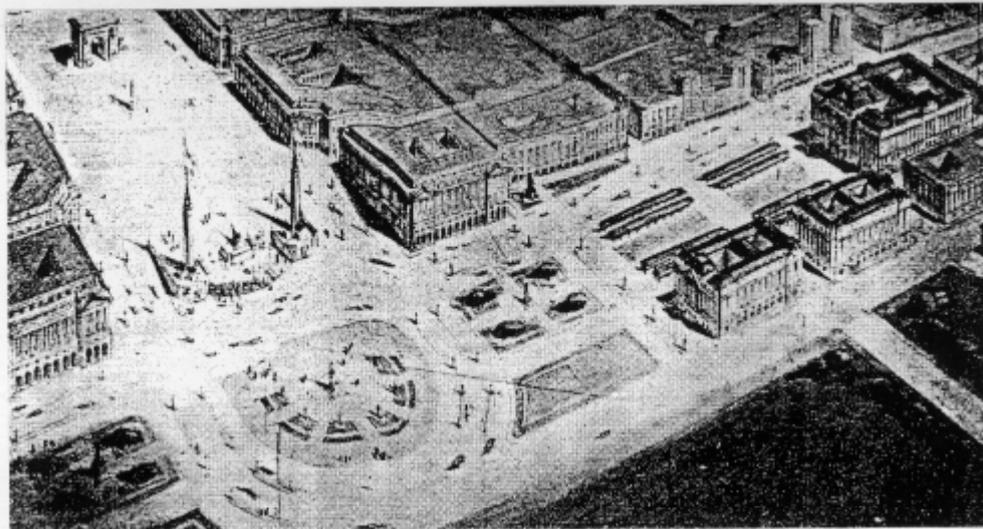


Izquierda: Plaza de Mayo, plano de situación, escala aproximada: 1:1500 (1938).

Derecha sup.: Plaza de Mayo, proyecto Moretti-Brizolará, escala aproximada: 1:2500 (1909)

Derecha inf.: Plaza de Mayo, proyecto Maillart, escala aproximada: 1:2500 (1909).





Inquierda sup.: Plaza de Mayo, segundo proyecto Hortal (1934).

Plaza de Mayo, segundo proyecto Hortal (1934). Plaza de Mayo, propuesta de la Comisión de Estética Edilicia (1925).

Derecha: Plaza de Mayo, proyecto Andrés Kalnay (1934).

La transformación propuesta incluía el ensanche del Plaza, unos aporricados perimetrales que continuarían los ya existentes en la avenida Leandro N. Alem, demolición de la Casa de Gobierno para remplazarla por una escalinata monumental para unir el nivel de la Plaza con el del Puerto, enmarcada por dos columnas-farolas de 80 metros de altura, colocación de un gran Arco de Triunfo en la intersección de los ejes de las Diagonales sobre la Plaza, uniformidad de alturas dentro de lineamientos estilísticos clásicos. Se presenta, además, una variante, que plantea la demolición del Cabildo y la ubicación de una futura Catedral de rasgos neoclásicos. El tono de la descripción que citamos no cede en el final:

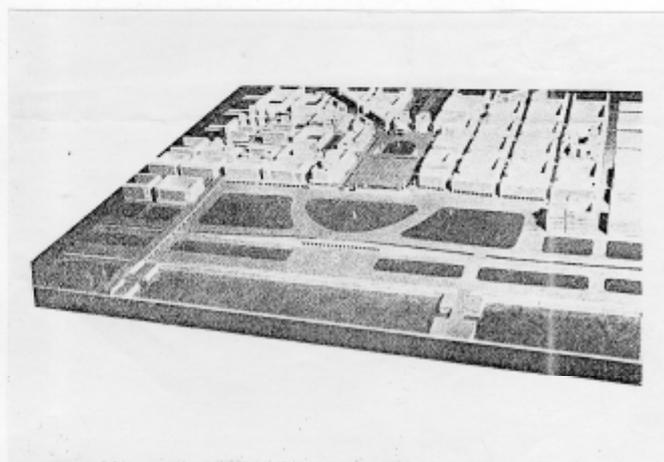
El plan definitivo(...)deberá dar motivo a un gran concurso de proyectos entre arquitectos argentinos, habiéndolos de tan altos valores y de preparación especial tan aquilatada, que permitan abrigar la seguridad de que la obra definitiva que surja de sus soluciones, será digna de la segunda ciudad latina del mundo. <sup>116</sup>

