



Anales del Instituto de Arte Americano
e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"

■ LA AVENIDA MÁS ANCHA DEL MUNDO. POLÍTICA, ARQUITECTURA E IMAGEN

Alicia Novick

RESUMEN: En el marco de interrogantes acerca de los procesos de construcción de la ciudad, el artículo examina los debates y las alternativas del proyecto y de la obra de la Avenida 9 de julio en Buenos Aires, imaginada a fines del siglo XIX y construida en los años treinta. Se parte del supuesto según el cual el estudio de los proyectos permite examinar la conjunción de tiempos cortos y largos, los modos de acción de actores individuales y colectivos así como las articulaciones entre ideas y cambios en el espacio físico de las ciudades. Desde esa perspectiva, se analizan las lógicas técnicas, las políticas y las estrategias de propaganda que intervienen en torno de la obra pública. En primer lugar se identifican los actores y las estrategias que se juegan por detrás de la toma de decisiones. En segundo lugar, se coloca el foco en los proyectos de arquitectura y de urbanismo, que se fueron formulando para el sitio. En tercer lugar, se revisa el rol que le cupo a las representaciones gráficas que se utilizaron como recurso de difusión y publicidad.

ABSTRACT: Within the context of the question mark over the processes of construction the city, this article studies the debates and the project's alternatives and 9 of July Avenue's construction work in Buenos Aires, imagined at the end of the XIX century and built in the '30s decade.

We start with the assumption in which the study of the projects allows to examine the short and long times' conjunction, the action plans of the individual and collective actors, as well as the joint between ideas and changes in urban space. From that perspective, we analyze the logic techniques, politics and advertisement's strategies which take part around the public buildings. Firstly, we identify the actors and the strategies that play behind the decision-making. Secondly we focus on architecture and urbanism projects, which were creating to the site. Finally, we check the role that the graphing had, which was used as a resource of advertising and spreading.

PALABRAS CLAVE: Buenos Aires. Historia urbana. Historia del urbanismo. Diseño Urbano.

KEY WORDS: Buenos Aires. Urban History. Planning History. Urban Design.

ANALES es una revista periódica arbitrada que surgió en el año 1948 dentro del IAA. Publica trabajos originales referidos a la historia de disciplinas como el urbanismo, la arquitectura y el diseño gráfico e industrial y, preferentemente, referidas a América Latina.

Contacto: iaa@fadu.uba.ar

* Esta revista usa Open Journal Systems 2.4.0.0, que es software libre de gestión y publicación de revistas desarrollado, soportado, y libremente distribuido por el Public Knowledge Project bajo Licencia Pública General GNU.

ANALES is a peer refereed periodical first appeared in 1948 in the IAA. The journal publishes original papers related to the history of disciplines such as urban planning, architecture and graphic and industrial design, preferably related to Latin America.

Contact: iaa@fadu.uba.ar

* This journal uses Open Journal Systems 2.4.0.0, which is free software for management and magazine publishing developed, supported, and freely distributed by the Public Knowledge Project under the GNU General Public License.

LA AVENIDA MÁS ANCHA DEL MUNDO. POLÍTICA, ARQUITECTURA E IMAGEN

Alicia Novick *

■ ■ ■ En el marco de interrogantes acerca de los procesos de construcción de la ciudad, el artículo examina los debates y las alternativas del proyecto y de la obra de la Avenida 9 de julio en Buenos Aires, imaginada a fines del siglo XIX y construida en los años treinta. Se parte del supuesto según el cual el estudio de los proyectos permite examinar la conjunción de tiempos cortos y largos, los modos de acción de actores individuales y colectivos así como las articulaciones entre ideas y cambios en el espacio físico de las ciudades. Desde esa perspectiva, se analizan las lógicas técnicas, las políticas y las estrategias de propaganda que intervienen en torno de la obra pública. En primer lugar se identifican los actores y las estrategias que se juegan por detrás de la toma de decisiones. En segundo lugar, se coloca el foco en los proyectos de arquitectura y de urbanismo, que se fueron formulando para el sitio. En tercer lugar, se revisa el rol que le cupo a las representaciones gráficas que se utilizaron como recurso de difusión y publicidad.

PALABRAS CLAVE: Buenos Aires. Historia urbana. Historia del urbanismo. Diseño Urbano.

KEYWORDS: Buenos Aires. Urban History. Planning History. Urban Design.

El 12 de octubre de 1937 a las 11.30, autoridades nacionales y municipales de todas las jerarquías ocupaban los palcos oficiales instalados en la Plaza de la República. La suelta de palomas con los colores patrios, los conciertos ejecutados por las orquestas militares y la Banda Municipal animaron al público durante la celebración. Después de las 21 horas, sobre las gigantescas pistas instaladas sobre el pavimento de la flamante avenida, se iniciaba el multitudinario baile popular. En coincidencia con los festejos del Día de la Raza, se celebraba la inauguración de la Avenida 9 de julio. Y si bien sólo se habían abierto las primeras cinco cuadras de las treinta y tres previstas en el proyecto, la rapidez de la construcción y sus alardes tecnológicos se presentaban como testimonio de una intendencia eficaz.

Amílcar Razzori, el Director de Obras Públicas, agradecía emocionado el privilegio que le deparó el destino de poder ocuparse de “la más grande obra pública que se ha realizado en la ciudad de Buenos Aires desde su fundación” (Razzori 1938: 45). El discurso del presidente Justo, difundido por radio, en similar registro, se complacía de inaugurar un proyecto de vieja data, respaldando al mismo tiempo al intendente frente a las críticas de sus detractores. En contraste, para la oposición política, la Avenida aparecía como el corolario de las decisiones inconsultas de autoridades que desconocían la división de poderes. En los debates del legislativo municipal se había argumentado acerca de la discrecionalidad en la selección de las empresas constructoras, de la falta de controles y del monto desmesurado de los gastos que

* Arquitecta por la Universidad de Buenos Aires (UBA), Maestría en Planeamiento Urbano y Regional (Instituto de Urbanismo de Paris, Universidad de Paris XII), Maestría en Historia y Doctora en Historia Moderna (Universidad de San Andrés). Es Directora Adjunta del Instituto de Arte Americano y se desempeña como Investigadora y Profesora Titular de grado y posgrado e Investigadora de la Universidad Nacional de General Sarmiento y de la UBA.

hipotecaban el futuro del municipio. El proceso era similar, según argumentaba el representante de la Concentración Obrera, al de “los regímenes de fuerza que, en todos los países se inician con la realización de grandes obras públicas, con el objeto de crear un espejismo constructivo” (VTCD 1937: 321).

Las discusiones atravesaban también a los especialistas. Para los funcionarios la desmesurada traza era un acierto. “La Avenida 9 de julio con sus 140 metros de ancho parecerá exageradamente ancha para el que no la considere como tramo central de penetración de una arteria maestra de tráfico regional” (*La Prensa* 5/5/1937), afirmaba el Director de la Oficina Urbanización, responsable del proyecto, explicando que se trataba de una intervención de carácter metropolitano. Por su parte, los artistas de vanguardia consideraban que se trataba de un espacio de oportunidad para organizar la ciudad nueva en tanto los académicos visualizaban una posibilidad para el despliegue de un eje monumental. Todos coincidían, en cambio, en la mala calidad proyectual, en la falta de debates y de concursos y en el modo dictatorial de tomar decisiones por parte del Ejecutivo municipal.

Sin embargo, en la esfera del público general había consenso en la celebración de las innovaciones tecnológicas, los estacionamientos subterráneos y la escala de la intervención, que eran objeto de intensas campañas de propaganda y encontraban resonancias en la prensa. Las fotos y los gráficos se desplegaban en las páginas de los boletines de los organismos oficiales, las revistas y los diarios, excitando la imaginación técnica de los lectores.

En un contexto de discusiones entre defensores y detractores, el eje viario concebido como avenida a fines del siglo XIX, se materializó en las vísperas de la década de 1940. Su inauguración clausuró el ciclo de propuestas para un eje Norte-Sur, iniciado en los años de la capitalización abriendo a su vez el espasmódico ciclo de su construcción que recién se cerró a fines del siglo XX.

¿Cómo, porqué y para qué examinar las alternativas de esa obra? En términos amplios y a diferencia de los estudios que colocan el foco en los procesos económicos, políticos o socio culturales, consideramos que el estudio de los proyectos permite indagar de manera específica en los procesos de construcción del territorio. Desde esa perspectiva, los proyectos ofrecen un espacio de mediación entre la esfera de las ideas y los cambios en el espacio físico. Según propusimos en otros textos, se trata de un objeto de estudio capaz de iluminar los procesos de transformación del territorio, considerando la conjunción de tiempos cortos y largos, los modos de acción de actores individuales y colectivos, las articulaciones entre ideas y cambios en el espacio físico (Novick 2009).

Para dar cuenta de esa problemática, éste artículo da cuenta de los debates así como de las alternativas del proyecto y de la obra de la Avenida 9 de julio, según tres ejes.

En primer lugar, desde las lógicas políticas, se plantean interrogantes acerca de cómo fue que algunos de los múltiples proyectos que se formulan, se llevan a cabo y transforman el espacio construido. En relación a los procesos de toma de decisiones y de adjudicación de recursos, en “La trama municipal” se identifican los actores políticos y las estrategias que se juegan por detrás de los modos de acción del ejecutivo y del legislativo.

En segundo lugar, desde las lógicas técnicas, se coloca el foco en los proyectos de arquitectura y de urbanismo que se fueron formulando para el sitio. En “Fragmentos de ciudades”, se analizan los diferentes proyectos en danza, considerando su relación con las ideas de ciudad y de sociedad que llevan impresas.

Por último, es de constatar que la Avenida 9 de julio se consagró, a mediados del siglo XX, como un modelo urbanístico de alcance internacional. Ese impacto no fue sólo el resul-

tado de sus innovaciones, fue además el corolario de una sistemática campaña de difusión. En “Imagen”, el tercero de los apartados, se muestra el rol que le cupo a las representaciones gráficas que se utilizaron como recurso para publicitar la gran obra.

