

EUROPA EN AMÉRICA

Raúl Oscar Amado.

Raúl Oscar Amado

Europa en América

Buenos Aires entre 1850 y 1910

Edición corregida

2011

La edición original de este libro fue publicado por I-Proclaim en diciembre de 2010. Debido a ciertos errores que escaparon en su momento al autor, se procedió a una revisión del material y una nueva edición ampliada y corregida. Cualquier comentario o crítica es bienvenida.

© Raúl Oscar Amado.

r.o.amado@hotmail.com

<http://ramado.webcindario.com>

Contenido

Prólogo	7
Agradecimientos	13
Introducción	15
Capítulo I. Modernidad y ciudad.	19
Capítulo II. Las estructuras económicas	23
Capítulo III. Las vías terrestres: el impacto del ferrocarril	29
Capítulo IV. Las vías marítimas: El comercio exterior y la inmigración.	37
Capítulo V. La reconstrucción de Buenos Aires	45
Conclusión	59
Bibliografía y fuentes	63
Sobre el autor	77

PRÓLOGO

Este libro tiene como objetivo estudiar las transformaciones que se vivieron en Buenos Aires entre 1850 y 1910. El recorte temporal puede parecer molesto para los que sigan una cronología política tradicional de la Historia Argentina. En efecto, se supone que con 1853 finaliza la Guerra Civil tras la caída de Rosas y se inaugura un periodo de “Organización Nacional” que concluirá en 1880 con la presidencia del General Julio A. Roca. El gobierno de éste corresponde al inicio de la de la “República Conservadora” que finalizará con el ascenso de la Unión Cívica Radical al poder.

No es mi intención discutir esta cronología, prácticamente canónica. Sin embargo he decidido optar por una visión estructural en el sentido de Fernand Braudel y analizar una coyuntura mayor donde he puesto el acento en la economía del período, cuyas raíces deben rastrearse en la Colonia. Las condiciones geográficas del país, las vías de

comunicación terrestres y las marítimas inclinan la balanza hacia Buenos Aires, su consolidación y su dominio indiscutido sobre el resto del país. Esta ciudad que se transforma a pasos agigantados, en 1910 conserva poco de lo que fuera en 1850 más cabría preguntarse si esa transformación podría haberse evitado, o mejor dicho los acontecimientos podrían haber seguido un curso diferente. Pero sigue siendo una cosa: el principal mercado, el principal puerto, el principal centro demográfico. Su cambio estético es, entonces algo evidentemente tardío, propio de la década de 1880, empero no habría sido posible la modernización de Buenos Aires sin las transformaciones operadas desde mucho antes y menos aún sin que el Estado hubiera sido el garante de las mismas. Ver la transformación de Buenos Aires como una mera combinación de estilos arquitectónicos venidos de Europa es reducir la problemática. Estos cambios fueron mucho más profundos y estaban intrínsecamente relacionados con la economía.

Quisiera hacer aquí una serie de aclaraciones.

En primer lugar he adoptado un análisis estructural en el sentido braudeliano. Creo fervientemente en la existencia

de un tiempo tripartito, creo en la existencia de estructuras de larga duración, empero no en las categorías eternas o cuasi-eternas. A mi entender una de esas estructuras era la situación de Buenos Aires como ciudad-puerto, y de hecho lo sigue siendo. Así, en el segundo capítulo se estudiarán las “Estructuras económicas”.

Faltan aún en nuestra historiografía trabajos de cliometría como los que hay para Estados Unidos, pero confiamos que en el futuro esos trabajos irán surgiendo en la medida de que los historiadores locales redescubran las fuentes cuantitativas y seriales. Estoy convencido plenamente que estos trabajos podrán mejorar nuestra comprensión no solo sobre la economía, sino también sobre la política y la sociedad.

La segunda aclaración que deseo hacer se refiere a cuestiones de la presente edición. Por culpa mía, la primer versión de este libro salió con algunos errores de edición: confusiones de primerizo. No contaba el libro ni con un índice ni tampoco era posible ver correctamente algunos gráficos y tablas. He corregido eso. También amplié la bibliografía y corregí las fuentes separándolas de la *Bibliografía..*

Deseo hacer una aclaración final. Este texto que aquí presento, como expreso en los agradecimientos, fue pensado originalmente como una monografía para un seminario de mi carrera de grado. Posteriormente tras varias correcciones lo remití como *paper* para un congreso al que, por motivos de salud no pude asistir. Sin embargo, a fines del año pasado me di cuenta que habían circulado dos versiones del trabajo original, principalmente porque yo las había facilitado a unos amigos. Esas versiones que estaban en circulación, así como mi decepción al ver que la primer edición de *Europa en América* contenía errores me llevaron a plantearme la posibilidad de una nueva edición que es la que aquí presento.

Prof. Raúl Oscar Amado.

Moreno, 22 de abril de 2011.

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo surgió a raíz de un seminario de grado de la carrera de historia en la Universidad Nacional de Luján, el cual fue dictado por el Dr. Rogelio Paredes. Posteriores lecturas y consejos, tanto del Dr. Paredes como de otros historiadores me permitieron mejorar, en la medida de mis posibilidades el texto que aquí se está presentando. Una versión posterior fue remitida a las III Jornadas Nacionales de Investigación en Ciencias Sociales “Reflexiones sobre el Bicentenario” celebradas en la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (Sede Comodoro Rivadavia) entre el 13 y 15 de octubre de 2010.

Si de agradecimientos se trata, no puedo dejar de mencionar al Licenciado Gabriel Taruselli, quien leyó y comentó las primeras versiones de la monografía que luego vería el Dr. Paredes, cuyas correcciones fueron tenidas en cuenta al momento de redactar esta versión. Deseo mencionar especialmente a la Dra. Yovanna Pineda, quien dedicó varios días a este texto y me acercó bibliografía; su

paciencia, su amistad, su cariño y su inteligencia fueron, durante la redacción de esta monografía, un gran refugio para mí.

No puedo dejar de mencionar a mis amigos Diego Conte, Lucía Fusco y Javier Vera Leguizamón quienes sufrieron escuchándome mientras trabajaba en este proyecto. Fue de gran ayuda todo el apoyo y consejo que me diera María Isabel Rodríguez, tan grande (no sólo en lo académico) que merece ser destacada y por eso lo hago en oración aparte. Su ayuda, inestimable no puede ser expresada con palabras.

Finalmente tengo que mencionar a dos personas que me han acompañado en toda mi vida. A mi padre, el Sr. Raúl Oscar Amado, y a mi madre la Mirtha Inés Cañas, cuyo amor y apoyo ha sido toda la luz que he tenido en los momentos más penumbrosos de mi vida.

A todos ustedes, mil gracias.

**Raúl Oscar Amado. Moreno, Buenos Aires,
20 de diciembre, 2010.**

INTRODUCCIÓN

En el poema de Shelley *Ozymandias* se habla de las ruinas que han quedado en medio de las arenas del desierto de una antigua y soberbia escultura:

*I met a traveler from an antique land
Who said: Two vast and trunkless legs of stone
Stand in the desert... Near them, on the sand,
Half sunk, a shattered visage lies, whose frown,
And wrinkled lip, and sneer of cold command,
Tell that its sculptor well those passions read
Which yet survive, stamped on these lifeless things,
The hand that mocked them, and the heart that fed:
And on the pedestal these words appear:
“My name is Ozymandias, king of kings:
Look on my works, ye Mighty, and despair!”*

Nothing besides remains. Round the decay

Of that colossal wreck, boundless and bare

*The lone and level sands stretch far away*¹.

Para quienes vivieron la conquista de Buenos Aires por las tropas del Ejército Nacional comandado por Julio Argentino Roca, esta visión no hubiera resultado extraña. De hecho hubo quienes cantaron la muerte de Buenos Aires cuando la última sublevación provincial fue abatida, cerrando así el largo período de las guerras civiles iniciado con el levantamiento de Mayo y que significó la victoria del Estado Central sobre la soberbia Capital. Con esta victoria se barrieron los últimos restos de autonomía que subsistían en el país y el Estado, pudo decirse entonces, fue verdaderamente soberano². Sin embargo, solo

¹ “Conocí a un viajero de una lejana tierra./ Dijo: Dos vastas piernas de piedra, sin el cuerpo/ se elevan en el desierto... y cerca, en la arena,/ medio enterrado, yace un semblante roto, cuyo ceño,/ y su labio arrugado, y de frío dominio su desdeñosa mueca/ muestran que el escultor muy bien tales pasiones leyó/ la mano que las remedó, y el corazón que sustentó:/ Y en el pedestal se leen estas palabras: “Mi nombre es Ozymandias, rey de reyes:/ ¡Contemplad mis obras, Poderosos, y perded la esperanza!”/ Nada más queda. Alrededor de la decadencia/ de las ruinas colosales, desnuda e ilimitada/ la arena solitaria y nivelada se extiende en la distancia”.

² Botana, N., *El orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*, Buenos Aires, Hypamérica, 1985, p., 9. Halperín Donghi, T., *Una nación para el desierto argentino*, Buenos Aires, Prometeo, 2006,

treinta años después el escenario era muy diferente al que habían aludido aquellas jeremiadas. Lejos de ser una Jerusalén arrasada, Buenos Aires seguía siendo una ciudad pujante y europeizada mostrando a los visitantes del Centenario como el progreso en América del Sur era posible. El espíritu de la modernidad volaba sobre los cielos de la otrora ciudad colonial. De esa época lejana muy poco estaba todavía en pie, incluso en 1906 se había propuesto arrasar con lo que quedaba del Cabildo, símbolo (a los ojos de los arquitectos que formaron parte de la *Comisión del Centenario*) del pasado, arcaísmo e inmovilismo que signó a la región hasta la caída de Rosas³. El cambio evidente parece venir, según la historiografía tradicional, con el derrumbe de la dictadura rosista, supuesto gobierno de los grandes hacendados y estancieros, poderosos señores cuyo único interés era la producción ganadera⁴. Los escritores que vivieron las jornadas

p., 143. Sobre el concepto verdadero de soberanía como poder absoluto del Estado y que no conoce ningún límite ni subordinación a ningún otro poder dentro del mismo Estado, véase Zorraquín Becú, R., *El federalismo argentino*, Buenos Aires, La Torre de Babel, 1981.

