

EL PODER URBANO Y LA CONFORMACION DE UN ESPACIO PROPIO: BUENOS AIRES A FINES DEL SIGLO XIX

Fabricant, María Rosa
Frasette, Silvia Alejandra
Guérin, Miguel Alberto

1. Aspecto metodológico

Este trabajo, resultado parcial de uno de los grupos de investigación del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires dirigido por el Profesor Miguel A. Guérin, estudia la ciudad de Buenos Aires a fines del siglo XIX, no ya como epicentro de la incorporación de la pampa húmeda a los nuevos reclamos de la demanda internacional de productos agrícolas sino como centro residencial y de acción política de un sector agro-exportador, atento a esa demanda, que acaba de incorporarse al poder político y que está dirigiendo la modernización de la ciudad según modelos prestigiosos de la Europa occidental.

Un análisis del discurso legal emanado de la municipalidad bajo la acción directa o la influencia de ese grupo permite poner de manifiesto el modelo de ciudad física y de convivencia urbana a que aspira esa élite en formación.

Se trabajó con los reglamentos de fines de siglo que reúnen la experiencia legislativa acumulada desde la fundación de la municipalidad (1882, Bourdó, p. 78) y en especial, por su relevancia y cantidad de información, con el Reglamento General del Tráfico Público del año 1897.

A partir del análisis semántico se observa que la ciudad evoluciona de lo *pequeño* (aldea) a lo *grande* (metrópoli) al incorporar áreas hasta entonces suburbanas (Flores, Belgrano) y de lo *homogéneo* a lo *heterogéneo* apareciendo en ella nuevas funciones acordes al rol que le toca desempeñar como ciudad-puerto.

Este nuevo rol trae paralelamente la conformación de una nueva élite urbana relacionada con el sector exportador de la economía.

2. La génesis del sector exportador urbano en la ciudad de Buenos Aires

La necesidad de Gran Bretaña de proveerse de alimentos provoca la reorientación de un sector de la economía del país, la pampa húmeda, que se convierte en área jerarquizada al incorporarse como zona productora de carne,

adaptada a la exigencias del gusto europeo, mediante la utilización de nuevas técnicas de cría y de engorde. Posteriormente la demanda triguera de Inglaterra instalada en la década del '60 y satisfecha inicialmente por las haciendas de los valles chilenos incide en las grandes praderas del mundo: Estados Unidos de América, Canadá y Rusia en el hemisferio septentrional y la pampa húmeda, a partir de 1890, como único exponente del hemisferio meridional hasta la puesta en funcionamiento de las praderas australianas a comienzo de la Primera Guerra Mundial.

El aumento de las exportaciones fue posibilitando y acompañado por la creación de una infraestructura de circulación ferroviaria acorde a las necesidades. El proyecto del sector exportador se culmina con la construcción del puerto Madero, en desmedro del Riachuelo, que hasta el momento había controlado las exportaciones de cuero y carne seca, actividades que representaban los intereses de la antigua clase dirigente bonaerense. Esta, vanamente, intenta restaurar su poder mediante la creación del puerto de Ensenada (Bourdé, p. 50).

Con el tendido de las líneas férreas y con la inauguración del nuevo puerto la ciudad de Buenos Aires refuerza su integración y jerarquización dentro de una vastísima red urbana (Guérin, p. 12) cuyo sector más inmediato y de mayor capacidad de acumulación corresponde a la pampa húmeda con un conjunto de núcleos urbanos revitalizados por la nueva circulación o creados por ella.

Por otra parte estos cambios cualitativos no interrumpen para Buenos Aires su función de puerto de cabotaje, control natural de la cuenca del Paraná.

Las nuevas condiciones de la demanda internacional de granos operada sobre tierras de características excepcionales que se encontraban prácticamente vacías posibilitó, conjuntamente con el proyecto del sector exportador, la aparición de fuertes corrientes migratorias provenientes de otras provincias, de países limítrofes y, particularmente, de España e Italia que convergieron sobre la pampa húmeda y sobre la ciudad de Buenos Aires provocando en ésta no solo un crecimiento cuantitativo sino fuertes cambios cualitativos, dentro de los cuales este trabajo destaca fundamentalmente la consolidación de un sector exportador muy atento a la demanda externa que accedió al poder con el objeto de concretar una serie de proyectos específicos, entre ellos los referidos a la modernización de la ciudad en que residían. En la constitución de los proyectos urbanos, más que en el resto, se hace evidente la influencia de los modelos urbanos europeos, y también las nuevas facilidades proporcionadas por la mano de obra inmigrante de una calificación distinta que acompaña el surgimiento de nuevas funciones urbanas.