La trama municipal

En 1912, como cierre del zigzagueante proceso iniciado a fines del siglo XIX, se aprobaban en el Congreso de la Nación las dos leyes, la 8855 y la 8854, que autorizaban las expropiaciones y los empréstitos para la construcción de la Diagonal Norte y de la Avenida Norte-Sur. Las obras de la Diagonal Norte se iniciaron en las vísperas de la primera guerra mundial y se continuaron muy lentamente a lo largo de los años veinte. Pero, en relación a la avenida, sólo se expropiaron algunas propiedades sin un orden definido, dentro de un proceso más que azaroso y beneficiando siempre a los propietarios. En 1929, en vísperas de la gran crisis, durante la intendencia de José Luis Cantilo, se clausuraron todos los juicios de expropiación, exceptuando aquellos ensanches autorizados por leyes nacionales. Sobre las huellas de la apertura de la calle Corrientes impulsada por Guerrico, el Intendente del golpe militar del treinta, la gestión municipal de Mariano de Vedia y Mitre (1932-1938) durante el gobierno de Agustín Justo, se propuso reforzar una red estructural de calles conformada con Santa Fe, Corrientes, Belgrano, Juramento, las Diagonales y la Avenida Norte-Sur. En Buenos Aires, esas iniciativas eran parte de un programa de políticas de obra pública destinado a paliar la desocupación y la crisis en relación a las ideas de Keynes, presentes tanto en las transformaciones del *New Deal* como en los regímenes totalitarios, y en tanto respuestas a una ciudad y a una sociedad que se transformaban aceleradamente (Ballent y Gorelik 2001, Bejar 2005, Cataruza 2001, Suriano 2000).

La intendencia de de Vedia y Mitre vió en las transformaciones céntricas uno de sus principales objetivos. El centro requiere una “clínica quirúrgica”, a diferencia de los barrios suburbanos que pueden ser resueltos con las herramientas de la “clínica médica”, argumentaba Amílcar Razzori citando términos de Martín Noel y de Le Corbusier para justificar las intervenciones. Desde esa estrategia, se completaban las diagonales, se impulsaba el completamiento del ensanche de Corrientes, se construían varias líneas nuevas de subterráneos, entre otras iniciativas. En el presupuesto que presenta el Intendente en noviembre de 1932 se justifican, desde el plan de gobierno, los más de 30 millones destinados a cubrir los costos de las expropiaciones para la vialidad (VTCD 30/12/1932:5343-79). Estas obras, así como los planes para barrios suburbanos y las nuevas relaciones que establece con las Sociedades de Fomento colisionan con las estrategias de los concejales. Un clima tenso se dirime entre un Concejo Deliberante de signo opositor y un Intendente que “ignora la rama legislativa e inicia e implementa medidas y proyectos dejando impotente y frustrando al Concejo que debate y protesta por los resultados” (Walter 1993: 169). De hecho, la opinión del Concejo no tuvo ninguna relevancia en las decisiones acerca de las compañías eléctricas y de la corporación del transporte, que ponían en juego el control público sobre las empresas de servicios urbanos básicos (Davis 1988; García Heras 1994). Tampoco la tuvo en la adjudicación de recursos para la obra pública.

A mediados de la década del treinta, una mejor situación financiera ofreció las condiciones de posibilidad para encarar muchas de las obras postergadas, cuya realización suscitaba sentimientos controvertidos: entusiasmo por el progreso y también fuertes cuestionamientos

políticos por los mecanismos de toma de decisiones. Primero fue el Obelisco, en 1936. El decreto que autorizaba su realización se aprobó en el mes de febrero y la obra se inauguró en mayo. Ese monumento, además de las controversias que suscitaron su diseño y emplazamiento, fue considerado como una clara transgresión del Departamento Ejecutivo (Novick 1998). Como corolario de una operatoria similar, en mayo del año siguiente se autorizó por decreto la obra de la avenida. Pocos meses después, en octubre de 1937, la inauguración de las primeras cuadras ocupaba las primeras páginas de los periódicos. En ese corto lapso se desalojaron viviendas y locales, se demolieron los edificios existentes, se pavimentó la calzada sobre ambiciosas playas subterráneas que se abrieron al público en diciembre de 1937.

Más allá de la publicitada eficacia municipal, las principales decisiones se habían tomado durante el receso del legislativo. En mayo de 1937, en el comienzo de las sesiones ordinarias, los concejales se enteraban del comienzo de las obras por algunas “fotos y planitos” que recibieron a el Ejecutivo. El desconocimiento de las atribuciones del Concejo, la modalidad irregular en la contratación y control de las empresas, los modos de financiamiento así como las variaciones del proyecto original fueron los principales tópicos del debate. Estas variaciones no eran un tema menor pues la ley 8855 preveía una avenida de 33 metros de ancho y la venta de sobrantes se presentaba como un recurso para financiar la obra. La fáustica propuesta de 140 metros clausuraba esa posibilidad.

La preocupación por la pérdida de esa potencial renta para el Municipio se sumaba a las denuncias acerca de las condiciones de trabajo de los obreros que trabajaban varios turnos y a las protestas de los ocupantes de las cinco manzanas a expropiar. En esos términos, en la sesión del 1 de julio de 1937, los concejales de la oposición elevaron sus críticas (VTCD 20/08/1937). El Partido Obrero acusaba: “Tal lo que hace el señor Mussolini en Italia, el señor Hitler en Alemania; tal como lo hicieron el señor Primo de Rivera en España, tal como lo está haciendo el General Justo en nuestro país y el Intendente en el orden municipal” (VTCD 01/07/1937: 2345). Por su parte, los socialistas y los radicales se hacían eco, cuestionando los manejos con las empresas constructoras, señalando su falta de confianza en los procedimientos del Ejecutivo y proponiendo la interrupción de la obra por las irregularidades (VTCD 1/07/1937: 2358). En ese clima, se solicitaba también un informe detallado acerca de las operaciones en una suerte de interpelación al Intendente (VTCD 1/07/1937: 2359).

Los Secretarios de Hacienda y de Obras Públicas respondieron punto por punto a la interpelación. Esos discursos se incluyeron en el libro que edita el ejecutivo en 1938, en el cual se publica la obra. La secuencia general de imágenes y las leyendas contraponen las formas tradicionales de operar sobre la ciudad con las formas más actualizadas (MCBA 1938). La figura del héroe, que destruye para dar lugar a lo nuevo, en colisión con la mirada estrecha de las críticas que no comprenden la dinámica de las transformaciones, fue una de las argumentaciones. El Secretario de Obras, ubica al Intendente en la línea de las gestiones con coraje para la innovación.

Las grandes obras son en la ciudad de Buenos Aires como alumbramientos: conmueven, apasionan, agitan y dan cauce a las pasiones legítimas y también ilegítimas de quienes constituyen la población de la ciudad; porque generalmente esas grandes obras públicas afectan, más que nada, a la parte física de la propia urbe y son algo así como el desgarramiento y la ciudad y sus hombres sufren con dolor ese desgarramiento, dolor que para algunos es fecundo y plausible y para otros motivo de crítica acerba con el propósito de empequeñecer la acción ajena. (Razzori 1938: 127)

El resultado financiero de la apertura, y de los costosísimos estacionamientos subterráneos, fue crítico, y el gobierno nacional tuvo que salir a socorrer las finanzas municipales. En 1938, el intendente Arturo Goyeneche, tuvo que enfrentar un dramático déficit municipal. Junto con las críticas a la gestión de de Vedia y Mitre, se planteaba la urgencia por contar con instrumentos legales más adecuados, con operatorias de expropiación más pertinentes, con un catastro que permita una política impositiva de mayor alcances, con procedimientos normativos de mayor eficacia, para evitar el descalabro que resultó de las grandes obras. En 1941, cuando el gobierno conservador clausuraba el Concejo Deliberante, se organizaba también la Comisión de Legislación y Finanzas, con ese objetivo.

A lo largo de ese proceso, la relación entre políticos y técnicos fue, ¿o es siempre?, más que controvertida. En 1947, Della Paolera en su texto “Cómo nació y cómo crece la arteria urbana más ancha del mundo”, cuenta que frente a los problemas que abrió la construcción del obelisco, los desajustes de nivel y sus proporciones, se suscitaban innumerables debates entre el Intendente y sus secretarios. Finalmente, se resolvió hacer un concurso de proyectos entre dos reparticiones técnicas, la Dirección de Obras Públicas y la Dirección del Plan de Urbanización. El resultado es conocido, el director del Plan pudo instalar su ambicioso proyecto de *park way* metropolitano, que introduce irónicamente explicando “como un obelisco puede provocar la apertura de la arteria más ancha del mundo”, aunque lograr consenso sobre la solución técnica adoptada no fue una tarea fácil. Cabe preguntarse si fue precisamente por eso, como cuenta el autor en ese mismo artículo, que “los organizadores del acto olvidaron invitar al proyectista al palco oficial”¹ (Della Paolera 1947). “No sabemos si detrás de este proyecto hay un estudio técnico”, reflexionaba provocativamente Wladimiro Acosta desde el grupo argentino de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. “Tampoco aparece la firma de una persona, con responsabilidad técnica al pie de él. Dijérase que toda obra nace a inspiración de una sola persona: el señor Intendente Municipal” (Acosta 1937: 343). El propio Della Paolera, coincidía, tal como se lee en una de sus dramáticas cartas a sus amigos franceses: “Acá, como siempre, la política y los antojos de las autoridades presiden toda la obra de los técnicos; es igual, estoy seguro, en toda América latina” (Della Paolera 12/10/1939).

Si seguimos el relato de Della Paolera, el Obelisco abrió una ventana de oportunidad, que llevó a la competencia entre los técnicos de dos reparticiones: las oficinas del Plan y de Obras Públicas. La conflictiva y compleja propuesta de 140 metros elaborada por la Oficina del Plan de Urbanización pareció diluirse, en un contexto de críticas –como los mayores costos y las dificultades de la expropiación– frente a la eficacia y la celeridad de su construcción, que le otorgó mayor relevancia al Director de Obras Públicas. Aunque sus ideas estuvieron presentes en los proyectos que transforman la ciudad, ese nivel intermedio de ingenieros de la administración, con perfil burocrático, no llegó a alcanzar proyección pública, a diferencia de los arquitectos célebres o de los artistas del momento. Solo se escucha su voz experta en opiniones o revistas especializadas. Contrastadamente, la figura del Intendente tuvo una doble connotación, en clave negativa era visualizado como un dictador que concentra el poder; en clave positiva se configuraba en el rol del héroe, visionario y audaz, capaz de imponerse con coraje enfrentando la falta de miras de los hombres comunes.