³ Christophersen, A., “Commemoración del Gran Centenario. Proyecto sometido a la Comisión Nacional”, en *Suplemento de Arquitectura, Revista Técnica*, Buenos Aires, agosto 1906.

⁴ Cánepa, L., *Economía agraria Argentina*, Buenos Aires, Ateneo, 1942. Para visiones generales y pesajes historiográficos remitimos a Barsky, O., et al., *El pensamiento agrario argentino*, Buenos Aires, CEAL, 1992. Cfr. Azcuy Ameghino, E., y Martínez Dougnac, G.,

de Caseros tenían en sus mentes esta misma idea que complementaban con la esperanza de que al caer el “Tirano” se inauguraría una época dorada para la agricultura, sinónimo de civilización y progreso.

Lo que estudiaremos en estas páginas es el rol del Estado en la modernización y transformación urbana en Buenos Aires, ciudad y campaña desde 1850 hasta 1910. La misma estuvo ligada de forma intrínseca con los movimientos económicos de la segunda mitad del siglo XIX y el nacimiento del XX. Esta modernización implicará una alteración radical del sistema productivo-comercial, de la composición y distribución demográfica y del sistema de transportes. No “cambió” solo la ciudad de Buenos Aires, sino también la campaña y sus centros urbanos a medida que la orientación atlántica del nuevo Estado se consolidó y se erradicaron la inestabilidad política-institucional y monetaria. La “gran aldea” pasó a ser una Gran Ciudad, no solo porque el Estado así lo quiso. No fueron los intentos de mera imitación de un grupo “ilustrado” lo que condujo al cambio evidente de aspecto (y costumbres) de Buenos Aires en 1880. Fue la coyuntura económica de crecimiento en un momento de crisis mundial lo que permitió el

Tierra y ganado en la campaña de Buenos Aires según los censos de hacendados de 1789, Buenos Aires, IHES, 1989.

salto que provocó la admiración de los testigos del Centenario y que consolidada la unidad nacional, pudo ver realizado el sueño de la generación del '37 de hacer posible Europa en América.

CAPÍTULO I

MODERNIDAD Y CIUDAD

Difícil puede ser hablar de la “modernización” de Buenos Aires sin definir primero que se entiende por modernidad y que es la ciudad.

El termino “moderno” proviene del latino *modernus* (de *modo*: “recientemente”) y se utilizó para sustituir la oposición cíclica entre viejo-nuevo, característica del pensamiento pagano-antiguo, reafirmando un “presente” re-significado como un corte irreversible con el pasado. Así pues lo “moderno” está ligado al cristianismo desde sus orígenes como oposición no ya a lo “viejo”, sino a la “tradición”, es decir, a lo que se ha transmitido (del latín *tradere*) sin alteración “y lo que está en oposición con la Tradición y la antigüedad”⁵. Durante la Edad Media lo “moderno” es anatematizado, pero con la Ilustración se expande su significado de novedad cualitativamente superior y mejor. La

⁵ San Vicente de Lerins, *Commonitorium*. Cfr. San León, *In Nat. Dom.*, IV, 6. San Chirilillo *Ad. Nestorium*, I, c.2.

modernidad ya no es simplemente la oposición a la Edad Media o a la Antigüedad (como lo fuera en el Renacimiento o durante la Reforma), sino a la “tradicción”, volviendo a aquel concepto primigenio. Esto fue posible porque la teoría del tiempo agustiniana (en sí todo el sistema soteriológico y escatológico del Doctor de Hipona) había entrado en crisis: el futuro estaba abierto y el temor a la inminencia del juicio final desapareció⁶.

El futuro no solo se “abre”, sino que además se acerca rápidamente hasta confundirse con el presente, aunque sea incierto. Baudelaire se refirió con “moderno” a “*todo lo que una moda contemporánea pueda contener de poético dentro de la historia*”, para Walter Benjamín la modernidad vuelve la duración temporal una serie de “impactos” acelerados e instantáneos, o en palabras del mencionado Baudelaire efímeros, contingentes y fugitivos⁷. Tönnies, Durkheim y Weber enfatizan la asociación de la modernidad con la industrialización, la secularización, la individualidad anónima de la sociedad

⁶ Kwiatkowski, N., “Concepciones de la historia y el pasado durante la Revolución Inglesa. El caso de Edward Hyde, Conde de Clarendon”, IV Jornadas Nacionales de Historia Moderna y Contemporánea, 17-19 de Septiembre, Luján, 2009.

⁷ Berman, M., *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*, Madrid, Siglo XXI, 1991.

confundida en la inmensidad de la “Ciudad”⁸; Marx, por su parte verá a la modernidad como un efecto de la dinámica de la acumulación del capital que inexorablemente avanza arrasando con todo a su paso.

El epicentro de la modernidad es la “Ciudad”. Pero no ya la “ciudad clásica”, hay una nueva ciudad que aparece con la modernidad, una ciudad que produce un nuevo tipo de experiencia y un nuevo tipo de hombre, de millares de rostros anónimos, de una multitud de extraños... una ciudad acelerada, y que ofrece un cambio constante, un avance progresivo hacia el futuro que se confunde con el presente, que se piensa como organizada y mecanizada, con nuevas relaciones sociales, económicas y culturales donde el lujo de los paseos, bulevares y galerías y suntuosas mansiones podían coexistir a poca distancia de la más espantosa miseria.

Tanto la “ciudad clásica” o “tradicional” como la “moderna” tienen algo que las define que es la incapacidad de poder producir, dentro de sus límites, todo el alimento que necesitan sus habitantes⁹. Pero la ciudad moderna depende más aún del intercambio con las regiones del “interior”: le son menester las

⁸ Frisby, D., *Fragmentos de la modernidad*, Madrid, Visor, 1982.

⁹ Cfr. Toynbee, A., *Ciudades en marcha*, Barcelona, Altaya, 2000.

materias primas para las manufacturas con las que deberá, no sólo abastecerse a sí misma, a su continuamente creciente población, sino sobre todo a quienes la abastecen de alimento. Es una Ciudad que está sujeta a las fuerzas económicas, que son en *ultima ratio* las determinantes del desarrollo tecnológico y las transformaciones socio-culturales¹⁰.

¹⁰ Lunn, E., *Marxism and Modernism: An Historical Study of Lu, káks, Brecha, Benjamin and Adorno*, Berkeley, University of California Press, 1982.

CAPITULO II

LAS ESTRUCTURAS ECONÓMICAS

¿Qué era Buenos Aires hacia 1850? Quien hubiera vivido el palpitar de Caseros no dudaba en describirla como un inmenso desierto, inseguro y peligroso hasta que se entraba en la ciudad, todavía típicamente colonial y anclada en el tiempo. Así era frecuente describir a la campaña como una inmensa llanura, interrumpida por algún que otro poblado y bajo la égida de grandes estancieros ausentitas que tenían a la vez en los mismos hombres, su mano de obra y sus huestes privadas: ahí estaba el origen de los caudillos y sus clientelas, tal como denunciaron Sarmiento y José M. Jurado¹¹. A su vez el indio era un peligro siempre presente. Los malones, tan bien retratados por cronistas y literatos de la época, continuaron siendo una amenaza que

¹¹ Sarmiento, D., *Facundo*, Buenos Aires, El Aleph, 2000; Jurado, J.M., “La estancia en Buenos Aires”, en *Anales de la Sociedad Rural Argentina*, 9, 2,; Ver en general la interpretación que de esto da Gelman, J., op., cit., p., 114-115.

mantenía alerta a los gobiernos hasta la Conquista del Desierto¹².

La Ciudad era eminentemente comercial. Su crecimiento había sido consecuencia, antes y durante el Virreinato del Río de la Plata del “comercio directo”, es decir, el contrabando amparado por las autoridades hispanas¹³. En cuanto a la campaña bonaerense, la visión recobrada por la moderna historiografía no se aleja mucho de aquella descripta por Azara, Vieytes y Belgrano para quienes “*llanuras que se extendían sin visible fin más allá del límite de la ciudad [y que] estaban dedicadas casi totalmente a la explotación extensiva del ganado vacuno*”¹⁴.

La producción ganadera se incrementó tras la independencia

¹² Cfr. Echeverría, E., *La Cautiva*, El Aleph.com, 2001; AGN, MHN 41 (Doc. 5710); MHN 42 (Doc. 6151 y 6223) y MHN 44 (Doc. 6641)

¹³ Romano, R., “Algunas consideraciones sobre los problemas del comercio en Hispanoamérica durante la época colonial”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”*, Serie III, N° 1, 1989, p., 26-32. Cfr. Cortes Conde, R., y Gallo, E., *La formación de la Argentina Moderna*, Paidós, 1973, p., 15.

