

# “LA AVENIDA DE MAYO: HISTORIA Y ARQUITECTURA DEL PRIMER BOULEVARD MODERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (1884-1894)”

Por Lic. Rodrigo Salinas (Historia- UBA)



*Fotografía de la Avenida de Mayo en todo su esplendor hacia 1894 tomada desde la Plaza de Mayo. Obsérvese la Pirámide ubicada sobre la calle Bolívar. A la izquierda, el edificio del Cabildo sin sus tres arcos del ala izquierda y sin su torre original; a la derecha, el edificio de la Intendencia Municipal y, de fondo, la farola del palacio La Prensa. Nótese la ausencia del Congreso de la Nación al finalizar el recorrido del boulevard, el cual será inaugurado posteriormente tras los festejos del Centenario en 1910. Gentileza del AGN.*

*“La Avenida de Mayo nació entre la fuerza y el filo de la piqueta derribadora de paredones con argamasa de hierro que manipulaban las patrullas de peones municipales y fue la primera que se abrió “a lo grande” con el privilegio de nacer en el Cabildo, custodiada por el centinela de la pirámide de la plaza”<sup>1</sup>*

El proyecto de construcción de la Avenida de Mayo comenzó a concretarse en las tres décadas que precedieron a los festejos por la conmemoración del Centenario de la Revolución de Mayo, cuando el ex Ministro de Guerra y Marina del gobierno de Nicolás Avellaneda, el general Julio Argentino Roca, accedió a la primera magistratura del Estado el 12 de octubre de 1880.

---

<sup>1</sup> Llanes, Ricardo; “La Avenida de Mayo” (Media Centuria entre Recuerdos y Evocaciones). Colección Cúpula. Editorial Guillermo Kraft Limitada. Bs.As, 1955, p.33.

Tres años más tarde, en 1883, el presidente designó por unanimidad como primer Intendente porteño a un miembro conspicuo de la alta sociedad porteña, el autonomista Torcuato Antonio de Alvear y Sáenz de la Quintanilla. Durante su gobernación, que se extendió hasta mayo de 1887, Alvear fue el encargado de llevar a cabo las principales transformaciones de la imagen física del centro de la Ciudad de Buenos Aires y la puesta en marcha de la legislación que desembocaría en la apertura del primer boulevard moderno y reglamentado de la Ciudad de Buenos Aires, la cual fue finalmente aprobada por el Senado de la Nación el 31 de octubre de 1884 a través de la sanción de la Ley Nº 1583 que autorizaba la apertura de *“una avenida de 30 metros de ancho, por lo menos, declarando al efecto de utilidad pública esa zona, debiendo correr aquella entre las calles Rivadavia y Victoria, desde la Plaza de Mayo hasta terminar en la calle de Entre Ríos (...)”*<sup>2</sup>. Siguiendo los lineamientos de dicha ley, el gobierno de Alvear se propuso como objetivo central *“hausmanizar la ciudad”*<sup>3</sup> mediante la aplicación de un plan sumamente modernizador del espacio urbano ( tanto público como privado) lo que implicaba, en primera instancia, demoler las edificaciones que databan del período colonial, símbolos de la presencia hispánica de antaño en el Río de la Plata, para luego construir en aquellos mismos sitios suntuosos palacios que emularan los modelos edilicios de la arquitectura europea de la segunda mitad del siglo XIX y que, posteriormente, habría de adoptar para nuestra ciudad capital la élite política e intelectual dirigente reunida entorno a los hombres de la *“Generación del ´80”*. Para concretar dicho objetivo, el Estado Municipal contrató, entre otros, al arquitecto italiano Juan Antonio Buschiazzo (1845-1917) para que coordinara la apertura de la nueva arteria, abriendo muchas manzanas en forma de canal, en un entorno urbano compuesto en su mayoría de casas relativamente bajas cuyos propietarios pertenecían a las familias mas distinguidas de la ciudad.