No obstante, el Intendente, más allá de esas caracterizaciones de villano o de héroe de la historia, no actuó solo. Si bien en el proceso de toma de decisiones tuvo un protagonismo destacado, fueron los acuerdos con los funcionarios nacionales y con los de su propio

gobierno así como las alianzas más o menos explícitas con las empresas constructoras las que permitieron encontrar las condiciones de posibilidad, obviando el consenso con las filas de la oposición.

Fragmentos de ciudades

En 1937, se seleccionó uno de los proyectos elaborados en el seno del municipio, pero desde el inicio de la década, una amplia gama de propuestas se debatían en la plaza pública. En el territorio de los arquitectos, el proceso de formulación de la nueva arteria sirvió como terreno para experimentar diferentes modelos de ciudad. Pues las variadas propuestas para la Avenida 9 de julio se vinculaban, de manera explícita o implícita, a los debates contemporáneos. Su escala –la ley preveía una extensión de más de tres kilómetros– y su localización central fueron algunos de los factores que la convirtieron en un prolífico banco de ensayos, en un catálogo de “ejercicios de estilo”, donde se procesaban los nuevos referentes urbanísticos.

Cabe recordar que inicialmente las versiones decimonónicas del proyecto de la avenida fueron de neto corte *haussmaniano*. Se le atribuía el rol de comunicar las estaciones ferroviarias del norte (Retiro) con las del sur (Constitución) asegurando la circulación, la higiene y las posibilidades inmobiliarias. Los debates del Centenario contraponían la Avenida Norte-Sur, sinónimo de regularidad, con la Diagonal Norte, visualizada como un dispositivo del arte urbano, capaz de crear perspectivas quebradas. Ambas lógicas se unen en el Nuevo Plano de 1910 y en las leyes de 1912, que aprobaron conjuntamente la apertura de la Diagonal y de la Avenida Norte-Sur. Pero mientras avanzaba la obra de las diagonales, cuya primera cuadra fue inaugurada por el Intendente Anchorena en 1913, el proyecto de la Avenida Norte-Sur seguía siendo objeto de reformulaciones.

La impronta del arte urbano estuvo presente, por ejemplo, en el proyecto del ingeniero de la Serna publicado en la *Revista de la Ingeniería* (de la Serna 1917). Su objetivo era evitar esa avenida rectilínea “vulgar” y “sin carácter” –que resultaba de la ley 8855 de 1912– combinando “líneas rectas, quebradas y curvas” para lograr “lugares realmente bellos”. En su casi desenfundada búsqueda de la belleza, de la Serna yuxtapuso sin demasiadas precauciones imágenes de los lugares ponderados por Camillo Sitte, los tratadistas alemanes y las obras consagradas de todas las épocas. La idea de fragmentar la extensa avenida creando perspectivas quebradas, pero dentro de una composición más refinada², fue recuperada por el Proyecto Orgánico de la Comisión de Estética Edilicia (Intendencia Municipal 1925) a los efectos de crear centros cívicos capaces de zonificar la ciudad y de operar como núcleos de la burocracia estatal. (Fig. 1)

Más proyectos contemplaban esa ancha franja en proceso de expropiación como una interesante oportunidad para localizar equipamientos. En 1932, el Director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (que había participado como miembro de la Comisión de Estética Edilicia) iniciaba las gestiones para ubicar el nuevo edificio del Ministerio, como parte de un monumental portal, sobre terrenos ya expropiados a la altura de la Avenida Belgrano. (Fig. 2) El “rascacielos modernista”, iniciado en 1932 y concluido en 1934 entraba en colisión con la traza ampliada de la Avenida Norte-Sur que se promovía desde la Oficina de Urbanización del Municipio. En un lapidario informe elaborado en 1933, en respuesta a un pedido de opinión sobre el edificio de Obras Públicas, Della Paolera, el Director de la Oficina del Plan de

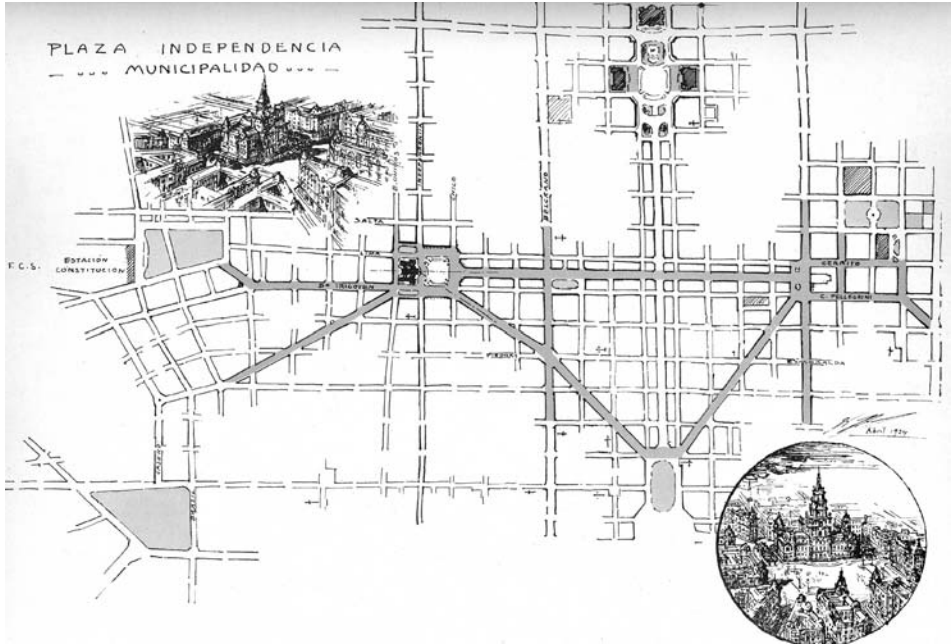


Figura 1. Las propuestas para un Centro de Gobierno. Fuente: Intendencia Municipal, Comisión de Estética Edilicia. 1925. Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio. Buenos Aires: Talleres Peuser.

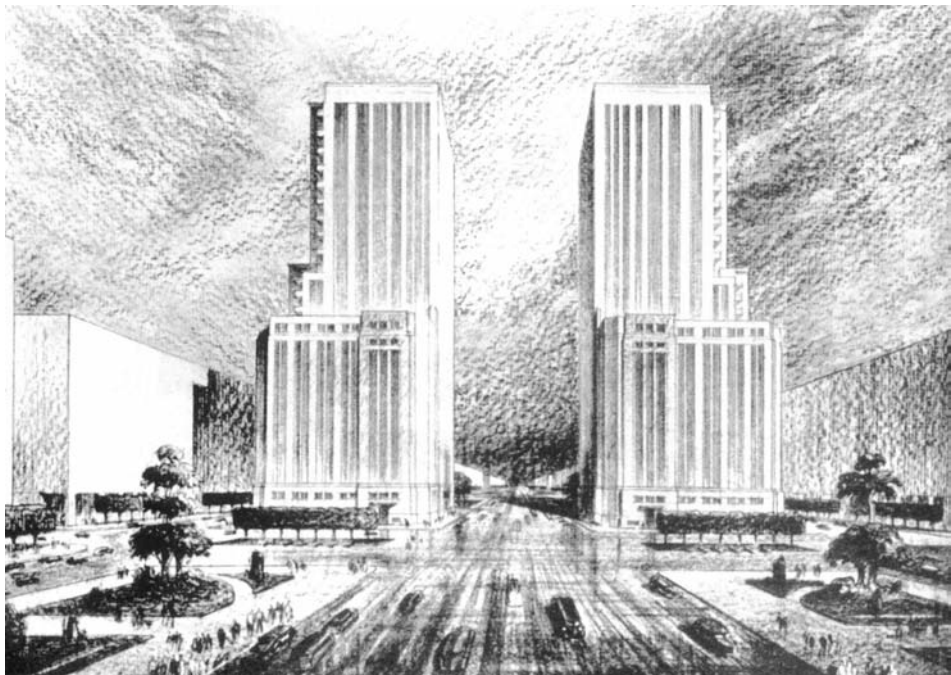


Figura 2. El Ministerio de Obras Públicas como pieza de un portal monumental. Fuente: Molina y Vedia, Juan y Schere, Rodolfo. 1997. F. H. Bereterbide. Buenos Aires: Ediciones Colihue

Anales del IAA #41 - año 2011

Figura 3. "Demoliendo el Ministerio de Obras Públicas", Dibujo de Della Paolera. Fuente: Archivo Della Paolera. Museo de la Ciudad.



Sobre Rieles lo Mudarían a Otra Manzana

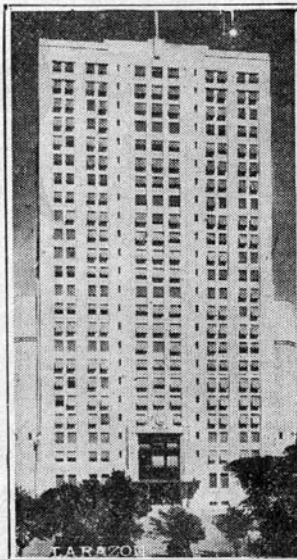
Un Ingeniero Argentino se Propone Demostrar que el Traslado del Ministerio de O. Públicas, en bloque, es Cosa Posible

LA apertura de la avenida de Norte a Sur, en el tramo comprendido entre Rivadavia y la plaza Constitución, ha tropezado en su ejecución con el monumental edificio del Ministerio de Obras Públicas, ubicado en la plazoleta de Monserrat. Dicha construcción, de proseguir la gran avenida con el ancho de 140 metros, quedaría fuera de línea en su mayor parte, creando, además de un serio problema al tráfico, otro no menos importante a la estética.

Dos soluciones se habían previsto para remediar tal situación, y ellas eran la edificación de otro edificio de características y dimensiones idénticas frente al que ocupa el ministerio y separado de éste por sólo 40 metros de calle; y otra sería la demolición total de la obra que tantos millones ha costado, para levantarla nuevamente en otro lugar más adecuado y libre de entorpecimientos.

Pero el ingeniero Arturo Ochoa, con quien hemos conversado esta mañana, enunciará, en una conferencia a realizarse el 3 de diciembre en la Sociedad Científica Argentina, un tercer proyecto, que se llevaría a efecto por primera vez en la América del Sur.