¹⁴ Amaral, S., y Ghio, J. M., “Diezmos y producción agraria en Buenos Aires, 1750-1800”, Cuadernos de Historia Regional, N° 17-18, UNLu, 1995, p., 49-50. Un balance de la producción histórica puede verse en Fradkin, R., “Caminos abiertos en la Pampa. Dos décadas de renovación en de la historia rural rioplatense desde mediados del siglo XVIII a mediados del siglo XIX, en Gelman, J. (comp.), *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*. Buenos Aires, Prometeo, 2006.

por varios factores: en primer lugar se desbarataron los circuitos de comercialización, las rutas se hicieron inseguras, la producción agraria se hizo menos rentable y la mano de obra fue aún más escasa debido a las guerras realizadas por un Poder Político en conformación y hambriento de recursos para sostener la maquina bélica. Pero será principalmente la inestabilidad política la causante de que la clase dominante y mercantil se refugie progresivamente en el ganado como principal bien de producción y atesoramiento de la riqueza¹⁵. Todo este sistema de crecimiento y de conformación (o consolidación) de las fortunas de los Ezcurra, Linch, Sáenz Valiente, Torquinst, Zuberbühler, Drysdale, Luro o Santamarina... estaba vinculado tanto al comercio y las finanzas, para refugiarse en la tierra y “frutos del país”, convirtiéndose en distinguidos miembros de la élite porteña, dice al respecto R. Paredes:

En el caso de 52 familias (42,27%) uno o mas de sus miembros se dedicaron entre 1780 y 1880, al comercio y las finanzas o se relacionaron a la actividad bancaria estatal o privada, al mismo

¹⁵ Sábato, H., *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires. La fiebre lanar (1850-1890)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1989, p., 130; Cfr. Garavaglia, J. C., “un siglo de estancias en la campaña de Buenos Aires: 1751 a 1853”, en *Hispanic American Historical Review*, 74 : 4, 1999;

*tiempo que figuraban entre los mayores terratenientes de la provincia, “hacendados”, según son anotados en los diccionarios biográficos*¹⁶.

Coincidiendo con esto, Roy Hora señala como figuras de la talla de Joaquín Belgrano, Juan de Souza Monteiro o Matías de Irigoyen eran “*hombres de fortuna eminentemente urbana, que carecían de vinculación con el mundo rural*” entre 1834 y 1852, mas en el período posterior a la caída de Rosas el valor de los patrimonios se duplica y hasta triplica: los Dorrego, Vela, Pereyra, Riglos o Senillosa tienen fortunas que oscilan entre los 762.500 y los 2.141.000 pesos fuertes¹⁷. Sin embargo, a nuestro entender estamos lejos de presenciar una “concentración de capitales” ya que las relaciones comerciales de estos empresarios no se limitaban a la campaña, sino que diversificaban las inversiones hacia varias ramas, donde la producción agraria, el comercio y la renta urbana no estaban desconectados entre sí¹⁸.

¹⁶ Paredes, R., *Origen y poder. Poder económico y administración política en Buenos Aires, 1850-1910*, Buenos Aires, CEAL, 1995, p., 77.

¹⁷ Hora, R., “El perfil económico de la élite de Buenos Aires en las décadas centrales del siglo XIX”, en *Revista de Historia Económica*, 2, 24, 2006, p., 316-318.

¹⁸ Archivo Senillosa, AGN, Sala VII 164 y 178; Fondo Sucesiones: Unzué, Suc. 8578.

El ciclo *comercio-tierra-comercio* que es indicado por R. Paredes permanecerá como una constante, sobre todo con la modernización de los medios de transporte: la navegación a vapor (que acortará las distancias con los centros consumidores de los productos pampeanos) y el tren (que reducirá las distancias entre los centros productivos y la Ciudad-Puerto). Nuevamente, este ciclo no es privativo de ningún grupo, sino que de él participan tanto los naturales como los extranjeros. Hacia 1862, con el inicio del proceso de consolidación del Estado Central, el ritmo del crecimiento regresa para quedarse, pero no por el apoyo (siempre en Buenos Aires) a la colonización ni a la producción agraria, tal como se había planeado¹⁹, sino en garantizar y fomentar las inversiones, y cuando sea menester dar una solución final al problema del indio.

Así se benefició el comercio exterior al cual, como venimos diciendo, estaba atado el crecimiento urbano. El ferrocarril y el puerto serán dos personajes centrales en este proceso que permitirán la extensión del mismo hacia el interior de la región pampeana y luego al país entero.

¹⁹ AGN, BN 383: *Proyecto de colonización para la República Argentina*, 1876.

CAPITULO III

LAS VIAS TERRESTRES: EL IMPÁCTO DEL FERROCARRIL

Si el comercio es el corazón que hace latir y mantener viva a Buenos Aires, las vías de comunicación son *ad litteram* venas que transmiten ese impulso vital. Dos fueron los pilares del crecimiento que acompañaron y desarrollaron el comercio, el tren y el puerto, ambos están íntimamente relacionados. El ferrocarril era para Alberdi además de un facilitador del comercio el verdadero sable que forjaría la unidad política de la Nación; varios pasajes de las *Bases* pueden considerarse como una apología de este medio de transporte:

El ferrocarril es el medio de dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en este continente. Ella colocó las cabezas de nuestros Estados donde deben estar los pies. Para sus miras de aislamiento y monopolio, fue sabio ese sistema; para las nuestras de expansión y libertad comercial, es funesto. Es

*preciso traer las capitales a las costas, o bien llevar el litoral al interior del continente. El ferrocarril y el telégrafo eléctrico, que son la supresión del espacio, obran este portento mejor que todos los potentados de la tierra. El ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles, sin decretos ni asonadas. Él hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declarar una e indivisible; sin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos.*²⁰

Todo esto sin olvidar las ventajas económicas que traerá acercando a los puertos los centros productivos del interior. Sarmiento, en *Facundo* no será tampoco parco respecto a la mejora de las vías de transporte, en 1845 no es el tren el centro del programa esgrimido en las vibrantes y febriles páginas finales de *Facundo*: no se trata de miopía: el ferrocarril apenas está siendo planificado por las pujantes naciones Europeas²¹. Por ello prefiere una forma más barata y que ha demostrado su viabilidad en Estados Unidos: las redes fluviales que el “Tirano

²⁰ Alberdi, *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Plus Ultra, p., 96-97.

²¹ Ver Birnie, A., *Historia Económica de Europa* Barcelona, Luis Miracle, 1965; Bairoch, P., *Revolución industrial y subdesarrollo*, Mexico, Siglo XXI, 1974.

de Palermo” había bloqueado:

Porque él ha puesto a nuestros ríos interiores una barrera insuperable, para que sean libremente navegados, el Nuevo Gobierno fomentará, de preferencia, la navegación fluvial; millares de naves remontarán los ríos e irán a extraer las riquezas que hoy no tienen salida ni valor hasta Bolivia y el Paraguay, enriqueciendo en su tránsito a Jujuy, Tucumán y Salta, Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe, que se tornarán en ricas y hermosas ciudades, como Montevideo, como Buenos Aires.²²

También en *Argirópolis*, Sarmiento coloca su atención está más enfocada a la navegación de cabotaje dada la especial configuración fluvial de la cuenca del Plata y que permitiría abaratar sensiblemente los costos de transporte, llevando prosperidad a una gran cantidad de puertos intermedios a Buenos Aires, centro neurálgico que ya, el futuro presidente, ve como una amenaza al desarrollo del interior que se verá obligado a mendigar una miserable “*limosna*”, la cual apenas si cubre los costos de producción, traslado y exportación. La influencia de su experiencia en Estados Unidos es innegable en el análisis

²² Sarmiento, D., *Facundo...*, op., cit., p., 344.

sarmientito que contempla al Mississippi como ejemplo rector²³.

Los pueblos de la campaña adquirieron un carácter muy claro de centros de distribución, concentración y consumo de mercancías; el aumento del consumo estaba ligado al aumento demográfico. Esto último presionó enormemente el sistema de transportes de pasajeros lo cual hizo evidente la necesidad de transformar la estructura y la magnitud del sistema. Las viejas y pesadas carretas tenían como desventaja (además de la poca capacidad de carga) la irracionalidad de los caminos, pocas veces en línea recta. De poco sirvieron los intentos de Timoteo Gordillo en cambiar los recorridos, levantar fortines, construir estaciones cómodas y funcionales e importar carretas de Estados Unidos; en su intento de unir Rosario y Córdoba, la “*Primera Cordobeza*” vio su ruina con el desastre de Pavón cuando las hordas de desertores asaltaron las postas y se dieron al pillaje. Por su parte, en Buenos Aires Joaquín Fillol pudo establecer rutas directas entre Buenos Aires, Azul, Dolores y Pergamino gracias al inicio de la reconquista del territorio pampeano otra vez en manos de los indios. Si bien es cierto que la navegación a vapor se había incrementado (el número de vapores que

²³ Sarmiento, *Argirópolis*, El Aleph.com, 2000, p., 76-78. También Sarmiento, “Carta a Valentín Alsina”, en *Viajes. Estados Unidos, Vol III.*, HACHETTE, 1958, p., 50-51ss.

navegaron por el Salado llegó a veintiuno) el problema de las vías fluviales estaba en el anticuado puerto de Buenos Aires²⁴.

Pero será, como ya dijimos el ferrocarril quien inicie la nueva era de progreso. En 1857 se inaugura el primer recorrido que iba desde Buenos Aires (estación el Parque, hoy donde está el Teatro Colón) con Flores. ¿Cuál era el objetivo de este tendido? Si vemos como está compuesto el material rodante que recorría aquellos 10 km nos topamos con quince vagones de carga y solo tres de pasajeros y un balance anual de 185.566 pasajeros y 6.747 toneladas. La principal finalidad no era otra que la de abastecer a la ciudad de los productos de la campaña, Flores verbigracia con sus huertas alimentaba a la ciudad²⁵. Una vez finalizada la guerra entre la Confederación y Buenos Aires, la expansión ferroviaria continuará aceleradamente garantizada por el estado en consolidación.

Los productores de las regiones a donde llegaba el tren no cesaban de enviar sus agradecimientos a los gobernadores. Así en 1882, Dardo Rocha recibe un telegrama firmado por Fernando Araujo, Antonio Borano, Jacinto Ferreira y Angel Moya, entre otros, personas “importantes” de Olavaria

²⁴ Barsky, O., y Djenderendjian, J., *op. cit.*, p., 218-220.