El crecimiento edilicio y las transformaciones urbanas finiseculares en el ámbito de la Capital Federal se fueron incrementado en los primeros tramos del naciente siglo y la vocación palaciega de la clase dirigente había llevado a manipular la tradicional cuadrícula de la ciudad heredada de los primeros tiempos coloniales para dar paso a la modernidad, a través de la construcción de

---

<sup>2</sup> En Solsona, Justo y Hunter, Carlos; *“La Avenida de Mayo, un proyecto inconcluso”*, Bs.As, FAU-UBA, 1990, p. 11.

<sup>3</sup> El Barón de Haussmann, quien fue el encargado de modernizar la ciudad de París durante el Imperio de Napoleón III (1852-1870) y fue una de las influencias más importantes que los hombres de la *“Generación del ´80”* adoptaron para la construcción de la Avenida de Mayo en Buenos Aires a fines del siglo XIX.

suntuosos edificios que imitaran los diversos estilos arquitectónicos aplicados en las principales capitales de Europa occidental- sobre todo en la ciudad de París con el proyecto modernizador del Barón de Haussmann- en la segunda mitad del siglo XIX.

En líneas generales, podría decirse que el eclecticismo fue el estilo mas difundido entre las nuevas edificaciones que comenzaban a construirse en el “corazón” de la ciudad moderna, incluyendo desde el corte academicista- especialmente el denominado “neoborbónico francés”- aunque éste también podía presentarse individualmente o entremezclado con algunos toques decorativos del Renacimiento italiano. Por su parte, durante las primeras décadas del siglo XX surgieron nuevos estilos arquitectónicos que se diferenciaron y separaron de los conceptos tradicionales de la academia parisina, como el llamado “Género Garnier”-en alusión al autor francés del edificio de la Opera de París- y la incorporación del “*Art Nouveau*”, que instauró una línea mucho mas subliminal a las edificaciones.

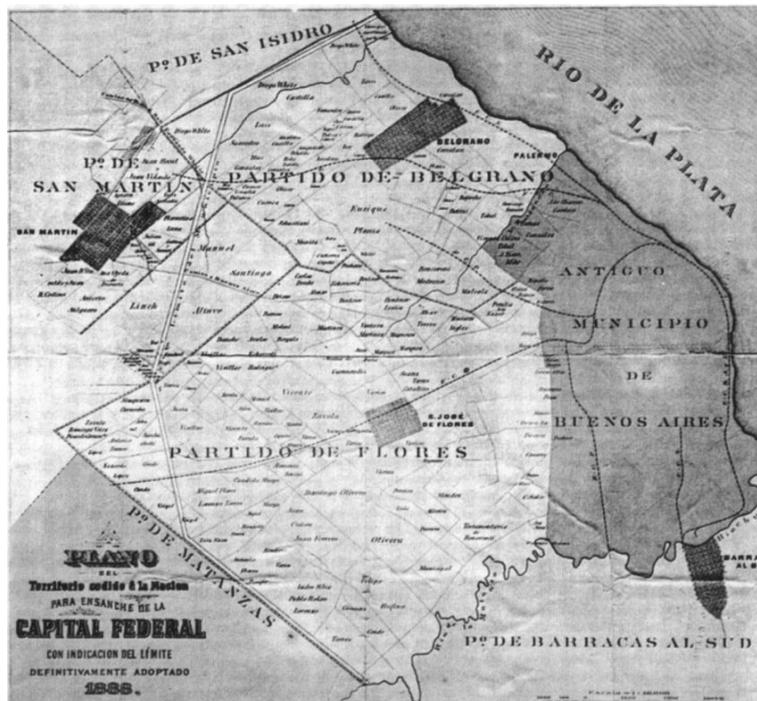
## **LA LEY DE FEDERALIZACIÓN DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