—Me propongo demostrar— nos dijo el ingeniero Ochoa— la factibilidad del traslado del rascacielos en bloque y sin que las tareas de las oficinas que



El edificio del Ministerio de Obras Públicas, cuya mudanza sobre rieles a otra manzana se proyecta

en él funcionan se interrumpen un solo instante. En los Estados Unidos de Norteamé-

rica estas operaciones de ingeniería constituyen un espectáculo corriente, al trasladar, no a una manzana inmediata, sino a través de varias cuadras, un edificio monumental de 20 y 30 pisos, sin que los servicios de agua corriente, gas y electricidad sufran suspensión alguna durante el trabajo.

Ilustrará su disertación el ingeniero Ochoa con la proyección de una película cinematográfica, donde se muestra en todos sus detalles la delicada maniobra que representa el traslado de una casa de departamentos —rascacielos neoyorquino— a un nuevo emplazamiento, mediante rieles fuertemente soportados y sobre los cuales, montada en rodillos especiales, se desliza la construcción.

Tal es en síntesis la iniciativa del ingeniero Ochoa al considerar el traslado del monumental edificio del Ministerio de Obras Públicas a la manzana comprendida por las calles Belgrano, Lima, Moreno y Salta, permitiendo así el libre desarrollo de la avenida de Norte a Sur, como es el proyecto de la Intendencia Municipal.

—Para la ingeniería y la arquitectura modernas—concluye el ingeniero Ochoa— no existen hoy cosas imposibles y menos tratándose de realizaciones cuya practicabilidad ha sido probada con éxito en otros países.

Figura 4. Los estudios para el traslado del Ministerio. Fuente: La Razón, 25/11/1937. "Sobre rieles lo mudarían a otra manzana. Un ingeniero argentino se propone demostrar que el traslado del Ministerio de Obras Públicas, en bloque, es cosa posible".

Urbanización, planteaba el peligro que resultaba de esas propuestas vanguardista y utópica, imposible de ser llevada a cabo en la ciudad construida pues resultaba altamente inconveniente tener “rascacielos *yankees* apretujados en la manzana porteña” (Della Paolera 1934). El “centro de Gobierno” no se concretó, pero el edificio del MOP, aislado en el flujo de la avenida, sigue dando testimonio material de los conflictos entre autoridades nacionales y municipales sobre el territorio capitalino. (Fig. 3) De hecho, en 1937, cuando se iniciaba la obra, se estudiaba la posibilidad de mudar el edificio “sobre rieles” y “con los empleados trabajando”, en el afiebrado clima de imaginación técnica que excitaba al público desde las páginas periodísticas (*La Razón* 25/11/ 1937, 27/12/1937, 27/12/1937; *Crítica* 1/12/1937). (Fig. 4)

En esa clave el director de la Oficina del Plan de Urbanización, presentaba su proyecto de calzada subterránea para tránsito rápido. Según su correspondencia, se inspiraba en las soluciones planteadas para las circulaciones a varios niveles en el Concurso de la Porte Maillot³, en las propuestas del Plan de Roma y de los Congresos de Vialidad (Della Paolera 1932). Sobre esa multiplicidad de modelos, los dibujos iniciales para la Avenida 9 de julio muestran vías de alta velocidad subterráneas, cuyas rampas y calles laterales de servicio obligaban a liberar la superficie de toda la manzana. Aunque el proyecto era inviable por las obras del subterráneo, que recorrían el subsuelo de la calle Corrientes, la Oficina del Plan persistió en esa idea que fue imponiendo como “imagen de marca”. En 1933, la avenida a bajo nivel fue sustituida por playas de estacionamiento.

En otra controversia, en 1932 Fermín Bereterbide respondió al proyecto oficial mediante un ejercicio de estilo. Se trataba de una avenida de 33 m, tal como había autorizado la ley, flanqueada por una faja continua de edificios de viviendas de igual altura, rematada en un par de centros cívicos monumentales (Bereterbide 1932). Sus referencias eran el proyecto del *Lake Front* de Chicago de 1922, y sobre todo el centro direccional de Eliel Saarinen organizado en torno de dos rascacielos y un *boulevard* monumental que comunicaba espacios públicos y estacionamientos subterráneos mediante una red de circulaciones a varios niveles (Fairfield 1993). El rascacielos, analizado oportunamente por Tafuri (1975) recuperaba las tradiciones del *civic art*. “El uso inteligente del rascacielos en el diseño urbano será la aportación más valiosa que haga Norte-América al arte cívico”, se leía en el manual de Hegemann y Peets (1922: 353). En esos términos, la figura del rascacielos se asociaba al “americanismo”, en tanto uno de los dispositivos más eficaces, en asociación con calles a diferente nivel, para resolver los dilemas de la metrópolis moderna. Los dibujos de Hugh Ferriss ilustran con precisión la intensidad que tuvo la circulación y exportación de ese “americanismo” que no se limitó a dejar su huella en el autor de “Cuando las catedrales eran blancas”. Ese banco de imágenes era el telón de fondo de la propuesta de Bereterbide que retomó la idea del rascacielos organizando un centro de gobierno. En la presentación del proyecto prevalece la potencia de la resolución gráfica de Saarinen, pero en una versión muy simplificada del *civic art* de Chicago, pues no hay una estrategia para apuntar a transformaciones de tenor estructural. (Fig. 5)

La propuesta de Ernesto Vautier de 1933 se funda en otros referentes. Se trataba en este caso de un basamento continuo de comercios y jardines de dos pisos sobre los cuales se concentraban las torres de la ciudad de los negocios. Pero no se trataba de lograr “vastas fachadas uniformes” –como en la Diagonal Norte– sino de apuntar a la “perfección urbana”, a una organización de la ciudad fundada en otras lógicas. Vautier se opone a la morfología de la manzana tradicional e imagina cambios radicales. “Es una ocasión magnífica para dar al núcleo central de la ciudad un órgano urbano verdaderamente moderno, en la organización

de los volúmenes edificados, su loteo y trazado circulatorio” (Vautier 1933: 308). Sus gráficos ensayaban alternativas justificadas en problemas de tránsito, de circulación y normativa. En el revés de sus imágenes están presentes los gráficos de Hugh Ferriss publicados por Hilberseimer en *La arquitectura de la gran ciudad* (1927), las soluciones habitacionales que experimentaba el Le Corbusier de la Ciudad Radiante, las series del urbanismo alemán. (Fig. 6) Ciertamente, Ernesto Vautier no carecía de experiencia en estos “ejercicios de estilo” que a lo largo de la década del veinte había desarrollado junto a Alberto Prebisch, tanto en las transposiciones de la ciudad industrial de Tony Garnier en su Ciudad Azucarera, como en la expresión de *Vers une architecture* de Le Corbusier reformulada en los artículos de la Revista *Martín Fierro* entre 1924 y 1928.

Finalmente, en el pasaje de los dibujos a las obras construidas, se materializó el esquema ingenieril de la Oficina del Plan de Urbanización, ese fáustico *park way* de 140 metros de ancho con estacionamientos subterráneos. La idea de una avenida parque en el centro urbano de Buenos Aires, era muy criticada por los sectores más ortodoxos de los arquitectos del Movimiento Moderno que escribían las notas editoriales de *Nuestra Arquitectura*. En particular Wladimiro Acosta, Ernesto Vautier y Fermín Bereterbide comparaban los procesos y los resultados del *park way* con la avenida de circunvalación –Avenida General Paz– que se construía en esos años (Acosta 1937). Empero, en los discursos técnicos de Della Paolera prevalecía la idea de una obra a escala de la magnitud del “Gran Buenos Aires”. La justificación de la obra, paulatinamente, se fue centrando en el carácter regional de la arteria, en consonancia con la importancia que adquirirían los debates sobre el Gran Buenos Aires en las vísperas de los años cuarenta. “Lo racional y lógico, precisaba Della Paolera en uno de sus textos de propaganda, es que la Avenida 9 de julio se abra hoy con su ancho medio de 140 metros para ponerse a tono y al servicio del Gran Buenos Aires con su mínimo de 4 millones de habitantes”. Así, el megaproyecto se presentaba como una respuesta para la zonificación –pues era capaz de separar la ciudad de los negocios–, para aumentar los espacios libres y verdes, solucionar los acuciantes problemas de la circulación y el estacionamiento de vehículos en tanto el aprovechamiento del subsuelo era sinónimo de innovación tecnológica. En una transposición discursiva, todas las cuestiones a resolver por el plan se aunaban hipotéticamente en esa arteria maestra. Si bien, como aducían sus detractores, tenía ciertas deficiencias proyectuales pues no consideraba la configuración arquitectural del entorno .

Casi diez años después de su inauguración, en el contexto antifascista de la segunda posguerra, Della Paolera restituía, *a posteriori*, el clima de los treinta, tirando una vez más sus dardos contra el Obelisco, caracterizado como “obra edilicia mussoliniana”⁴. Esa argumentación atribuye filiaciones equivocadas al obelisco, soslayando que en los tempranos treinta, las experiencias de la Roma de Mussolini, la de Marcello Piacentini y la de Alberto Sartoris, que había sido invitado de honor en el Congreso de Urbanismo de 1935 organizado en Buenos Aires, fascinaban al entonces Director de la Oficina. Es interesante recordarlo pues, como vimos en su correspondencia, el *park way* se imaginó en un campo de referencias difusas donde se articulan las recomendaciones de los Congresos de Vialidad, los proyectos para Port Maillot y el Plan de Roma.