²⁵ Véase el interesante documento AGN, BN 151.

agradeciendo la llegada del Ferrocarril del Sud²⁶. Estos cuadran perfectamente con la descripción dada por Rogelio Paredes: no son ni destacados latifundistas ni grandes comerciantes relacionados con la exportación, a diferencia de la élite dirigente de la época se trata de “*pequeños, medianos o grandes terratenientes con escasa proyección social y política más allá de sus partidos*”²⁷. La llegada del tren provoca que el antiguo casco urbano sea demolido y se construyan nuevos edificios; el ladrillo y la madera remplazarán al adobe y la paja. La población crece: en 1881 tenemos de 890 personas, pero para 1895 hay 3.681 almas. ¿Qué oficios encontramos? Además de labradores y criadores de ganado, hay herreros, panaderos, zapateros, carpinteros, albañiles...

Otro ejemplo: El cuatro de julio de 1883, el juez de paz Eduardo Fianza solicita al gobernador “*en nombre del comercio del Tandil, de sus hacendados e industriales*” que lleguen al pueblo las cargas que han quedado varadas por las inundaciones y que la empresa del ferrocarril debe transportar hasta el pueblo por algún medio, se trata de instrumentos para el

²⁶ AGN, Sala VII 2884: Dardo Rocha. Telegrama 7/5/1882.

²⁷ Paredes, R., *op. cit.*, p., 101.

labor agrícola hasta los nuevos cigarrillos “*La Proveedora*”²⁸; hasta entonces Tandil no tenía el tren, pero cuando lo tenga, la estación será colocada a una distancia notable del centro del pueblo... el transporte de las mercancías desde el *hinterland* de Tandil a la estación del tren, y desde la estación hacia el pueblo en sí estará en manos de uno de los más importantes empresarios de la época: Santamarina. Tandil que para 1869 tiene solamente 2.181 habitantes verá crecer su población hasta los 7.088 domiciliados en 1895, pero la misma se concentrará en dos lugares: la zona de la estación (empleada principalmente en los labores de carga y descarga, transporte y que figuran como “jornaleros”), y la del centro de la ciudad, en donde también encontramos varios oficios como carpinteros, herreros, impresores, maestros, etc. La prolongación del Ferrocarril hacia Bahía Blanca (y Tandil) era uno de los mas ambiciosos proyectos de Rocha, quien veía a esto como una “*trascendental revolución en las regiones del Sud de la Provincia*”, en efecto:

Bahía blanca es el primer puerto que tenemos sobre el atlántico

²⁸ AGN, Sala VII 2884. Telegrama 1883 (S/F). Ver el periódico *El Despertador*, Año IV, N° 219. 30 de diciembre de 1883 donde se hace la mención de esta marca de cigarrillo, así como una importante lista de artículos comercializados desde Buenos Aires hacia la Campaña.

*y que hasta hoy era apenas frecuentado, porque las campañas circunvecinas que debían llevarle sus productos, sin comunicaciones con este puerto ni con la parte poblada de la Provincia no tenían medios ni aun la seguridad para estimular el desenvolvimiento de la producción en grande escala y encaminarla hacia el mar.*²⁹

Además, el tren permitirá que la zona, únicamente destinada al vacuno pueda volcarse de lleno a la agricultura. El tren no solo llevará esto a Bahía Blanca, sino que será el fundamento para su primer escribano público, ya que no había quien escriturara las tierras de los accionistas de esa región³⁰.

El ferrocarril aceleró entonces las comunicaciones entre el centro y la periferia, las noticias llegaban más rápidamente, los periódicos nacionales son leídos en la campaña y son comentados en los pueblos que poco a poco se transforman en ciudades, a la vez que se consolida la presencia del Estado como bien profetizara Alberdi. En efecto el apoyo del Estado en este proyecto no solo tiene como fin garantizar las inversiones y dar seguridad física al mismo, sino además bloquear a los

²⁹ ANG, Sala VII 2884. Mensaje a la legislatura presidencial con objeto de extender el ferrocarril hacia Bahía Blanca.

³⁰ *Ibid.*, Telegrama 29/10/1882.

productores y terratenientes locales que no estaban de acuerdo con el paso del ferrocarril. Esto que a primera vista puede parecer sorprendente no lo es tanto cuando leemos los telegramas enviados por la “Sociedad de Propietarios de Bahía Blanca” (que el tren permite que llegue a tiempo record a La Plata), donde además de las magras indemnizaciones (cuya fecha de pago se desconoce), los terraplenes perjudicarán las tierras de forma segura³¹. Por su parte el Ferrocarril del Oeste habrá grandes transformaciones, ya que gracias a él se podrá dejar de importar harinas, con el consiguiente descenso en los precios del pan, a la vez que se exportan lanares, vacunos y porcinos abasteciéndose a toda la región de productos importados: en 1864, por ejemplo las importaciones alcanzan los 23,14 millones de pesos oro, muy cerca de los 22,37 millones de pesos oro resultado de las exportaciones... pero la distancia va creciendo paulatinamente porque para 1868 las importaciones alcanzan 42,41 millones y 1872 61,59 millones alcanzando un pico de 73, 43 millones de pesos oro llegando en vísperas a la crisis de 1890 a los 142,24 millones³².

³¹ *Ibid.*, Telegrama 30/4/1883.

³² Ver *El Despertador*, Año IV, N° 219. 30 de diciembre de 1883, allí se menciona el arriendo de un campo con 1500 ovejas en General Rodríguez. Sobre el fin de la importación de harinas, remitimos a Barsky, O., y Djenderendjian, J., *op. cit.*, op., 230.

CAPÍTULO IV
LAS VÍAS MARTÍTIMAS: EL COMERCIO
EXTERIOR Y LA INMIGRACIÓN.

¿Qué se importaba? No solo productos de consumo, sino hierro, cobre, materias primas que demandaba la naciente industria argentina y las burguesías rurales, transportada por los ferrocarriles. Todo este movimiento económico que mantiene viva a la economía de la Argentina (y cuya constante lo hemos señalado al comienzo de nuestro trabajo) recibe el segundo apoyo de la modernización de la construcción de puertos de ultramar.

Hasta 1876 no existen instalaciones para la carga y descarga de mercancías, las lanchas y carros continúan con las labores que hacían en época colonial, adentrándose al Río³³. No se trataba sin lugar a dudas de un espectáculo muy halagador para los inmigrantes y el mismo Sarmiento advierte de esta situación en

³³ Cunietti-Ferrando, *Personajes de la Ribera Porteña*, Buenos Aires, Luemar, 2008, p., 19-21.

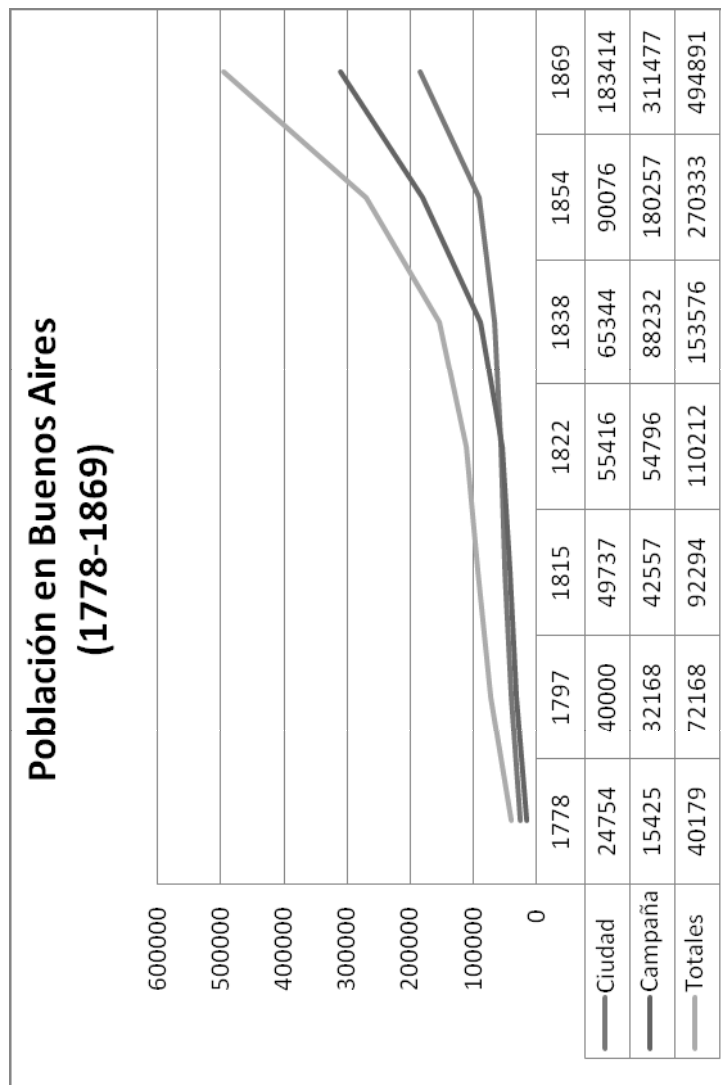
Argirópolis. Pensemos tan siquiera como se pudo desarrollar el comercio una vez que esta situación fue superada con el Puerto Nuevo.

Si tomamos las estimaciones demográficas de J. Comadrán Ruiz³⁴ para 1810 con los resultados del primer censo nacional, vemos una clara diferencia: mientras que en víspera de la Revolución el litoral concentraba el 30% de la población total del Virreinato (134.000 de unas 405.000 almas respectivamente), en 1869 era el 49% del total del país (896.804 de 1.830.214 habitantes). Entre 1838 y 1854 la población crece de una manera espectacular: de 153.576 habitantes se pasa a 270.333, correspondiendo un 33, 32% a la ciudad, llegando en 1869 a un 37,06% la población urbana concentrada en la Buenos Aires. Retengamos una realidad: el grueso del crecimiento urbano está en la campaña, se asienta en estos pequeños pueblos a los que el tren va llegando, y se radica en las inmediaciones de las estaciones.