El propio Kalnay, aceptando las reglas del juego, participa del concurso, con una propuesta en la que considera el desarrollo tipológico de la zona, y busca transformarla en palanca de nuevas transformaciones urbanísticas, sin connotaciones celebrativas y sin pastiches neocoloniales. Su propuesta es desestimada. <sup>117</sup>

El proyecto del Obelisco, de autor elegido de entre los favoritos del poder le devuelve a los comitentes un mensaje abstracto pero suficiente. El proyecto de la Plaza de Mayo, cuyos autores iban a concursar "democráticamente" se ofrece recargado de necesidad de celebración y de obvias alusiones que finalmente serán rechazadas. Algunas de sus formas volverán -reducidas- en la ciudad de la época peronista y con el regreso a la historia propuesto por Bustillo, pero ya no habrá lugar para un nuevo despliegue barroco en Buenos Aires. En un editorial de *Nuestra Arquitectura* de diciembre de 1932 leemos:

El nuestro no es el cosmopolitismo de Marsella o de Constantinopla, ciudades que tienen con anterioridad a su cosmopolitismo actual, un fondo común que había homogeneizado sus costumbres, sus ideas. Buenos Aires ha llegado a gran ciudad y a ciudad cosmopolita al mismo tiempo y lo que esa condición pudiera significar de promesas para el futuro, se compensa por lo que representa de inconvenientes para el presente.(...)No hemos tenido la unidad ideológica que ha hecho la grandeza de las viejas ciudades alemanas; hemos carecido de la intensa vida municipal (...)de Flandes; nos han faltado también los milenios de historia que han hecho de Londres o París unidades orgánicas y homogéneas, a pesar de que la última alberga 500.000 extranjeros en permanencia y Londres es el cruce de todas las colonias de su dominio inmenso\* <sup>118</sup>

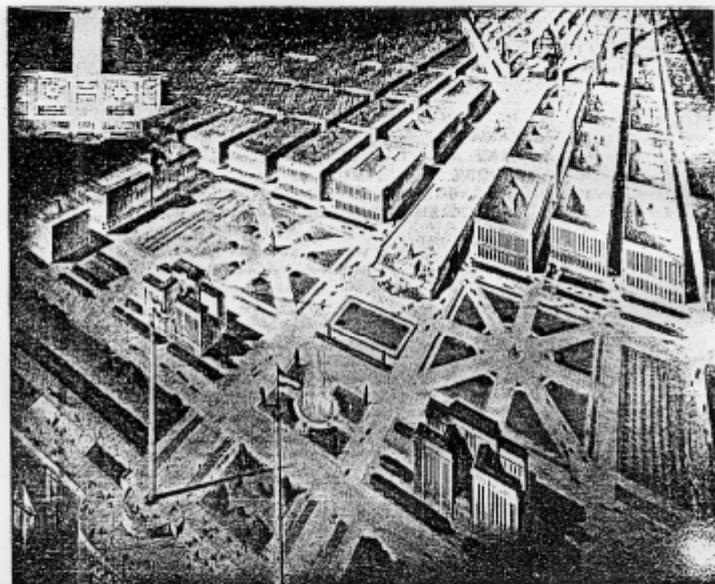
El proyecto del Obelisco es el que confirma la operación de "traducción" que se lleva a cabo en la actividad cultural de Buenos Aires de los años Treinta. Se prioriza la técnica sobre la ideación formal, pero, al mismo tiempo, la ciudad va encontrando mecanismos que contruídos en el momento presente le otorguen un "efecto de antigüedad" liberador, que resuelva en una sola operación la necesidad de legitimación histórica de la ciudad y de su construcción moderna.



<sup>116</sup> Ibidem

<sup>117</sup> KALNAY JORGE: "Remodelación de la Plaza de mayo", en HONORABLE CONSEJO DELIBERANTE DE BUENOS AIRES, *Primer Congreso Argentino de Urbanismo*, Tomo II, Buenos Aires, 1936

<sup>118</sup> SCOTT WALTER HYLTON: "La Exposición del Urbanismo", en *Nuestra Arquitectura* n° 41, Buenos Aires, Diciembre 1932, pp. 151-152.



Izquierda sup: Plaza de Mayo, primer proyecto Hortal (1934).  
Plaza de Mayo en 1946.