Esa multiplicidad de referentes muestra lo que se pone en juego en los “ejercicios de estilo” de carácter proyectual, donde los especialistas experimentan con ideas, referentes conceptuales, repertorios de manuales y experiencias. Y si bien por detrás de las formas hay valores y formas de pensar la sociedad y la política, las fronteras son más que difusas. Cier-

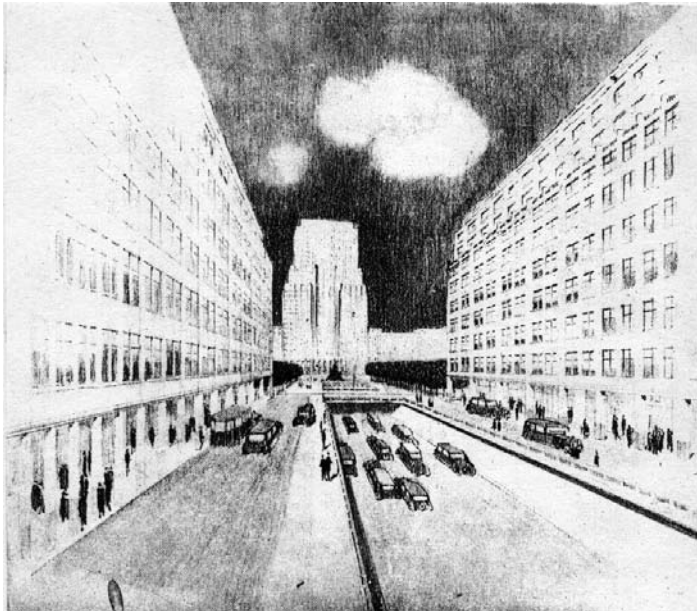


Figura 5. El "americanismo" de Fermin Bereterbide. Fuente: Bereterbide, Fermin. 1932. "Proyecto de ejecución de la avenida transversal de Norte a Sud. Formación de los Centros Cívicos Nacional y Municipal. Avenidas a bajo nivel y playas subterráneas de estacionamiento de automóviles", *Revista de Arquitectura*, septiembre.

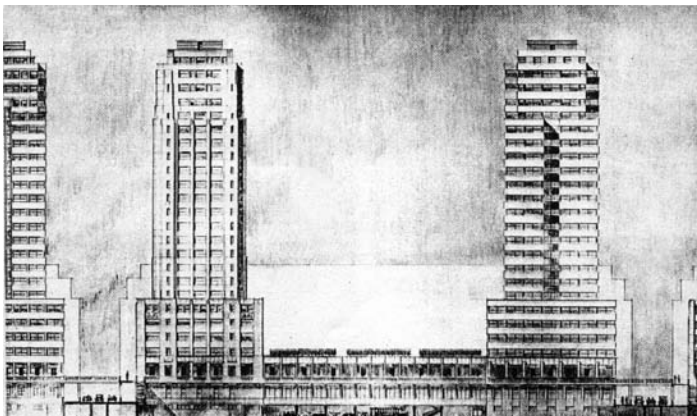


Figura 6. Las "supermanzanas" de Ernesto Vautier. Fuente: Vautier, Ernesto. 1933. "La Reglamentación de las Construcciones en la Avenida Norte-Sur. Organización del Volúmen edificado del loteo y del trazado circulatorio", *Revista de Arquitectura*, junio.

tamente, algunas de las imágenes del repertorio internacional resonaban en los hombres de gobierno por esos años. El Intendente decide llevar a cabo una avenida de 140 metros y descarta la de 30 metros prevista por la ley. Recordemos también que había sido dell'Oro Maini, Secretario de la Intendencia, quien le solicitó el formato de Obelisco a Alberto Prebisch para el monumento de la Plaza de la República. Es decir que el Ejecutivo municipal seleccionaba, dentro de la oferta existente, las imágenes que consideraba más pertinentes para condicionar el centro de Buenos Aires.

Las figuras de la propaganda

La Oficina del Plan de Urbanización asumió el trazado de la avenida como un tema prioritario. Como mencionamos antes, recién cuando estuvo terminado el obelisco, por razones técnicas estéticas y políticas, la propuesta de los 140 metros encontró sus condiciones de posibilidad. Las adecuaciones del proyecto estuvieron a cargo de la Dirección del Plan, la ingeniería de detalle y la dirección de obra estuvo a cargo del Departamento de Obras Públicas. Y, en su acelerada realización participaron todas las dependencias.

El proceso de toma de decisiones tuvo ribetes tan conflictivos que, aún con las obras en marcha se continuaban formulando proyectos alternativos. Sobre todo porque se inauguraron solamente cinco cuadras y faltaban demoler otras veinticinco. En ese contexto de incertidumbres, la obra fue objeto de una sistemática campaña de propaganda, promovida desde los años treinta para dar a conocer las políticas públicas, a partir de la disponibilidad de los nuevos medios de comunicación como la radio, la prensa y la gráfica en general (Gené 2005). El libro de la Intendencia sobre la Avenida 9 de julio (MCBA 1938) fue el resultado de la acción de un ejecutivo preocupado por mostrar la eficacia de sus acciones. En esa lógica, la producción de las imágenes de la Oficina del Plan de Urbanización apuntó a difundir la obra y legitimar las iniciativas ante los urbanistas de otras latitudes. En un momento de internacionalización del urbanismo, entre quienes intentaron institucionalizar un campo específico de saberes y prácticas, la propaganda y la circulación de experiencias de un lado y otro del Atlántico era una estrategia prioritaria.

Los gráficos que presentan el proyecto, esos que se enviaron a los concejales cuando ya estaba iniciada la obra y se difundieron como gacetilla de prensa, fueron el resultado de un estudio cuidadoso. En los primeros meses de 1937, se distribuyeron dos cortes perspectivados con la ingeniería de detalle del subsuelo. Uno de ellos, mostraba una ciudad homogénea, de volúmenes abstractos, atravesada por una avenida central, cuyo estacionamiento en bajo nivel ocupa el primer plano de la figura. (Fig. 7) El novedoso pasaje subterráneo era el motivo central del otro gráfico en corte. (Fig. 8) Ambas imágenes, como decía *Noticias Gráficas*, permitían apreciar "la hermosa arteria, al par que sus entrañas", ese subsuelo urbano que no había logrado convertirse en una avenida subterránea.

Los dibujos abstractos, prolijos y neutros, retoman tradiciones gráficas ya instituidas, seleccionando lo que se enfatiza y lo que se soslaya. El "corte", figura tradicional del lenguaje de la arquitectura inscripto en el orden lógico académico de planta-corte-fachada, era reformulado desde fines del siglo XIX como recurso para mostrar las obras del subsuelo resignificadas por las circulaciones diferenciadas metropolitanas o en propuestas de ciudades del futuro. Por su parte, los "cortes perspectivados", tributarios de las perspectivas axonométri-

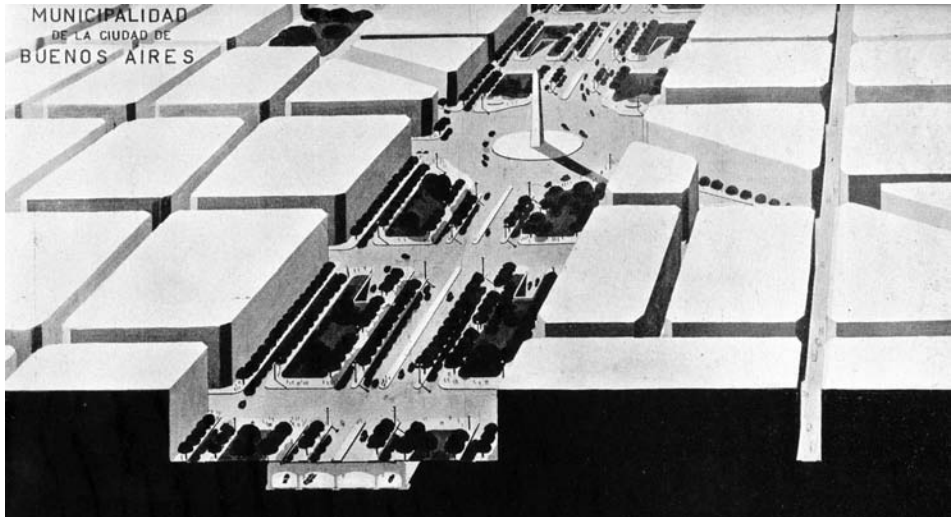


Figura 7. Imágenes de propaganda: el conjunto del proyecto. Fuente: "La Avenida 9 de julio". Separata de *La Ingeniería*. Noviembre 1937.

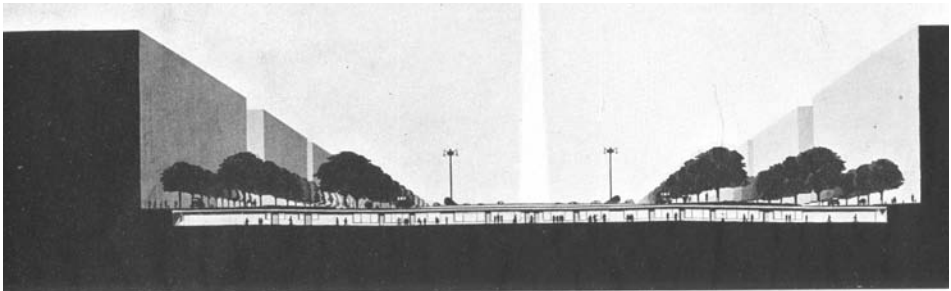


Figura 8. Imágenes de propaganda: el subsuelo. Fuente: "La Avenida 9 de julio". Separata de *La Ingeniería*. Noviembre 1937.