Una última consideración sobre la cuestión demográfica: su distribución. Si vemos el siguiente gráfico podremos advertir que hasta 1838 la población de la ciudad de Buenos Aires supera a la

³⁴ Comadrán Ruiz, J., *Evolución demográfica argentina durante el período hispano (1535-1810)*, Buenos Aires, EUDEBA, 1969.

rural. Recién en el relevamiento poblacional de ese año tendremos que los habitantes de la campaña han superado a los de la capital por 22.888 almas, mientras que en el relevamiento anterior de 1822 la ciudad superaba a la zona rural por 620 personas.



Elaboración propia en base de de Barsky, O., y Djenderendjian, J.,
Historia del... op., cit., p., 81

El “boom” de la inmigración se puede señalar entre 1875 y 1890. No es casual que a medida que llegan los inmigrantes y crece el comercio exterior se mejore la infraestructura del puerto³⁵.

Hacia fines de 1860 se hicieron las primeras mejoras: la *Aduana Nueva* y el *Muelle de carga*. El inicio de las obras vino con la clara recuperación tras el inicio de la crisis de 1873. Las mentes de la época veían al Puerto no solo como un mero instrumento comercial. En efecto Carlos Pellegrini (uno de los hombres que más impulso dio al desarrollo portuario) sostenía que la vida del puerto, el contacto con el puerto debía servir para de “fundir” la vida mercantil con la de los habitantes de la ciudad, en efecto ella había sido no solo el motor de su desarrollo y superioridad respecto al país, sino la causante del movimiento de libertad. Según el futuro presidente, el puerto era sinónimo de libertad y prosperidad. Para ello propuso una idea que luego será retomada por Eduardo Madero: los *doks* entre 1887-1898 (el futuro Puerto Madero) y 1894-1905 (Dock Sud)³⁶.

³⁵ Almandoz, “Urban planning and historiography in Latin America”. En: *Progress in Planning*, 65, 2, 2006., p. 81-123

³⁶ Verbigracia Valentín Pasos señaló la necesidad de construir un puerto moderno c. 1850, (Archivo y Colección Andrés Lamas, AGN

En una economía que vive de la exportación y que se abastece con la importación para la producción interna, el puerto es fundamental. Cuando las autoridades provinciales, tras la expropiación de la Ciudad de Buenos Aires debieron buscar un refugio, se pensó en un lugar donde se pudieran construir puertos de gran calado. Sin embargo la disposición de las vías férreas, el mejoramiento edilicio y funcional del Puerto de Buenos Aires, así como la habilitación y expansión de Bahía Blanca y Mar del Plata, ahogaron los sueños de hacer de La Plata el gran puerto de la provincia, volviéndola mera subsidiaria de Buenos Aires³⁷.

Nuevamente retomemos las cifras del comercio exterior mencionadas *supra*: si las exportaciones aumentan considerablemente al finalizarse las obras de remodelación de Puerto Madero, mucho más las importaciones y con ellas la inmigración. Pero además estas cifras implican dos cuestiones que no son menores en este proceso de modernización: en primer lugar la estabilidad de la moneda y la confianza de los acreedores externos, base sobre la cual este “progreso” estaba

Sala VII 2642). Cfr. Silvestre, G., “El imaginario paisajístico en el litoral y el sur argentinos”, en AA.VV. *Nueva Historia Argentina*, Vol IV, Buenos Aires, Sudamericana, 1999, p., 274ss.

³⁷ De Paula, A., *La ciudad de La Plata. Sus tierras, su arquitectura*, La Plata, Banco de la Provincia, 1987, p., 59-68. Barsky, O., y Djenderenjian, J., *op. cit.*, p., 245-246.

cimentado según Pedro Lamas y en segundo lugar la existencia de una creciente población que consume y demanda bienes, en la campaña, si, pero sobre todo en la ciudad, especialmente a partir de 1880³⁸.

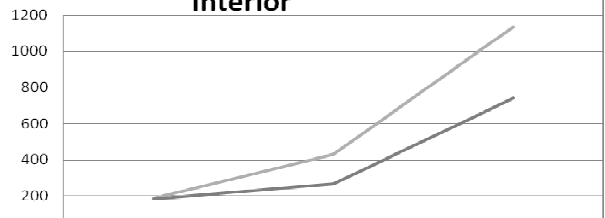
³⁸ Fondo y colección Andrés Lamas, AGN, Sala VII 2642: Pedro Lamas “Congreso monetario internacional de París/ setiembre de 1888/ Presidencia del Sr Magnin/ gobernador del Banco de Fracia”. Cfr. Fondo Victorino de la Plaza, AGN, Sala VII 356, 357.

CAPITULO V

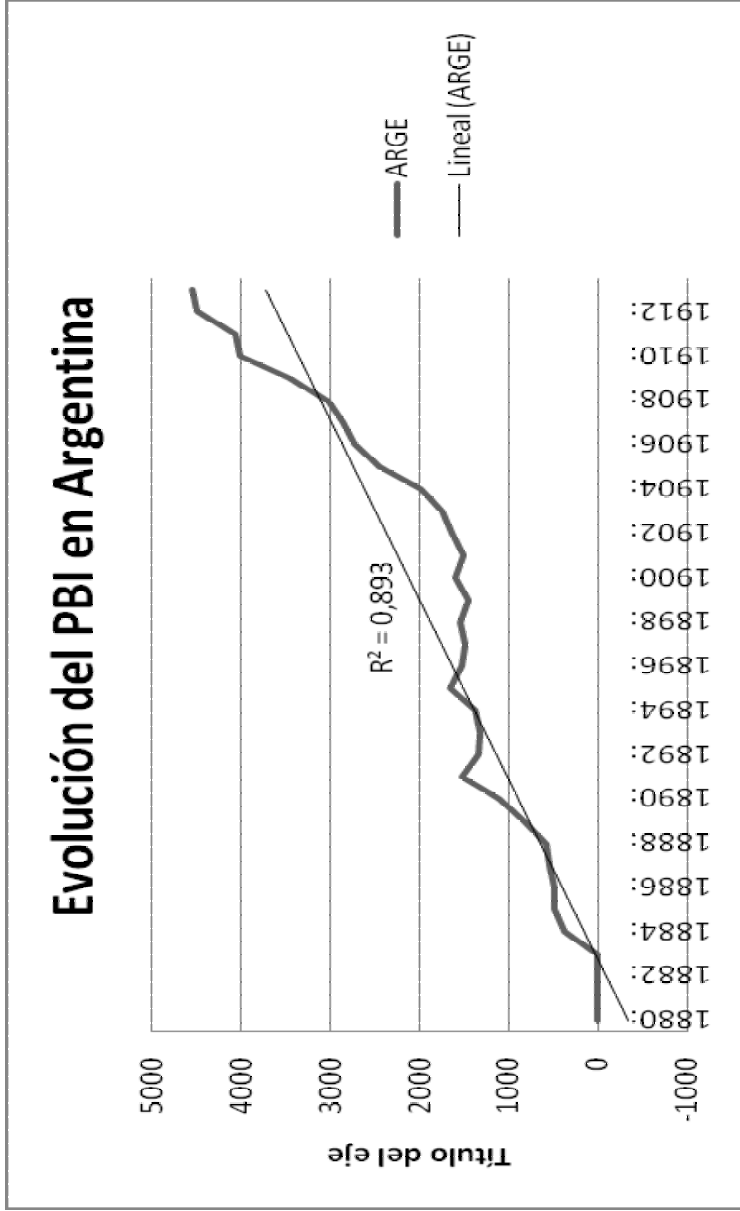
LA RE-CONSTRUCCIÓN DE BUENOS AIRES.

La configuración de esta gran de comunicaciones que se vierte sobre la Ciudad-Puerto incidió de forma determinante sobre la distribución de la riqueza en el país. Podemos apreciar este crecimiento en dos gráficos. El primero de ellos, elaborado con datos presentes en el ya clásico trabajo de Cortés Conde y Gallo podemos apreciar la clara diferenciación y separación entre Buenos Aires y el Interior a partir de la distribución de la riqueza. En el segundo, por otra parte, tenemos la evolución nominal del PBI entre 1884 y 1913.

Distribución de la riqueza Buenos Aires - Interior



	1857	1864	1884
Buenos Aires	185	430	1135
Interior	183	265	740



Elaboración propia con datos de Marie-Annick Payen, 2003.

Ahora bien ¿Cómo se manifestaba esta riqueza en la ciudad de Buenos Aires hacia fines del siglo XIX? José Antonio Wilde en su clásico “*Buenos Aires desde setenta años atrás*” nos describe una ciudad, hasta bien entrado el gobierno de Rosas con las calles de tierra, llena de pozos y charcos que se convertían en “*inmensos pantanos: a veces ocupaban cuadras enteras*”, llenos de putrefacción, focos infecciosos por excelencia³⁹; las casas eran uniformes, casi todas (aún las más lujosas) poseían una sola planta, eran bajas y de color blanco. El lujo era principalmente interior y consistía en muebles, adornos y jardines cuidadosamente cultivados, exhibidos durante las tertulias que podían durar hasta el día siguiente. Todo ese paisaje es borrado en muy poco tiempo por obra del mismo Estado que encargará obras a un grupo de selectos arquitectos. José Wilde es un apoloquista de los cambios en Buenos Aires, pero también nota con dolor el aumento de la criminalidad, la alteración de las buenas costumbres, pero sobre todo que la Buenos Aires de su niñez no es una ciudad llena de rostros anónimos. Esa ciudad

³⁹ Wilde, J., *Buenos Aires desde setenta años atrás*, El Aleph.com, 2000, p., 16.

colonial será barrida y en su lugar se edificará otra diferente, “europea”. Entre los artífices de la remodelación y modernización de Buenos Aires se destaca Juan Buschiazzo. No era argentino de origen, sino que llegó a nuestro país en 1850. Su educación no fue monolítica, a sus estudios universitarios se sumaron sus propios avances en materias arquitectónicas y estilísticas, especialmente de origen francés, pero sobre todo, del norte de Italia⁴⁰. El “Técnico de Alvear” se puede encuadrar en la corriente llamada “Pensamiento politécnico”

[...] un modo de hacer arquitectura dentro del género de la obra pública, diferente al beaux-arts: por la significación y representatividad de los temas y programas que se abordan; por los recursos con los que se cuenta; por el proyecto por encargo y no por concurso. Modo que mantendrá cierta ambigüedad entre una voluntad estética y una preocupación técnica que se definirá más cerca del fin del siglo, con la separación de la Ingeniería civil.