El crecimiento demográfico de la ciudad conlleva la incorporación de

nuevas zonas, lo cual implica la creación y extensión de una red de transporte urbano, que permita una comunicación entre el lugar del trabajo y los lugares de residencia que se desplazan hacia la periferia. Parte del capital extranjero se invierte en la tecnología destinada a satisfacer las demandas urbanas.

Este crecimiento cuantitativo va acompañado de un crecimiento cualitativo al surgir nuevas funciones en los rubros industrial, comercial y de los servicios propiamente dichos.

Al hablar de industrias urbanas debemos destacar el auge alcanzado en estos años por la construcción al estilo europeo derivada de ese fenómeno de urbanización. Poco después surgen actividades producto del rol que desempeña el país y relacionados con el surgimiento del sector exportador; fundamentalmente las industrias alimenticias, para el mercado externo, los frigoríficos y la fabricación de artículos perecederos y de consumo diario para el mercado interno, cuyo nivel de demanda en general creció estimulando también la industria del vestido y de artículos de tocador (Geller, pp. 180-182).

En cuanto al comercio urbano, aumentó significativamente a partir de las últimas décadas del siglo. Muy representativa resultó la aparición de las grandes tiendas proveedoras de artículos diversos (ropa, sombreros, cortinas, perfumes, muebles y artículos de lujo) al estilo de las tiendas francesas más importantes como Bon Marché, Louvre y Printemps (Gravil, p. 313). Fundadas y dirigidas por argentinos y con capitales nacionales posteriormente fueron adquiridas por compañías británicas. Tal el caso de Gath & Chaves, que años más tarde fue absorbida por Harrod's de Londres. Gran parte de la mano de obra ocupada en esas actividades provenía de los sectores inmigrantes. Para desempeñar la mayoría de los empleos era requisito conocer el idioma del país. El Estado trató de asimilar a los migrantes, y en particular a los que no hablaban español, a través de la Instrucción pública que se organizó en 1884 con la ley 1420 de Educación Común.

El proyecto urbano del sector exportador tiende a la modernización de la ciudad, particularmente después de la experiencia de las epidemias; este proyecto involucra no solo los centros de Salud Pública sino también las obras de instalación de aguas corrientes y redes cloacales, la inspección de productos alimenticios, todo esto reglamentado por la municipalidad en beneficio de la salud de la población y como parte del mencionado proyecto.

La modernización también implicaba la creación de lugares de esparcimiento público; "bajo la administración de Torcuato de Alvear la Municipalidad se lanza resueltamente a una política de grandes obras" (Bourdé, p. 96). La intención es imitar los barrios distinguidos de Londres y París, para lo cual no se duda en demoler viejas construcciones con el objetivo de crear plazas,

parques y jardines: "Los jardines de Palermo, rebautizado Parque Tres de Febrero, cubren progresivamente más de 600 hectáreas de césped, bosquecillos, estanques artificiales, estadios, canchas de tenis y de polo y rosadales. Los gobiernos y los intendentes conservadores supieron ofrecer a la oligarquía su jardín de recreo" (Bourdé, p. 99).

3. Proyecto urbano del sector exportador

El modelo adoptado por el sector exportador para reorientar la ciudad de Buenos Aires de acuerdo con sus propósitos incluye una jerarquización del espacio y del trabajo urbano.

3.1. El espacio

Del capítulo I del Reglamento General del Tráfico Público se desprende que el radio central de la ciudad es bastante amplio ya que a partir de lo que se considera el centro, la Plaza de Mayo, se extiende veinticinco cuadras a la redonda: "Los que transiten a caballo dentro de un radio de veinticinco cuadras, a contar desde la Plaza de Mayo, no podrán andar al galope o al trote largo" (ORD, 16.07.897, ART. 5); pero en el centro se advierten dos zonas específicamente circunscriptas y distinguibles por su diferente actividad comercial. La primera de ellas delimitada por "las calles Callao, Entre Ríos, al Oeste, Tucumán al Norte, Méjico al sur, y 25 de Mayo y Balcarce al Este" (art. 70) en lo que podemos denominar macrocentro. La segunda zona es considerablemente menor (casi una cuarta parte), y se halla ubicada entre "Perú, Florida, Artes y Buen Orden, de Tucumán a Méjico" (art. 65).