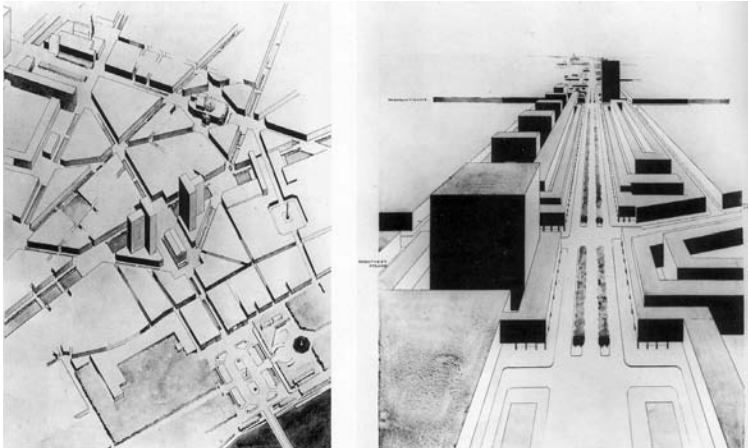
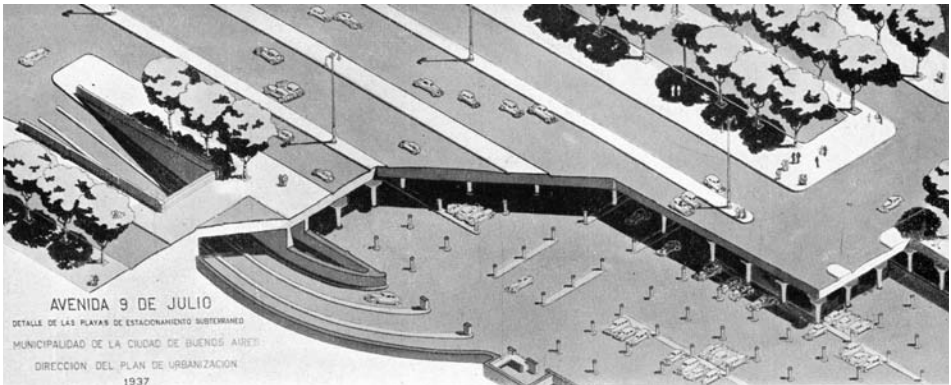
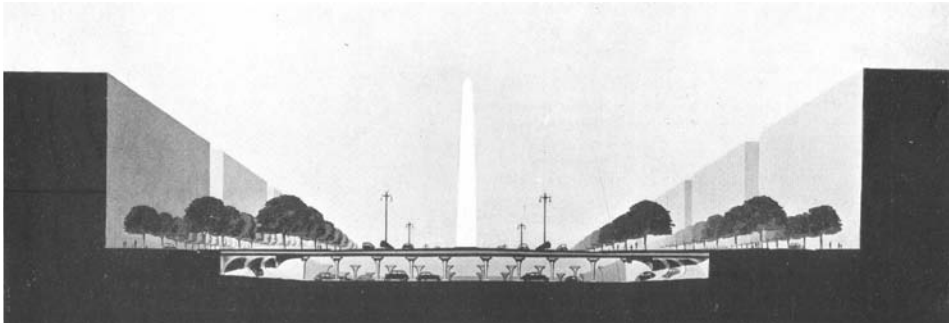


Figura 9. Las perspectivas de Van Esteren. Fuente: Dethier, J. y Guiheux, A. 1994. *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*. Paris: Centre Georges Pompidou.



Figuras 10a y 10b. Esquemas didácticos y alardes tecnológicos. Fuente: Salerno, Blas (h). 1937. "Avenida 9 de julio. Construcción de playas subterráneas y obras accesorias", *La Ingeniería*, N° 758, diciembre 1937. (Número especial dedicado a la Avenida 9 de julio).



Figura 11. Las vistas nocturnas en la ilustración de Walter Ciocca. Fuente: "La Avenida 9 de julio". Separata de *La Ingeniería*, noviembre 1937.

cas, ponían el foco en los ejes de circulación, a la manera de *La Ciudad Contemporánea* de Le Corbusier o de la *Ciudad Vertical* de Hilberseimer. Complementariamente, la geometría abstracta de la edificación uniforme y seriada era utilizada por extensión, para representar la ciudad construida soslayando la heterogeneidad de sus inmuebles. Las ilustraciones de Van Esteren para *La Ciudad de la circulación* de 1924 o para el concurso del *Unter den Linden de Berlin* de 1925 son ejemplos ilustrativos de ese modo de dibujo. Mediante esa operación gráfica la ciudad existente se neutraliza sobre un fondo neutro mientras las redes de circulación ganan protagonismo. (Fig. 9) Ese lenguaje remite a un orden moderno que, con los recursos de la geometría, jerarquiza líneas y neutraliza temas en franco contraste con la profusión de imágenes expresionistas y de los fotomontajes que registraban el caos metropolitano, la velocidad y la inestabilidad de esos años de entreguerras. (D'Elia 1990) En el caso de la avenida, se recurrió a ese lenguaje en el "corte esquemático" que presentaba soluciones técnicas en forma didáctica y en un lenguaje accesible. La ilustración de las playas de estacionamiento subterráneo sostenidas con estructura de losas y columnas "pilsdecken" del subsuelo es ilustrativa (La Prensa 2/06/1937 y 25/7/1937; El Pueblo 25/06/1937). (Fig. 10)

En los días de la inauguración, se incorporó una ilustración de Walter Ciocca que fue tapa de la separata de la *Revista de Arquitectura*, y completaba el repertorio de la propaganda oficial. Se trata de una vista nocturna de la Plaza de la República cuyo fondo es una fachada continua de edificios iluminados según el *New York style*. Las imágenes nocturnas son habituales desde principios del siglo, pues enfatizan la iluminación eléctrica y el misterio de la ciudad dormida. Pero ese dramatismo está contrarrestado por los automóviles y las estilizadas figuras que, tributarias de la publicidad comercial, remiten a la existencia de un sitio recreativo nocturno. (Fig. 11)

Los diarios fueron retomando selectivamente las imágenes y los temarios que distribuía la intendencia y sumando piezas de su propia producción. Durante los primeros meses de 1937 los dibujos técnicos se utilizaron para describir los alcances de la obra, mientras se construían las posiciones a favor y en contra, que vimos resonar en el Concejo Deliberante (*Crítica* 17/02/1937, *Noticias Gráficas* 6/03/1937, *La Razón* 11/03/1937, *La Prensa* 20/5/1937, *La Nación* 2/06/1937). Los artículos transmiten un clima de exaltación por esos procesos de demolición-reconstrucción y, con rol didáctico, complementaron los documentos oficiales con esquemas explicativos. En una segunda fase, la avenida fue un objeto privilegiado para lograr impacto en el gran público y el rotograbado periodístico fue uno de sus soportes principales. En particular *La Nación* le dedica varios suplementos dominicales, donde las páginas en color sepia registran las demoliciones y los amplísimos espacios vacíos que liberaban. (Fig. 12) Luego de la inauguración, prevaleció el interés en las multitudes, las vistas nocturnas y la iluminación y, en diciembre de 1937, el impacto se lograba con los alardes tecnológicos de las playas subterráneas recientemente inauguradas. La "obra gigantesca" era también presentada desde sus *récorde*s. Los 137 días y noches trabajados, los 240.000 metros cúbicos de tierra removidos, los 20.000 metros de hormigón armado utilizados, los 61.000 metros cuadrados de pavimento cubiertos se sumaban a las innovaciones y a las resoluciones estructurales logradas (Zamboni 1937, Salerno 1937).

En esa tarea de difusión, gracias a las relaciones internacionales del Director de la Oficina del Plan de Urbanización, circulaban imágenes de la obra entendida como una pieza ejemplar del plan de Buenos Aires. Es de recordar que el Director de la Oficina había inventado el símbolo del urbanismo en 1934 y era un activo promotor del urbanismo moderno. Esa experiencia

le permitió ocuparse personalmente de la redacción de artículos y folletos que se enviaban a todos los países (Della Paolera, 1937). Como resultado la obra se publicó en una amplia gama de publicaciones especializadas (*Revista Municipal de Engenharia* 1937; *Boletín del Instituto de Urbanismo de Valparaíso* 1937). *Il Messagero* se refería al emprendimiento de Buenos Aires como un ejemplo “que hará escuela en el urbanismo moderno” y *Panorama* destacaba la obra *mussoliniana* (Ponti 1939). El manual de Carl Brünner (1940) le dedica un importante apartado. En efecto, las perspectivas y los cortes fueron exhaustivamente reproducidos, incorporando a la avenida dentro del catálogo internacional del urbanismo.

La controvertida modernidad de las políticas municipales de esos años, fue examinada en los términos de “modernidad reactiva” propuestos por Herf (1990). Desde esa perspectiva, se consideró éste como el momento en que se cierran los proyectos para la ciudad capital formulados a fines de 1880, en el marco de una acción municipal que resignificó simbólicamente el espacio urbano ignorando los alcances de la expansión metropolitana (Gorelik 1998). Sin embargo, al indagar sobre las circunstancias de los proyectos y las obras no es difícil visualizar la sombra del Gran Buenos Aires que anunciaba el autor del *park way*. El dispositivo Obelisco-Avenida fue la impronta más significativa de estos años, por su magnitud y como manifestación de las arquitecturas blancas de los treinta pero también por sus ambigüedades. Es cierto que fue una de las piezas de la celebración del centro cuando la Avenida General Paz se construía como un obstáculo simbólico a la integración de una expansión en crecimiento; pero a su vez, y con el tiempo, la propia avenida se transformó en una verdadera arteria regional capaz de configurar el acceso de un centro de alcance metropolitano. (Fig. 13)

Notas de cierre

En la Introducción nos preguntábamos, a propósito de la avenida, cómo fue el proceso que llevó desde el proyecto a la obra. Revisar el contexto y las discusiones que suscitó la Avenida 9 de julio en diferentes ámbitos, hace posible la articulación del campo de las ideas, el de los “referenciales” –si se trata del lenguaje de la ciencia política– y el de los procesos de toma de decisiones urbanas. Para los años treinta, el proyecto ya había sido objeto de una legislación que autorizaba la obra y, luego de varios años de debates, ya estaba instalado en las agendas. En un contexto de reactivación del empleo mediante la obra pública, la capacidad de financiamiento y el acuerdo con empresas constructoras favorecían su puesta en marcha. Más allá de las figuras heroicas, tanto de los intendentes como de los especialistas incomprendidos, el proyecto pudo llevarse a cabo por un proceso de construcción colectivo, resultado de la interacción y las negociaciones del jefe y su equipo de gobierno junto con las autoridades nacionales y las empresas. Fue un camino inestable con protagonismos alternativos. El municipio del gobierno conservador no necesitaba del apoyo de los otros partidos políticos, y prescindió de ellos. La adjudicación de recursos se resolvió durante el receso del Legislativo, y al Concejo Deliberante le quedó el limitado rol de caja de resonancias de consensos y disensos en los que el proyecto se transformaba en pieza de la arena de combate en la que se discutía la legitimidad de las decisiones y la validez institucional de los procedimientos.