Porque si algo debe ser Buenos Aires, además de hermosa y

⁴⁰ Schmith, C., “La obra de Juan A. Buschiazzo. Un profesional entre la arquitectura y la construcción”, Arquitectura en Línea: <http://www.arquitectura.com/historia/protag/protag.asp>.

europea, es funcional. La ciudad debía ser regularizada como la París de Haussmann: la transformada Plaza de Mayo debía unirse la Sede del Poder Ejecutivo con la futura sede del Legislativo, se crearían plazas, paseos (La Recoleta), calles enteras debían adoquinarse (Caseros, Independencia)... La Plaza será la reforma más significativa que llevará adelante el primer intendente de la todavía humeante, derrotada federalizada Ciudad, Torcuato de Alvear en 1882. ¿Cuál era el objetivo de esta obra? *“dar una forma grandiosa al deseo de todos los hijos de la República de conmemorar con monumentos públicos la entidad nacional del pueblo argentino iniciado en 1810, con la Revolución”*. La Plaza sería la depositaria de los monumentos por su significación histórica. Los proyectos son faraónicos: eliminar la Recova, remplazar la Pirámide por una “Columna de Mayo”, levantar estatuas ecuestres de San Martín, el Faro a la Libertad⁴¹... Pero como bien se puede advertir la principal propuesta es la “concentración” de los poderes públicos que confluyen hacia la Plaza de Mayo, a la vez que allí, históricamente se han dado cita los “pronunciamientos” populares⁴². La Plaza de Mayo posee además una nueva

⁴¹ AGN, CNC 18-2-1; CNC 18-2-2.

⁴² Auyero, J., *La protesta. Relatos de beligerancia popular en la Argentina democrática*, Buenos Aires, Libros del Rojas, 2002.

característica propia de la París de Haussmann: los bordes curvos para el desplazamiento vehicular.

La Avenida de Mayo estaba dentro del proyecto. En los papeles tendría 35 metros de ancho, pero rápidamente surgieron pleitos y demandas de los vecinos y propietarios perjudicados, cuyas tierras serían expropiadas, quedando finalmente de 32 metros de ancho. El gran arquitecto tuvo bajo su dirección de igual manera remodelar el Cementerio del Norte, obra que contó con la oposición de higienistas y médicos que preveían una fuerte epidemia por los cadáveres allí depositados, recomendando el traslado del enterratorio. Sin embargo Buschiazzo se fiará de la experiencia contemporánea de los urbanistas de París, solucionando esto con el cierre hermético de los ataúdes y la instalación de modernos crematorios. Se trató de una verdadera transformación urbanística del Cementerio de la Recoleta: se levantan avenidas, diagonales, se plantan árboles... Se levantó un pórtico de estilo dórico con un peristílo tetrástilo con símbolos masónicos y que provocarán comentarios de la Iglesia que ve en esto la confirmación del avance del poder de su secular enemiga. La francmasonería se hace fuerte, especialmente a fines del siglo XIX, en Argentina la misma se reorganiza e ingresa en nuevos espacios de poder, la Iglesia denuncia a sus “agentes” como pervertidores de las sanas

costumbres, los judíos (pocos en aquel momento en Argentina) son asociados con la Masonería desde antaño, por lo que reciben duras críticas, como se puede ver en la novela *La Bolsa*. Hay en Buenos Aires un nuevo Dios, un nuevo ídolo que es el dinero que lo gobierna todo, la especulación financiera y el gobierno del oro es otra de las características de los tiempos modernos⁴³. Pero ¿Qué se busca además con esta modernización arquitectónica que convierte a Buenos Aires en una ciudad europea? Uno de los grandes arquitectos de Buenos Aires, Alejandro Christophersen será elocuente:

*"Con el arte nacional nacerán industrias nuevas que vendrán a cooperar en la gran obra, a la que también contribuirán los mármoles y los ónices de variados colores que nos brinda este privilegiado suelo, las fábricas de cerámica mejorarán sus productos rompiendo los lazos que las subyugan, convirtiéndolas en meras copistas de lo que en Europa se hace, y la policromía que nos daría reflejaría en el ambiente azul sus brillantes y atrevidos colores"*⁴⁴.

⁴³ Frisby, D., *Fragmentos de la modernidad*, Madrid, Visor, 1982.

⁴⁴ Citado en Crispiani, A., "Alejandro Christophersen y el desarrollo del eclecticismo en la Argentina", en *Arquitectura en línea*: <http://www.arquitectura.com/historia/protag/protag.asp>.

La modernización es producto de las transformaciones económicas que ha vivido el país, pero a la vez, será el motor de una nueva era marcada por la industrialización. Las edificaciones de Christophersen en sus primeros años de producción artística será dedicada a la construcción de viviendas para la alta burguesía porteña que ve aumentar sus recursos con la especulación financiera y luego de la crisis del '90, con el negocio de la exportación: el Hotel de la familia Mayol en Viamonte 726, el Hotel Vicente Peralta Alvear en Callao 1332, el Hotel Martínez de Hoz en Santa Fe 1026, el Hotel Samuel Rosseti en Callao 1218, el Hotel Tornquist. en Charcas 682, la Casa de Tomás Devoto... y la lista podría continuarse con los nombres de Santamarina, Carlos Madero, etc. Nuevamente vemos aquí los nombres de aquellos empresarios que continuaban con el ciclo *comercio-tierra-comercio* y que las transformaciones en las vías de comunicación lejos de haber borrado, han acentuado de forma dramática. No basta con ser rico, se debe demostrar exteriormente, al mismo tiempo que nuevas redes se tienden entre los dueños de estas fortunas a través de clubes y centros, más o menos herméticos como es el

caso de la Masonería. Pero muy a diferencia de Buschiazzo, Christophersen reduce los motivos masónicos a una sola obra: la Bolsa de Comercio, templo de la especulación⁴⁵.

Al Estado no le es del todo sencillo llevar adelante estos proyectos, sobre todo lo que se refiere a la expropiación de terrenos, como ocurre con la Avenida de Mayo o toda la zona de Chacarita de los colegiales, donde el estado se apropia de doscientas hectáreas apenas dando una miserable indemnización⁴⁶ para ser entregados a distintas instituciones como el Colegio Nacional o la fundación de “*Una granja modelo, estación agronómica y escuela práctica de agricultura*” y además un ferrocarril⁴⁷.

El cambio era ya insuperable y el destacado escritor de la generación del '80, Eduardo Wilde, en la inconclusa *Agua abajo* remarca el abismo entre la modernización de los hábitos y

⁴⁵ No es nuestra intención detenernos en un estudio de los símbolos masónicos de la Bolsa de comercio, para lo cual remitimos a obras clásicas como la de Monseñor León Meurin S.J y que data de fines de 1880, Conocemos una sola edición en español, en dos volúmenes: Meurin, L., *Filosofía de la masonería*, Madrid, Nos, 1957.

⁴⁶ AGN, MI, Series Historicas I, 4: “Memorando: Estado de posesión de la parte de “La Chacarita de los colegiales” no comprendida dentro del Parque del Oeste.

⁴⁷ Dictamen del Ministerio de Culto e Instrucción Publica de la Nación: 7/11/1891 y ss., en *ibid.*

costumbres de Buenos Aires con la tranquilidad de la vida del interior que, a los ojos del autor se podía reducir (en el caso de una anciana mujer) a asistir a misa, llevando una pía existencia, y el de las muchachas a bordar, pasear y buscar un marido, lo cual era imposible en este nuevo mundo de valores trastocados⁴⁸. En otra obra, el mismo Eduardo Wilde nos pinta la diferencia entre la aristocrática, pero modesta ciudad de Río Cuarto y la Buenos Aires sobrecargada de lujos innecesarios, de la suntuosidad y clases opulentas. La modernidad es entonces una exacerbación de lujo, es la sobrecarga de adornos, la voluptuosidad en los objetos refinados e importados de Europa (la misma ciudad es denunciada como extraña “*europa*”), las comodidades innecesarias que terminan siendo insufribles y hacen preferible la antigua tranquilidad, la vida tradicional argentina, alterada, según el anciano Baldomero Tapioca por las modas foráneas que han diluido la esencia argentina que otros, más tarde y maldiciendo esa época, tratarán de buscar en una tradición hispana (y católica). Buenos Aires⁴⁹. Eduardo Wilde es diametralmente opuesto a José Wilde en su interpretación de la modernidad,

⁴⁸ Wilde, E., *Aguas abajo*, p., El Aleph.com, 2000, p., 60ss.

⁴⁹ Wilde, E., *La vida moderna*, El Aleph.com, 2000. Cfr. Sarlo, B., *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920-1930*, Buenos Aires, Nueva Visión, 2003., p., 221-228.

porque para el último, la “modernidad” es benéfica y marca una distancia superadora de aquel pasado caracterizado por el hispanismo y el peso de la tradición. Pero para Eduardo Wilde las cosas son diferentes: los cambios han sido sumamente acelerados y la incertidumbre dio paso a la frustración, se alterándose no solo las relaciones económico-sociales sino “*también los perfiles urbanos, los planos y las perspectivas del paisaje*”, por lo cual se re-construye un antiguo orden que sirve para evaluar críticamente el presente⁵⁰.