Se infiere la función de microcentro que cumple. Significativamente la plaza de Mayo queda fuera de dicho circuito. Lo que se deduce es que el área del microcentro es de actividades comerciales, por cuanto existe la prohibición de estacionar en los horarios centrales de trabajo: "Prohibese desde las 12 m. hasta las 7 p.m. el estacionamiento de carruajes en las calles de Perú, Florida, Artes y Buen Orden, de Tucumán a Méjico, por mayor tiempo del necesario para dejar o tomar pasajeros" (art. 65), y de circular vehículos de carga, tanto en ella (microcentro) como en lo que denominamos macrocentro: "Dentro del perímetro formado por las calles Callao, Entre Ríos, al Oeste, Tucumán al Norte, Méjico al Sur y 25 de Mayo y Balcarce al Este, no podrán transitar carros tirados por más de dos caballos" (art. 70).

La Avenida de Mayo, uno de los proyectos urbanos más recientes y más gratos al sector exportador es, significativamente, la única avenida incluida en el área sobre la cual se legisla: "En la Avenida de Mayo podrán detenerse úni-

camente los carruajes que esperen a sus respectivos pasajeros, debiendo hacerlo en su centro, entre uno y otro refugio en una sola fila" (art. 66). Es decir que por entonces la Avenida de Mayo comienza a cobrar especial importancia como eje simbólico de la ciudad.

En cambio, el eje de circulación pasa por la Avenida Rivadavia, que no recibe legislación particular, pero que según se desprende del Reglamento esta avenida es un verdadero límite urbano, ya que en ella las calles cambian el nombre y la numeración y su dirección de circulación⁽¹⁾.

Fuera de la zona comercial se encuentra la zona de residencia de los habitantes del municipio. Sin embargo este área no es homogénea. Podemos establecer que comienza a perfilarse una zona de corte netamente residencial ubicada al norte de la calle Juncal (Luna, p. 20).

El auge de la construcción de viviendas opulentas, al estilo de los palacios italianos y franceses, se evidencia a través de varios artículos del Reglamento en los cuales se marca claramente cómo se regula la actividad edilicia: "Queda prohibido el tránsito de carros de carga de dos o cuatro ruedas en la calle de Florida, Perú, Artes y Buen Orden y avenidas de Mayo, Alvear y Buenos Aires en toda su extensión. Los carros que tuvieran que efectuar operaciones de carga y descarga en las citadas calles sólo podrán transitar por la calle donde deban verificarlas, y con excepción de las avenidas Alvear y Buenos Aires, solamente hasta las 13 m., a no ser que se trate de materiales destinados a los edificios que se construyan en esas calles y avenidas" (art. 68).

"La exhibición del rango social, a través de la ostentación de riquezas, se hizo presente en la arquitectura" y "La casa, objeto de uso, se transformó en símbolo de 'status',... antes la situación social se conocía directamente porque se conocía el origen (el apellido), la trayectoria y el comportamiento de cada uno... La mansión opulenta sustituye ese conocimiento cara a cara (posible en la Gran Aldea, imposible en una ciudad que en 1900 llegó al millón de habitantes); el signo predica: casa suntuosa igual ciudadano importante" (Iglesia, p. 147).

3.2. El trabajo

Una ciudad que se integra al sistema económico capitalista que busca el consumo como motor de la acumulación requiere de una mano de obra especializada que será prevista, en su mayor parte, por los inmigrantes europeos, quienes deberán tener "conocimiento del idioma nacional" (art. 10).

La regulación del trabajo está legislada públicamente, porque ya no se trata de antiguos criados pertenecientes al dominio particular sino de individuos que se ofrecen en el mercado laboral.