Ahora bien ¿cómo se selecciona el proyecto? En la esfera de las propuestas técnicas, los referentes de las propuestas en danza no fueron idénticos. Inicialmente, entre el Centenario y los años veinte, los proyectos llevaron la impronta de la estética urbana, en clave *sittteana*



Figura 12a. "En el corazón de Buenos Aires".
Fuente: Rotograbado dominical. La Nación. 1/08/1937



Figura 12b. "Cómo se transforma Buenos Aires"
Fuente: Rotograbado. La Nación. 1/09/1937



Figura 13. Foto aérea de la Avenida. Fuente: Archivo Gráfico de la Nación.

primero y en la reinterpretación del *civic art* que retomara el Proyecto Orgánico de 1925. Después de 1932, cuando la Intendencia manifestó su intención de poner en marcha la obra, los funcionarios, los ingenieros y los arquitectos –que conformaban la Comisión de Urbanismo de la Sociedad Central de Arquitectos– elaboraban una nueva serie de proyectos alternativos inspirados en tres grupos de referentes que se solapaban entre sí. Por un lado, revisaban las tradiciones del “americanismo”, esos centros cívicos organizados en torno de rascacielos, marco en el cual se imaginó el edificio del Ministerio de Obras Públicas (1932-1934) y la propuesta de Fermín Beretebide. En segundo lugar, como es el caso de Ernesto Vautier, se probabilizaban los alcances de las súper-manzanas y de los conjuntos habitacionales de nueva generación, viendo la nueva arteria como oportunidad de innovación urbana. Desde otra perspectiva, el gran *park way* céntrico de la Oficina del Plan de Urbanización era, para su impulsor, la ocasión de plantear y resolver problemas de dimensión metropolitana. Cada una de estas propuestas fue ocasión para experimentar y articular los referentes internacionales que circulaban en esos años, y que en conjunto configuraban las agendas del urbanismo de los treinta. En la toma de decisiones prevaleció el proyecto de la Oficina: un eje vial sin edificación que sumaba espacios abiertos. La Intendencia seleccionó la propuesta que por sus cualidades monumentales era capaz de dejar una impronta perdurable en el centro. Su posibilidad de escenario para grandes multitudes y sus alcances metropolitanos parecían responder a las representaciones urbanas de una Intendencia que un año antes había imaginado también el obelisco.

En cierto modo, la circulación de imágenes del proyecto fue tan importante como la obra en sí. Por un lado, en la medida que los saberes del urbanismo se fundamentan en el análisis crítico de las experiencias, sobre la base de una amplia gama de imágenes que circulan, la avenida se instaló en el repertorio internacional del urbanismo. Las formas de representación gráfica adquirieron cierta autonomía y, como muestran los estudios de iconografía, el influjo de las imágenes y los manuales que viajan de un lugar a otro fue abriendo una amplia gama de lecturas. En esa dinámica también ganó trascendencia la figura de los técnicos que la diseñaron, que se presentan al mundo como artífices de la innovación. El *slogan* “la avenida más ancha del mundo”, al que se contraponía “la avenida más corta y más fea del mundo” utilizada por los opositores, era una de las piezas de esa campaña. En ese marco de combates por la opinión, la propaganda, al igual que las inauguraciones que relatamos al comienzo, contribuye a legitimar la gestión de presidentes e intendentes.

Luego de la inauguración de 1937, la obra avanzó espasmódicamente. En 1941 se prolongan cinco manzanas más en orientación sur, llegando hasta la Avenida Belgrano. Paulatinamente se fueron sumando cuadras hasta que, en 1968, se demolía la manzana de la Avenida Santa Fe y el pasaje Seeber desaparecía. En los años noventa, la avenida pasó a integrarse como tramo del proyecto de la red de autopistas proyectadas por los gobiernos militares. (MCBA 1978). En esa instancia, el edificio de la embajada de Francia y el *hotel particulier* de los Álzaga Unzué, hoy Hotel Hyatt, impulsaron el desvío de la traza rectilínea en una reivindicación del patrimonio histórico y cultural. La villa miseria de Retiro, consolidada por las políticas de urbanización de villas de la capital de los inicios de los años noventa, plantean obstáculos para cerrar el anillo vial de nueva generación que se propuso a principios del siglo XXI.

A lo largo de ese controvertido proceso, se fue configurando el área central de Buenos Aires. A fines del siglo XIX, las aperturas céntricas, tales como la Avenida de Mayo (1886), las diagonales (aprobadas en 1912 y concluidas en 1930) y las regulaciones y ensanches viarios

en general fueron renovando y ampliando el antiguo centro. El ensanche de la calle Corrientes (1928), la construcción de la Plaza de la República y del Obelisco (1936) así como la apertura de las primeras cuadras de la Avenida 9 de julio desplazaron hacia el norte el eje de la centralidad monumental del conjunto Plaza de Mayo-Congreso. En correlato, se fue operando una progresiva tercerización de las actividades del área central. A las oficinas de la administración pública que rodeaban la Plaza de Mayo se fueron sumando las sedes de las empresas y una amplia oferta de teatros, cines, bares y librerías, que contribuyeron a evitar la tugurización que se registró en otras ciudades latinoamericanas. Así, el centro fue compartiendo roles, sin perder primacía, con las centralidades de los barrios y de los partidos del Gran Buenos Aires que se fueron consolidando a lo largo del siglo XX. En esa dinámica, a lo largo de la cual se fueron entrelazando los objetivos explícitos de los proyectos formulados y las consecuencias no previstas de las acciones emprendidas, la Avenida 9 de julio terminó siendo una verdadera arteria regional.

¿Para que sirve entonces estudiar los proyectos y las obras? Algunas piezas de la ciudad nacen 'terminadas'. Se piensan, se construyen y allí quedan, sin transformarse demasiado. Son las menos. La mayoría de las intervenciones urbanísticas, son operaciones de temporalidades largas, que se van reformulando en caminos zigzagueantes. Esa dinámica de reformulaciones no es privativa de Buenos Aires. Podemos encontrar marcas similares, por ejemplo, en las transformaciones de la Avenida Paulista o de la Avenida Bolívar de Caracas y en otros sectores de ciudades que se fueron transformando sobre sí mismos. Silvia Hernández, a propósito de los cambios proyectuales de la Avenida Bolívar⁵, se refería a "violaciones sucesivas" de la propuesta original (Hernández Lasalla, 1989). Pero, no se trata de ponderar el respeto o la violación de los estadios iniciales. Tal vez, lo que está en juego para los estudios urbanos que examinan esa superposición de proyectos, con objetivos y resultados más o menos felices, es identificar quienes, como y desde qué racionalidades e imaginarios van construyendo la ciudad moderna. En cierto modo, esta historia poco lineal, pone en evidencia los procesos donde lo imaginado y lo construido mantienen relaciones controvertidas, arbitradas por las decisiones políticas y los consensos sociales.

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, WLADIMIRO. 1937. "Aspectos Higiénicos y de circulación de la Avenida Norte-Sur", Conferencia pronunciada en el salón de actos de la Sociedad Científica Argentina, por los arqs. Wladimiro Acosta y Fermín Beretebide, bajo los auspicios de Los amigos de la Ciudad. *Nuestra Arquitectura*, octubre.
- BALLENT, ANAHÍ y GORELIK, ADRIÁN. 2001. "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política, 1930-1943*, dirigido por A. Cataruzza, Buenos Aires: Sudamericana (Nueva Historia Argentina)
- BEJAR, MARÍA DOLORES. 2005. *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires, 1930-1943*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- BERETEBIDE, FERMÍN. 1932. "Proyecto de ejecución de la Avenida transversal de Norte a Sud. Formación de los Centros Cívicos Nacional y Municipal. Avenidas a bajo nivel y playas subterráneas de estacionamiento de automóviles", *Revista de Arquitectura*, septiembre.
- BOLETÍN DEL INSTITUTO DE URBANISMO DE VALPARAÍSO. 1937. "Hacia el futuro de Buenos Aires. Utopías y realidades urbanísticas", marzo.
- BRUNNER, CARL. 1940. *Manual de Urbanismo. II. Edificación, Urbanización, Vialidad Urbana*. Bogotá: Ediciones del Concejo.
- CATARUZZA, ALEJANDRO (dir.).2001. *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política, 1930-1943*, Buenos Aires: Sudamericana (Nueva Historia Argentina)
- COHEN, JEAN-LOUIS, 1995. *Scènes de la vie future, L'architecture européenne et la tentation de l'Amérique. 1893-*

1960. Vancouver: Flammarion, Centre Canadien d'Architecture.

CRÍTICA, 17/02/1937. "La Avenida Norte-Sud anticipará una visión del año 2000".

CRÍTICA, 25/05/1937. "En esta fotografía puede apreciarse un corte transversal de la futura Avenida 9 de julio. Obsérvese también el pasaje subterráneo para los peatones, pasajes que también se construirán en todas las bocacalles".

CRÍTICA, 1/12/1937. "Trasladar el Palacio de Obras Públicas sería más costoso que levantar otro edificio nuevo".

DAVIS, PABLO. 1988. *La cuestión eléctrica en Buenos Aires en la década de 1930: Aspectos económicos y sociales de un escándalo político*. Buenos Aires: Sudamericana.

D'ELIA, ANNA. 1990. *La Citta Visibili, Immagini e progetti, 1890-1940*, Congedo: Galatina, Lecce.

DE LA SERNA, JERÓNIMO. 1917. "El trazado de avenidas en Buenos Aires. La Avenida Norte-Sur según la ley 8855. Estética urbana", *La Ingeniería* (separata), Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Guía Expreso.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1932. *Carta a Marcel Poète*. 22/10/1932, Archivos Marcel Poète. Ms 138. Archives de la Ville de Paris.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1934. "Opinión de la Municipalidad en el Proyecto relativo a la construcción de la Ciudad del Gobierno" (Exp. 100.581. O. 1933), en *Boletín Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Publicación Oficial*, N° 3518, 12/ 01/ 1934.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1938. *Proposal of the City Planning Department of the City of Buenos Aires*. Buenos Aires: Publicaciones del Instituto Cultural Argentino-Norteamericano.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 12/10/1939. *Carta a Gaston Bardet*. Archivo Della Paolera. Museo de la Ciudad.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1945. Carlos Maria Della Paolera, "Billet d'Argentine", *Dans le monde*, 21/06/1945.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1947. *Como nació y crece la arteria urbana más ancha del mundo. La Avenida parque 9 de julio en Buenos Aires*. octubre .

EL PUEBLO, 25/6/1937. "Serán construidas playas de estacionamiento en la Avenida 9 de julio".

FAIRFIELD, JOHN D. 1993. *The Mysteries of the great city. The politics of urban design. 1877-1937*, Ohio: State University Press.

GARCÍA HERAS, RAÚL. 1984. *Transportes, Negocios y política. La Compañía Anglo-Argentina de Tranvías 1876-1981*. Buenos Aires: Sudamericana.