A esta crítica, producto de lo que Raymon Williams define como “estructuras de sentimiento”, se suma otra realidad entre este crecimiento, lujo, construcciones fastuosas y proyectos faraónicos: las humildes casillas de maderas que, junto a los corralones se erguían en pleno corazón de la ciudad. La precariedad de las condiciones de vida de la población más pobre será una de las causantes de las plagas que castigan tanto a los pobres como a los ricos⁵¹ por lo cual el Estado deberá intervenir trayendo agua corriente y cloacas. Los recuerdos de la

⁵⁰ Sarlo, B., *Una modernidad periférica: Buenos Aires, 1920 y 1930*, Buenos Aires, Nueva Visión, p., 2003.

⁵¹ Juan Bautista Alberdi a Gregorio Benitez, 10/05/1871, AGN Museo Histórico Nacional 39 (doc. 5578). Scriver, J., “Apuntes históricos sobre la fiebre amarilla desde el descubrimiento de América del Sur hasta la época presente”, Colección Angel Farini, AGN, Sala VII 293.

epidemia de cólera de 1874 (que no se limitó a Buenos Aires y que obligó a colocar a Paraná en cuarentena⁵²) estaban no solo cercanos, sino además vivos y el miedo a un nuevo brote será el principal motor para estas medidas. En efecto, el crecimiento de Buenos Aires se mide no solo por el crecimiento de su tráfico, sino por el de su población y el poder político tendrá que realizar una verdadera inversión en obras publicas a fin de evitar nuevos desastres sanitarios⁵³.

El contraste entre la moderna Buenos Aires lujosa, suntuosa, la París, la Berlín de America del Sud, llena de especuladores, agiotistas y azotada por plagas y aquella otra ciudad, más pequeña (pero no por ello menos susceptibles a las plagas) es evidente, y quienes son testigos de estos cambios acelerados no dejan de sentir una clara nostalgia por las épocas pasadas. La modernidad trajo una miseria que no era conocida, unas desigualdades y una violencia (que será evidente en los estallidos sociales, las protestas y las revueltas) que nadie había advertido cuando se predicó la imperiosa necesidad de modernización. Así esta ciudad moderna no solo se mide por las construcciones

⁵² AGN, MHN 49: Carlos Burton a Martín de Gainza, Buenos Aires, 3 de enero de 1874 Doc.8175; AGN, MHN 49: Domingo Viejobueno a Martín de Gainza, Paraná, 2 de enero de 1874, Doc. 8172.

⁵³ Fondo Victorino de la Plaza, AGN Sala VII, 355

urbanas, sino por las ideas, por los cambios, por la mutación de las costumbres, y los católicos se impregnan de los escritos pontificios en los cuales se recordaba la época dorada en la cual “*la filosofía del evangelio gobernaba los estados [...] el sacerdocio y el Imperio vivían unidos en mutua concordia y amistoso consorcio de voluntades*”⁵⁴; San Pío X llama a eso “*civilización cristiana*”, es decir “*ciudad cristiana*”, diferenciándola de la Ciudad del Mundo

No, Venerables Hermanos -preciso es reconocerlo enérgicamente en estos tiempos de anarquía social e intelectual en que todos sientan plaza de doctores y legisladores-, no se edificará la ciudad de modo distinto de como Dios la edificó; no se edificará la ciudad si la Iglesia no pone los cimientos y dirige los trabajos; no, la civilización no está por inventar ni la "ciudad" nueva por edificarse en las nubes. Ha existido y existe; es la civilización cristiana, es la "ciudad" católica. No se trata más que de establecerla y restaurarla sin cesar sobre sus fundamentos naturales y divinos contra los ataques, siempre renovados, de la utopía malsana, de la rebeldía y de la impiedad: Omnia instaurare in

⁵⁴ León XIII, *Inmortale Dei*.

*Christo*⁵⁵.

No es pues poco casual que sean precisamente los intelectuales católicos (fundamento de la posterior revisión nacionalista) quienes ven esta modernidad de Buenos Aires con tintes terribles, para ser retomados posteriormente por sus herederos intelectuales que contemplarán aquel proceso en tiempo de jeremiada⁵⁶. La crítica a la modernidad fue contemporánea a su consolidación, no solo en Buenos Aires, sino en la Europa que la inspiró.

⁵⁵ San Pío X, Notre charge apostolique (23 de septiembre de 1910).

⁵⁶ Cfr. Meinvielle, J., *El comunismo en la revolución anticristiana*, Buenos Aires, Theoria, 1961, p., 10ss.

CONCLUSIÓN.

En este presente trabajo hemos querido observar el fenómeno de la modernización en Buenos Aires (ciudad y campaña), la importancia del papel del Estado como garante y promotor de esa transformación, pero también de los movimientos económicos que sirvieron de motor a la acelerada modernización. Hemos podido ver que no se trató de un mero trasplante edilicio, de una simple copia de estilos, sino de un proceso creativo en el cual confluían intereses varios, pero sobre todo comerciales basados en la utilidad y la funcionalidad. Nuestro breve (y sucinto) repaso por la obra de Buschiazzo confirma esa búsqueda de la utilidad, además de la estética, por su parte, los proyectos de Christophersen buscaban una arquitectura nacional, entendiéndose así el eclecticismo propio de la escuela arquitectónica que se formará en Buenos Aires desde 1860 en adelante.

Esta transformación estética no hubiera tenido lugar sin otras transformaciones, más profundas y más relevantes como lo

fueron el progresivo crecimiento de la ciudad portuaria de Buenos Aires, nexo entre la región pampeana y las economías atlánticas. En efecto, hemos podido demostrar como fue el crecimiento económico el que generó las posibilidades de transformación y la estabilidad política la que garantizó el destino y seguridad de las inversiones. Hablar de la modernización de Buenos Aires no puede resumirse a solo a sus edificios lujosos de estilo europeo, sino también al ferrocarril y al puerto, verdaderos motores del crecimiento, verdadera batería que alimentó de energía a la ciudad y la hizo iluminar el Río de la Plata, con una población cada vez mayor y que a la vez demandaba más bienes de consumo convirtiendo a convirtieron a Buenos Aires en una de las ciudades de mayor crecimiento poblacional en todo el mundo.

El fracaso del temprano proyecto rivadaviano de modernización de la ciudad fue debido a la inestabilidad política y al hundimiento del naciente Estado. Las décadas de guerra civil subsiguientes menguarían hacia fines de la década de 1840, pero sin embargo será nuevamente la reapertura de la lucha fratricida la que frenará el desarrollo de Buenos Aires que sin embargo es irrevocable... La última Revolución disolvente no podrá afectar el crecimiento de Buenos Aires, porque esta vez existirá un Estado consolidado y fuerte con el suficiente poder

para aplastar cualquier asonada.

¿Qué fue la modernización de Buenos Aires? No fue, como ya señalamos un mero trasplante de formas y estilos arquitectónicos producidos por obra y gracia de una serie de intelectuales megalómanos. No, fue la consecuencia de un cambio de ideas, de una transformación económica y política que pareció hacer posible el sueño de la generación del '37 de levantar Europa en América. Fue una muestra de la transformación que afectó al mundo, repercutiendo en las pampas. Buenos Aires creció, se embelleció según los moldes europeos, cambió la composición de su población, se abrieron plazas, calles, se erradicó el barro y los pantanos, a la vez que los medios de transportes llevaban y traían mercancías desde y hacia la ciudad, alimentándola, abasteciéndola. Los tiempos se aceleraron y todo parecía factible. Ya no bastaba con ser rico, había que mostrarlo y una generación de jóvenes arquitectos estaban bien dispuestos a diseñar y levantar las viviendas de la opulenta burguesía porteña que bendecía las transformaciones que consolidaban sus riquezas, y que, muchas veces venía de la época colonial. Aquella ciudad colonial desapareció y en su lugar se erigió otra, que quiso ser pensada, planificada, racionalizada y ordenada como París o Berlín, una evocación al orden que el mítico Teseo dotó a Atenas. La literatura nos da

además otro mítico fundador: Caín, pues fue Caín, un asesino, un exiliado y condenado el fundador de la primer ciudad sobre la tierra; así podemos imaginar otra visión de la ciudad: un lugar lleno de rostros anónimos, de confusión, de marginales en donde la riqueza de unos comulga con la miseria de otros... Buenos Aires, la ciudad moderna aspiró al igual que sus contemporáneas a ser la Atenas de Teseo, pero terminó siendo la Ciudad de Caín.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES.

Importante

Todas las fuentes archivísticas son del Archivo General de la Nación, Argentina. Sus siglas son AGN.

Las fuentes editadas fueron separadas de la Bibliografía general.

FUENTES ARCHIVÍSTICAS.

AGN: Fondo de Documentación Donada y Adquirida (Sala VII)

Archivo Senillosa, AGN, Sala VII 164

Archivo Senillosa, AGN, Sala VII 178.

Colección Angel Farini, AGN, Sala VII 293: Scriver, J., “Apuntes históricos sobre la fiebre amarilla desde el descubrimiento de América del Sur hasta la época presente”.

Fondo Victorino de la Plaza, AGN Sala VII, 355

Fondo Victorino de la Plaza, AGN, Sala VII 356

Fondo Victorino de la Plaza, AGN, Sala VII 357

Archivo y Colección Andrés Lamas, AGN Sala VII 2642.

Fondo y colección Andrés Lamas, AGN, Sala VII 2642: Pedro Lamas “Congreso monetario internacional de París/ setiembre de

1888/ Presidencia del Sr Magnin/ gobernador del Banco de Francia”.

Archivo y colección Dardo Rocha AGN, Sala VII 2884.

AGN. Fondo Museo Histórico Nacional (MHN).

MHN 41 (Doc. 5710)

MHN 42 (Doc. 6151 y 6223)

MHN 44 (Doc. 6641)

MHN 49 (Doc.8175)

MHN 49 (Doc. 8172)

AGN. Fondo Comisión Nacional del Centenario (CNC).