En la década de 1880, mientras la Argentina adquiría las características de un país “*aluvial*”<sup>4</sup> -como lo definió el afamado historiador José Luis Romero en sus principales producciones historiográficas del siglo XX- se desvirtuaba el sistema federal, crecían rápidamente las exportaciones y se acentuaban las diferencias entre el estancamiento económico de gran parte del Interior y el avance de la zona de mayor influencia de Buenos Aires y el Río de la Plata. Precisamente, esta década se inició con la sanción de la Ley Nº 1.029 de Federalización de Buenos Aires, la cual tuvo lugar en diciembre de ese mismo año, cuando el Congreso Nacional declaró jurídicamente a la ciudad porteña como capital permanente de la república. A través de dicha ley, el Estado Nacional anexó al territorio de la naciente Capital Federal las jurisdicciones de los pueblos y Partidos de Belgrano y de San José de Flores, que bordeaban a la misma por el Norte y el Oeste. Así quedó definida una extensa área de 18.869 hectáreas, que en su mayor parte comprendía terrenos de usos rurales y baldíos o viejas estancias. La misma estaba limitada hacia el sur por el Riachuelo que lo separaba del entonces partido de Barracas; hacia el este y

---

<sup>4</sup> Romero, José Luis; “Breve historia de la Argentina”, Tierra Firme, FCE, Bs.As, 1996.

noreste, por el Río de la Plata; hacia el norte y noroeste, por los entonces partidos bonaerenses de San Isidro y San Martín; y hacia el oeste y sudoeste, por el partido de La Matanza, arrojando una población estimada, según el Censo Municipal del 15 de septiembre de 1887<sup>5</sup>, de 433.375 habitantes. Este hecho generó una “explosión demográfica” sin precedentes en la historia del país y de la Ciudad de Buenos Aires, acentuada al mismo tiempo por el impacto de la inmigración masiva finisecular y la expansión económica estimulada por la demanda europea de carnes, cueros, lana y cereales, convirtiéndose a fines del siglo XIX en la ciudad con mayor densidad de población de América Latina<sup>6</sup>.



*Plano del territorio cedido a la Nación para el ensanche de la Capital Federal con indicación del límite definitivamente adoptado. Año 1888.*

## **EL CRECIMIENTO FÍSICO DE LA CIUDAD**

Hacia 1900, Buenos Aires comenzó a experimentar algunos cambios en sus características urbanísticas, determinados en parte por la ubicación de las estaciones del ferrocarril y del puerto, ubicado en frente a la tradicional Plaza de Mayo, la cual mantenía incólume su prestigio comercial, administrativo, religioso y cultural desde el siglo XVI. El rápido crecimiento físico de la ciudad se orientó hacia el Norte y el Oeste, a lo largo de caminos cuyos trazados se remontaban al período colonial. Se trataba de una ciudad chata, bastante compacta y densa en el centro, con

<sup>5</sup> Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1887, tomo II, pp. 6-8.

<sup>6</sup> Scobie, James; “Buenos aires del centro a los barrios, 1870-1910”, Bs.As, solar-Hachette, 1977, p. 90.

un trazado de calles regulares cortado por algunas plazas públicas que sólo excepcionalmente exhibían una parquización atractiva. El estado lastimoso y la suciedad de las calles (pues la ciudad no tenía un adecuado sistema de desagües y sólo un limitado servicio de agua potable) contrastaban con algunos suntuosos edificios públicos y privados que adoptaron un estilo más italianizante, en menor medida del neogótico y, posteriormente, del neoborbónico francés en boga en París durante el Segundo Imperio de Luis Napoleón Bonaparte (1852-1870). De apariencia pomposa y espectacular, a la vez que rico en volúmenes y pretencioso, el estilo importado de la capital francesa a fines del siglo XIX se componía de motivos tomados básicamente del manierismo italiano y fue utilizado de un modo muy libre y anticlásico. Así, por ejemplo, se empleó con frecuencia el soporte antropomorfo y los sillares, a los que luego se les agregó abundantes toques del Renacimiento italiano con remates de mansardas, cuerpos salientes en el centro y sus correspondientes ventanas, chimeneas y guirnaldas. Todo ello recibió un tratamiento muy movido, especialmente por medio de cuerpos o alas que avanzaban y retrocedían y fuertes contrastes de llenos y vacíos.