El sector exportador, sin embargo, a pesar de que ha debido aceptar las pautas del libre cambio, como forma de regulación del comercio internacional, condiciona en su discurso legal la oferta laboral según su ideal de la articulación socioeconómica urbana. Así "el oficio de cochero de plaza o de carrero, (requiere) un permiso otorgado por la Municipalidad" (art. 9) y no cualquiera puede desempeñarlo pues se incluyen requisitos entre los que figura presentar "una información firmada por dos vecinos de conocida responsabilidad, sobre su idoneidad y moralidad" (art. 10). Una vez cumplido el primer trámite la oficina del Tráfico de la Municipalidad otorga al solicitante "una libreta intransferible" (art. 12) sin la cual no puede circular. Si se comprueba la infracción son obligados "a (retirar) de la circulación (a los vehículos) y penados con (una) multa" (art. 13).

El análisis permite observar que, aún en los mínimos detalles, se fijan normas para el correcto funcionamiento de los servicios que requiere el municipio. Así se lo "divide en siete secciones para el estacionamiento de carruajes de alquiler" (art. 35), se fija "el número de carruajes que puede estacionarse en cada uno de los puntos de estacionamiento de cada sección" (art. 36).

4. El espacio y el trabajo en el ideal urbano del sector exportador

Se evidencia entonces que la ciudad de Buenos Aires está compuesta por grupos sociales y zonas espaciales diferenciadas por sus funciones. Pero el análisis semántico permite establecer la existencia de dos grupos sociales claramente definidos por sus roles, siendo la relación entre ambos el servicio que uno de ellos le presta al otro.

El grupo que es servido está formado por el sector exportador y al que denominamos Grupo de Poder Efectivo (G.P.E.), ya que manejan el poder a través de la legislación municipal. Este grupo se apropia de las instituciones públicas para orientar el espacio y el trabajo de los que los sirven en función de sus propios intereses. Al respecto el Reglamento muestra varios ejemplos⁽²⁾.

La intención del Grupo de Poder Efectivo es construir una ciudad que pueda ser utilizada por todos los habitantes de la misma, sin embargo, su verdadero proyecto es conformarla de tal manera que se adecue, sobre todo, a sus necesidades mediante la regulación del trabajo a aquellos espacios urbanos que no intercepten su propio circuito de circulación. "Las carretas de bueyes podrán transitar por las calles con afirmado común, y fuera del radio de veinticinco cuerdas de la plaza de Mayo, salvo las que con permiso de la

Intendencia hagan el servicio de los mercados u otros servicios transitorios" (art. 69).

Del mismo modo se establecen zonas de esparcimiento que, no obstante señalarlas como de dominio público, son consideradas de dominio particular. Esto se evidencia cuando los sectores comúnmente prohibidos para el tránsito y estacionamiento dejan de serlo en beneficio de alguna actividad propia del sector; por ejemplo cuando "en noche de espectáculo" se autoriza a los carruajes de alquiler a permanecer próximos "al local donde se (celebra) aquel" siempre y cuando el "Guardián del orden público" le otorgue "una boleta numerada que acredite el punto de su estacionamiento" (art. 67), y en "los días de lluvia o de fiesta" se permite a los carruajes detenerse en las calles del microcentro a pesar de la legislación que lo prohíbe "desde las 10 a. m. hasta las 7 p.m." (art. 79).

Otra forma de considerar lo público como privado, o por lo menos de administrarlo desde la perspectiva privada, se comprueba en aquellos artículos que impiden a algunos habitantes del municipio "interceptar la circulación en las veredas... parándose a conversar" (art. 2), portando elementos de gran "volumen" (art. 3), vendiendo "artículos de cualquier género" (art. 4) o comienzo "viandas o frutas" (art. 4). La prohibición no alcanza a aquellos que tienen "concesiones autorizadas por ordenanzas especiales" (art. 4).

Las actividades laborales que están relacionadas íntimamente con el servicio al Grupo de Poder Efectivo están restringidas a aquellas personas que son conocidas y de confianza de ellos (art. 10), con lo cual se aseguran el buen comportamiento y la decencia de los mismos⁽³⁾.

El análisis del discurso legislativo muestra que el Grupo de Poder Efectivo legisla en virtud de los dos grupos que conforman las 'dos ciudades' teniendo presente su proyecto de constitución de un espacio propio libre de toda perturbación ajena a los intereses de sus integrantes. Para el correcto cumplimiento de esta legislación ponen a su servicio a los "inspectores municipales y agentes o funcionarios de la policía" (art. 26).