CNC 18-2-1

CNC 18-2-2

AGN: Manuscritos de la Biblioteca Nacional conservados en

el AGN.

BN 151: *Venta de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires*, 1890.

BN 383: *Proyecto de colonización para la República Argentina*, 1876.

AGN: Fondo Ministerio del Interior.

AGN, MI, Series Históricas I

AGN, MI, Series Historicas I, 4.

Fondo Censos de Población.

Censo del Estado de Buenos Aires de 1855: Campaña (Salto, Ensenada, Arrecifes, Pilar), Vol 1403.

AGN: Fondo Sucesiones:

Sucesión 8578: Unzué.

FUENTES ÉDITAS.

Alberdi, Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina, Buenos Aires, Plus Ultra, 1981 (1852).

Anónimo, Clasificados en *El Despertador*, Año IV, Nº 219. 30 (Periódico).

Christophersen, A., “Commemoración del Gran Centenario. Proyecto sometido a la Comisión Nacional”, en *Suplemento de Arquitectura, Revista Técnica*, Buenos Aires, agosto 1906.

Echeverría, E., *La Cautiva*, El Aleph.com, 2001 (1837).

Jurado, J. M., “La estancia en Buenos Aires”, en *Anales de la Sociedad Rural Argentina*, 9, 2, 1875.

León XIII, *Inmortale Dei*, 1º de noviembre de 1885.

Mons. Meurin., L., *S.J Filosofía de la masonería*, Madrid, Nos, 1957 (1880)

San Pío X, *Notre charge apostolique*, 23 de septiembre de 1910.

Sarmiento, *Argirópolis*, El Aleph.com, 2000 (1850)

Sarmiento, D., *Facundo*, Buenos Aires, El Aleph, 2000 (1845).

Sarmiento, “Carta a Valentín Alsina”, en *Viajes. Estados Unidos, Vol III.*, HACHETTE, 1958.

Wilde, J., *Buenos Aires desde setenta años atrás*, El Aleph.com, 2000.

Wilde, E., *Aguas abajo*, p., El Aleph.com, 2000.

Wilde, E., *La vida moderna*, El Aleph.com, 2000.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

Almandoz, “Urban planning and historiography in Latin America”. En: *Progress in Planning*, 65, 2, 2006.

Amaral, S., y Ghio, J. M., “Diezmos y producción agraria en Buenos Aires, 1750-1800”, *Cuadernos de Historia Regional*, N° 17-18, UNLu, 1995.

Auyero, J., *La protesta. Relatos de beligerancia popular en la Argentina democrática*, Buenos Aires, Libros del Rojas, 2002.

Azcuy Ameghino, E., y Martinez Dougnac, G., *Tierra y ganado en la campaña de Buenos Aires según los censos de hacendados de 1789*, Buenos Aires, IHES, 1989.

Bairoch, P., *Revolución industrial y subdesarrollo*, Mexico, Siglo XXI, 1974.

Barsky, O., y Djenderedjian, J., *Historia del capitalismo agrario pampeano: La expansión ganadera hasta 1895*, Buenos Aires, Siglo XXI.

Barsky, O., y Gelman, J., *Historia el agro argentino. Desde la conquista hasta fines del siglo XIX*, Buenos Aires,

Grijalbo Mondadori.

Barsky, O., Posada, M., y Barsky, A., *El pensamiento agrario argentino*, Buenos Aires, CEAL, 1992.

Berman, M., *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*, Madrid, Siglo XXI, 1991.

Beyhaut, G., *Historia universal Siglo XXI. América Latina. III. De la independencia a la segunda guerra mundial*. México, Siglo XXI, 1985.

Birnie, A., *Historia Económica de Europa* Barcelona, Luis Miracle, 1965.

Botana, N., *El orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*, Buenos Aires, Hypamérica, 1985

Cánepa, L., *Economía agraria Argentina*, Buenos Aires, Ateneo, 1942

Comadrán Ruiz, J., *Evolución demográfica argentina durante el período hispano (1535-1810)*, Buenos Aires, EUDEBA, 1969.

Cortes Conde, R., y Gallo, E., *La formación de la Argentina Moderna*, Paidós, 1973.

Crispiani, A., “Alejandro Christophersen y el desarrollo del

eclecticismo en la Argentina”, en *Arquitectura en línea*:
<http://www.arquitectura.com/historia/protag/protag.asp>

Cunietti-Ferrando, *Personajes de la Ribera Porteña*, Buenos Aires, Luemar, 2008.

De Paula, A., *La ciudad de La Plata. Sus tierras, su arquitectura*, La Plata, Banco de la Provincia, 1987.

Devoto, F., *Movimientos migratorios: historiografía y problemas*, Buenos Aires, CEAL, 1992.

Djenderedjian, J., *Historia del capitalismo agrario pampeano: la agricultura pampeana en la primera mitad del siglo XIX*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2008.

Fradkin, R., “Caminos abiertos en la Pampa. Dos décadas de renovación en de la historia rural rioplatense desde mediados del siglo XVIII a mediados del siglo XIX”, en Gelman, J. (comp.), *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*. Buenos Aires, Prometeo, 2006.

Gallo, E., Cortés Conde, *La república conservadora*, Buenos Aires, Paidós, 1987.

Garavaglia, J. C., “un siglo de estancias en la campaña de Buenos Aires: 1751 a 1853”, en *Hispanic American Historical Review*, 74 : 4, 1999.

Garavaglia, J. C., *Pastores y labradores de Buenos Aires. Una historia agraria de la campaña Bonaerense, 1700-1830*, Buenos Aires, De la Flor, 1999..

Halperín Donghi, T., *Una nación para el desierto argentino*, Buenos Aires, Prometeo, 2006.

Hora, R., “El perfil económico de la élite de Buenos Aires en las décadas centrales del siglo XIX”, en *Revista de Historia Económica*, 2, 24, 2006.

Kwiatkowski, N., “Concepciones de la historia y el pasado durante la Revolución Inglesa. El caso de Edward Hyde, Conde de Clarendon”, IV Jornadas Nacionales de Historia Moderna y Contemporánea, 17-19 de Septiembre, Luján, 2009.

Lynch, J., “Los orígenes de la independencia hispanoamericana”, en Bethell, L., *Historia de América Latina. Vol V: La independencia*, Barcelona, Crítica, 1991

Meinvielle, J., *El comunismo en la revolución anticristiana*, Buenos Aires, Theoria, 1961.

Nieckel, H., *El peonaje en las haciendas mexicanas: Interpretaciones, fuentes, hallazgos*, México, Iberoamericana, 1997

Panattieri, J., *La crisis de 1873*, Buenos Aires, CEAL, 1984

Paredes, R., *Origen y poder. Poder económico y administración política en Buenos Aires, 1850-1910*, Buenos Aires, CEAL, 1995.

Reiman, D., Powers, S., *Shelley's Poetry and Prose*. Norton, 1977.

Romano, R., “Algunas consideraciones sobre los problemas del comercio en Hispanoamérica durante la época colonial”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”*, Serie III, Nº 1, 1989.

Sabato, H., *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires. La fiebre lanar (1850-1890)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1989

Sarlo, B., *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920-1930*, Buenos Aires, Nueva Visión, 2003.

Schmith, C., “La obra de Juan A. Buschiazzo. Un profesional entre la arquitectura y la construcción”, *Arquitectura en Línea*: <http://www.arquitectura.com/historia/protag/protag.asp>.

Silvestre, G., “El imaginario paisajístico en el litoral y el sur argentinos”, en AA.VV. *Nueva Historia Argentina*, Vol IV,

Buenos Aires, Sudamericana, 1999.

Skidmore, T., Smith, P., *Historia contemporánea de América Latina*, Barcelo, Crítica.

Toynbee, A., *Ciudades en marcha*, Barcelona, Altaya, 200.

Williams J., *Argentine Internacional Trade Under Inconvertible Paper Money 1880-1900*, New York, Greenwood Press, 1969.

Zorraquín Becú, R., *El federalismo argentino*, Buenos Aires, La Torre de Babel, 1981.

SOBRE EL AUTOR.

Raúl Oscar Amado es profesor en Historia de Historia egresado en la Universidad Nacional de Luján. Nació el 27 de marzo del año 1985 en la ciudad de San Miguel, en la Provincia de Buenos Aires.

Sus primeras investigaciones datan del año 2004 cuando su presentó su primer *paper*, y estaban dirigidas hacia la Historia del Antiguo Cercano Oriente. Desde entonces ha participado en varios congresos y jornadas sobre temáticas similares donde trabajó con la historia, la arqueología y la filología, centrándose en la historia pre-helenística de Canaán (el “Antiguo Israel”). Fue ayudante de cátedra en el año 2007 de Historia Antigua I (Cercano Oriente) en la Universidad de Buenos Aires, bajo el Dr. Bernardo Gandulla.

Más recientemente, incursionó en la Historia de la Iglesia, realizando investigaciones sobre los movimientos

heterodoxos de los Siglos XVI-XVIII, producto de años de estudio sobre teología y derecho canónico. También ha dirigido su atención hacia la historia económica y social argentina y latinoamericana por medio de *papers* y artículos que circularon en publicaciones periódicas. Es colaborador del portal de noticias Notio en la sección de Historia, que comparte con Juan Ignacio Verni Albarracín.

Desde el año 2006 trabajó como profesor de escuelas secundarias en el municipio de General Rodríguez y desde el año siguiente en la ESB N°9 del mismo municipio. Desde el año 2007 es empleado del Archivo General de la Nación y en el 2010 se incorporó al Instituto de Ciencias Sagradas Nicolás de Cusa.

La corrección final de esta segunda edición de
Europa en América se terminó de realizar
el día 22 de abril del año 2011
en la ciudad de Moreno,
Provincia de Buenos Aires,
República Argentina.