GENÉ, MARCELA. 2005. *Un mundo feliz. Las representaciones de los trabajadores en la gráfica del primer peronismo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio publico y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1937*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

HEGEMANN, WERNER, Y PEETS, HERBERT. 1992. *Arte Civil*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. (Edición facsimilar de la versión de *Civic Art*, Wenzel & Krakow, New York, 1922)

HERF, JEFFREY, 1990. *El modernismo reaccionario. Tecnología, cultura y política en Weimar y el Tercer Reich*. México: Fondo de Cultura Económica.

HERNÁNDEZ DE LASALLA, SILVIA. 1991. "Violaciones sucesivas. Notas sobre la arquitectura de la Avenida Bolívar de Caracas, después del Plan monumental de 1939", en *Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1939/1989. Un plan urbano para Caracas*, Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

HILBERSEIMER, LUDWIG. 1979. *La Arquitectura de la Gran Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili. (1ª edición, Berlín, 1927).

INTENDENCIA MUNICIPAL, COMISIÓN DE ESTÉTICA EDILICIA. 1925. *Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio*. Buenos Aires: Talleres Peuser.

LA INGENIERÍA INTERNACIONAL. 1937. "Contralor del desarrollo y organización de las grandes urbes. El caso de Buenos Aires". Nueva York, enero.

LA NACIÓN, 7/3/1937. "Como se transforma Buenos Aires. Un paralelo fotográfico".

LA NACIÓN, 2/06/1937. "Fue duramente censurado el Departamento Ejecutivo, pero los proyectos no tuvieron los sufragios necesarios para ser tratados sobre tablas".

LA PRENSA, 5/5/1937. "La Avenida de Norte a Sur".

LA PRENSA, 20/5/1937. "La Norte-Sur proyectada por la Intendencia Municipal"

LA PRENSA, 2/6/1937. "El problema del tránsito en la zona céntrica y las playas subterráneas a construirse en la Avenida 9 de julio".

LA PRENSA, 25/7/1937. "Características que tendrán las playas de estacionamiento para vehículos que se construyen en el subsuelo de la futura Avenida 9 de julio".

LA NACIÓN, 1/07/1937. "En el corazón de Buenos Aires".

LA RAZÓN, 11/03/1937. "La ciudad se remoja".

LA RAZÓN, 25/11/1937. "Sobre rieles lo mudarían a otra manzana. Un ingeniero argentino se propone demostrar que el traslado del Ministerio de Obras Públicas, en bloque, es cosa posible".

LA RAZÓN, 2/12/1937. "Explicó la practicabilidad de la translación del Ministerio de Obras Públicas el Ing. Ochoa. Dió una conferencia en la Sociedad Científica Argentina".

LA RAZÓN, 27/12/1937. "Existía otro proyecto para trasladar el Ministerio de Obras Públicas. Había sido presentado por el Ingeniero Alberto Gerley".

NOTICIAS GRÁFICAS, 6/03/1937. "Lo que será en un futuro no lejano, la Avenida de norte a sur"

MCBA, MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1937-1938. *Anuario Municipal*.

MCBA, MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (Reseña y Recopilación de Leonardo Starico). 1938.

Avenida 9 de julio. Leyes, ordenanzas, decretos, estudios, datos, informes, referentes a su construcción, Buenos Aires.

MCBA, MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1978. *Avenida 9 de julio (AV1). Proyecto de remodelación, prolongación y enlace con la Avenida Leopoldo Lugones. Concurso Nacional e internacional, de méritos títulos y antecedentes para la preclasificación de proponentes para la licitación, para la construcción y concesión de la obra*. Buenos Aires: Ministerio de Defensa, DIGID.

NOVICK, ALICIA. 1998. "Alberto Prebisch: la vanguardia clásica", en *Cuadernos de Historia* N° 9 *Protagonistas de la Arquitectura Argentina*, Buenos Aires: Instituto de Arte Americano-Sociedad Central de Arquitectos.

NOVICK, ALICIA. 2009. "Las dimensiones de la ciudad bajo el prisma de los planes y proyectos. Historias, palabras y libros", *Registros*. Mar del Plata: Centro de estudios Historicos, Arquitectónicos y Urbanos. pp. 85-105.

PONTI, GIO, *In simbolo dell'urbanistica: aria verde sole*, Sección: Ciencia, Técnica e Lavoro, *Panorama*, 27/06/1939.

RAZZORI, AMILCAR. 1938. "La apertura de la Avenida de Norte a Sur (9 de julio). Cumplimiento de la ley 8855 y ejecución de las obras. Sus aspectos jurídicos, legales y constructivos". Discurso pronunciado ante el H. Concejo Deliberante por el Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Buenos Aires. En MCBA, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (Reseña y Recopilación de Leonardo Starico), *Avenida 9 de julio. Leyes, ordenanzas, decretos, estudios, datos, informes, referentes a su construcción*, Buenos Aires, 1938.

REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA. 1937. "La Avenida 9 de julio", Rio de Janeiro.

TAFURI, MANFREDO. 1975. "La montaña desecantada. El rascacielo y la ciudad", en Ciucci, Giorgio; Dal Co, Francesco; Manieri-Elia, Mario; Tafuri, Manfredo, *La Ciudad Americana de la Guerra civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili.

SALERNO, BLAS (H). 1937. "Avenida nueve de julio. Construcción de playas subterráneas y obras accesorias", *La Ingeniería*, N° 758, diciembre 1937. (Numero especial dedicado a la Avenida 9 de julio).

SURIANO, JUAN (compilador). 2000. *La cuestión social en la Argentina 1870-1943*. Buenos Aires: La Colmena.

VAUTIER, ERNESTO. 1933. "La Reglamentación de las Construcciones en la Avenida Norte-Sur. Organización del Volúmen edificado del loteo y del trazado circulatorio", *Revista de Arquitectura*. Junio.

VTCD, VERSIONES TAQUIGRÁFICAS DEL CONCEJO DELIBERANTE (en adelante VTCD). 1/7/1937, "Obras decretadas por el D.E"; p. 321.

VTCD, 30/12/1932 "Presupuesto 1933", p. 5343-79.

VTCD, 20/08/1937. "Avenida de Norte a Sur. Leyes del Trabajo". p. 284

VTCD, 1/07/1937. "Obras decretadas por el D.E". p. 321.

VTCD, 1/07/1937. "Proyecto de resolución: El DE suspenderá toda obra vinculada a la apertura de la Av. 9 de julio (de Norte a Sur) a partir de la fecha de la presente resolución". p. 354

VTCD, 1/07/1937. "Obras decretadas por el D.E"; "Declarase ilegal el decreto por el que se adjudicó a la Compañía Platense de Electricidad Siemens Schkert SA la ejecución de las obras pública"; "El H. Concejo Deliberante declara que el actual DE ha perdido su confianza"; "El H. Concejo declara que la Municipalidad no es responsable de las obligaciones contraídas". p 322-352.

WALTER, RICHARD. 1993. *Politics and urban growth in Buenos Aires 1910-1942*. New York: Cambridge University Press.

ZAMBONI, FEDERICO. 1937. "Obras de la Avenida 9 de julio", *La Ingeniería*, N° 758, diciembre 1937. (Numero especial dedicado a la Avenida 9 de julio).

NOTAS

1 En ese texto, el autor transcribe los atroces versos de un poeta popular, que se refería al protagonismo ignorado del diseñador. En "Reclamo de la avenida más ancha del mundo", Mario Carlos Pedrero escribía: "(...) Si tantos nombres figuran / En placas y cartelones / Que me aplica, digo yo/ ¿Por qué causa no se acuerdan? / Del que a mí me concibió / Y luchó desde el proyecto, / Es decir desde la nada, / Con pluma, lápiz y espada / Pues siempre me defendió / Contra tiros y troyanos / Aunque de él nunca se habló (Della Paolera, 1947).

2 "la Comisión llama la atención sobre las ventajas de un trazado por secciones porque no solo resulta de más fácil ejecución, que el de una recta única de cuatro kilómetros sino que también está de acuerdo con los conceptos estéticos del urbanismo moderno que aconseja dar preferencia a una variedad de efectos o puntos de vista" (Intendencia Municipal 1925: 292).

3 El concurso de la Porte Maillot en París fue convocado por Leonard Rosenthal, un comerciante de perlas cuyo objetivo era el acondicionamiento de "La plaza de la Victoria" cuya concesión pretendía conseguir. En 1931 presentan

sus alternativas Mallet Stevens –dos torres asociadas por un arco luminoso–, Henry Sauvage –que adaptó para la ocasión sus modelos de edificios escalonados–; Perret –conjuntos con galerías signados por columnas verticales– y Le Corbusier que presentó una explanada sobreelevada, dos rascacielos y una red de transporte móvil que fue generando un boulevard continuo que organiza diferentes conjuntos edilicios jerarquizados por torres (Cohen 1995).

4 “En esa época, aun no muy lejana, parecía resucitar con la obra edilicia mussoliniana la expresión del fasto y la gloria que en el pasado caracterizó a la ciudad helenística, a la Roma imperial, a la ciudad barroca. En efecto, la propaganda gráfica y cinematográfica en pleno auge ponían a diario, ante los ojos de todo el mundo ejemplos de vías imperiales, amplios foros modernos y estadios deportivos de dimensiones desusadas hasta nuestros días, que se construían con rapidez mágica en países cuya marcada tendencia dominadora había de hundirlos tan profundamente años después. Es disculpable entonces que, al buscar la idea inspiradora del motivo decorativo a levantarse en lo que sería la Plaza de la República, se presentase el hierático obelisco como la solución más aceptable” (Della Paolera 1947).

5 La Avenida Bolívar de Caracas es un caso ilustrativo. En 1936, se presentaba como una “vía triunfal” en los planos de la Asociación Venezolana de Ingenieros a cargo del Ministerio de Obras Públicas. En 1939, como parte de un conjunto monumental se incluía dentro del Plan Rotival. Pero el conjunto habitacional “El silencio” de Carlos Villanueva, impuso su arquitectura doméstica en orientación este hacia 1942. Y, 10 años después, el Centro Simón Bolívar, de Cipriano Domínguez, ocupaba el centro de una avenida en articulación con la Autopista del Este. Ese mismo año, 1952, Rotival proponía su diseño para un Centro Federal. Más adelante fue el turno de los parques y de los espacios públicos que se sucedían de la mano del cambio de paradigmas de fines del siglo XX (Plan Rotival 1990).