En conclusión podemos afirmar que la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires emite una legislación destinada a todos los habitantes de la misma pero, sin embargo, este discurso protege sólo a una parte de aquéllos, es decir a los miembros del sector exportador que de manera directa o indirecta se ligan a la institución municipal. La intención es resguardar su ámbito de todos aquellos que no pertenezcan a su propio sector.

Notas

(1) Art. 61. La dirección para toda clase de carros y carruajes de dos o cua-

tro ruedas cada uno, dos o tres caballos será la siguiente:
Paseo de Julio, Paseo Colón, Florida, Perú y Entre Ríos, cualquier dirección.

(Juncal a Rivadavia) - De Norte a Sur: 25 de Mayo, Reconquista; Maipú, Suipacha, Artes, Talcahuano, Paraná, Rodríguez Peña.

(Rivadavia a Juncal) - De Sur a Norte: San Martín, Esmeralda, Cerrito, Libertad, Uruguay y Montevideo.

(Caseros a Rivadavia) - De Sur a Norte: Balcarce, Chacabuco, Tacuarí, Lima, Santiago del Estero, Lorea, Solís.

(Rivadavia a Caseros) - De Norte a Sur: Defensa, Bolívar, Piedras, Buen Orden, Salta, San José, Cevallos.

(De Oeste a Este hasta Paseo de Julio) - Méjico, Belgrano, Alsina, Piedad, Cuyo, Lavalle, Viamonte.

(De Este a Oeste hasta Callao) - Chile, Venezuela, Moreno, Victoria, Rivadavia, Cangallo, Corrientes y Tucumán.

Art. 62. Alrededor de las plazas la circulación será libre en cualquier dirección.

- (2) Art. 53. Todo vehículo destinado a la conducción de arena, tierra, escombros, carbón, estiércol o cualquier materia que pueda ensuciar las calles, deberá estar construido de manera que no permita derramar la carga que conduzca en el trayecto que recorra.

Art. 54. Todo carro llevará visible y marcado el número de orden que le corresponda y el máximo de carga que pueda transportar. No podrá conducir carga que sobresalga de sus costados más de diez centímetros, y más de sesenta y cinco de los extremos del carro, a excepción de los materiales destinados para las obras de edificación.

Art. 56. En las calles pavimentadas no se permitirá la circulación de vehículos que tengan mayor peso de mil quinientos kilos, sino por concesiones especiales en las que se determinarán los medios de evitar el desgaste de los pavimentos.

- (3) Art. 23. Todo conductor de carruajes de alquiler, deberá estar vestido decentemente. Se impedirá la circulación de los carruajes cuyos conductores no estén en esas condiciones. En caso de reincidencia, se retirará al cochero la libreta a que se refiere el artículo 12.

Art. 25. El conductor de un carruaje de alquiler deberá siempre ir sentado en el centro del pescante, conservando una posición correcta. No le será permitido fumar mientras en el carruaje haya pasajeros.

Art. 27. Todo conductor de carruaje de alquiler está obligado a depositar en el departamento de policía, dentro del término de veinticuatro ho-

ras, los objetos que encontrara en su vehículo, a fin de que puedan ser devueltos a sus dueños.

Bibliografía

- Bourdé, Guy, *Buenos Aires: Urbanización e Inmigración*, Buenos Aires, Huelmul, 1977.
- Geller, Lucio, *El crecimiento industrial argentino hasta 1914 y la teoría del bien primario exportable*. (En: Marcos Giménez Zapiola, comp. *El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, Buenos Aires, Amorroutu, 1975, pp. 156-200).
- Gravil, Roger, *El comercio minorista británico en la Argentina, 1900-1940*. (En: Marcos Giménez Zapiola, comp. *op. cit.*, pp. 312-332).
- Guérin, Miguel Alberto, *Funciones y modelos urbanos* (En: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Cultura, Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, *Primeras jornadas de historia de la ciudad de Buenos Aires. "La vivienda en Buenos Aires"*, 1985, pp. 11-13).
- Iglesia, Rafael E. J., *La vivienda opulenta en Buenos Aires: 1880-1900. Hechos y Testimonios*. (En: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Cultura, Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, *op. cit.*, pp. 135-159).
- Luna, Félix, *Alvear*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1983.