## **LA RESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO URBANO**

Gracias al proceso de restructuración del espacio urbano planificado por la élite dirigente en el tránsito del siglo XIX al siglo XX, la ciudad fue perdiendo los rasgos de aquella “*Gran Aldea*” de antaño, como la denominó el escritor Lucio Vicente López en su novela homónima, publicada originalmente en forma de folletín, en 1882, en el periódico “*Sud- América*” y editada dos años más tarde en forma de libro. De esta forma, la ciudad predominantemente criolla, comenzó a transformarse en una urbe cosmopolita de carácter europeizante que pareció “invadirlo todo”, participando como anfitriona y protagonista principal de la ola de modernización del país, cuyo basamento ideológico debía buscarse en el conocimiento científico desarrollado por la teoría económica del liberalismo de Adam Smith y la corriente positivista comteana desarrolladas en Europa entre 1780 y 1850.

El rápido crecimiento de la economía de exportación a partir de la segunda mitad del siglo XIX impactó exponencialmente en el acondicionamiento de la infraestructura de la ciudad porteña,

que hasta entonces difería solo ligeramente de la “ciudad patricia”<sup>7</sup>- como la denominó Romero en su celebre libro “*Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*” (1976)- abierta con el proceso emancipatorio en 1810.

Si bien más extensa, prolongándose por el Oeste hasta la “Plaza de las Carretas”- actual Plaza Once de Septiembre, y hacia el Sur, donde se encontraban los barrios de Barracas y La Boca - y con una población estimada de 187.346 habitantes según el Primer Censo Nacional de Población realizado durante la presidencia de Domingo Faustino Sarmiento en 1869 ( lo que representaba el 10,2 % de la población nacional), la zona del centro seguía siendo pequeña y concentrada en el área delimitada y trazada por su segundo fundador -el conquistador español Juan de Garay- en el damero original de 1580; la mayoría de las calles eran muy estrechas ( pues no debían pasar los 15 o 20 metros de ancho), carecían de pavimento y tenían mal drenaje; los edificios, que no debían superar los dos pisos de altura, eran en su mayoría de estilo colonial y sobrevivían, en esencia, inalterados desde el periodo hispánico.

### **BUENOS AIRES ENTRE 1880 Y 1914:**

La Ciudad de Buenos Aires se convirtió en uno de los grandes centros metropolitanos del mundo y en primera ciudad en categoría de América del Sur a principios del siglo XX, lo que llevó al escritor y novelista Español Vicente Blasco Ibáñez (1867-1928) a catalogarla como “*La Paris de Sudamérica*” en su viaje a la Argentina en 1909. Esto se debía, principalmente, a que los ingresos por el auge de las exportaciones hacia las potencias europeas de ultramar -como Francia, Bélgica y los Estados Unidos- entraban en la Capital Federal, y allí se quedaban. Mientras las provincias del Interior (como Córdoba y Tucumán) se hundían cada vez más en la competencia económica, el gobierno nacional invertía sumas enormes en la extensión de una vasta red ferroviaria y tranviaria, con sus estaciones y talleres -lo que permitió a la población instalarse en espacios menos densamente poblados que los del centro- gracias a la inversión de capitales extranjeros provenientes, en su mayoría, de Inglaterra; y el desarrollo del principal puerto del país, que crecía vertiginosamente, debiendo contar con una relativa y adecuada estructura

---

<sup>7</sup> Romero, José Luis; “*Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*”, 2º ed., Siglo XXI editores Argentina, Bs.As, 2005.

edilicia que permitiera el ingreso ininterrumpido de cientos de inmigrantes europeos -especialmente Italianos y españoles, aunque los hubo de otras nacionalidades también- que se incorporaban al país con el adelantamiento del gran aluvión inmigratorio finisecular.

Sumado a esto, las más importantes instituciones inversoras del mundo y los grandes bancos internacionales abrieron sucursales en el país para manejar los ingresos y egresos de divisas. Los precios de la tierra (especialmente para el cultivo de cereales) y la ganadería ovina se elevaron espectacularmente, haciendo millonarios a los terratenientes de la Provincia de Buenos Aires y lanzándose a una posición de definida superioridad respecto a los comerciantes porteños, contra los cuales habían competido por tanto tiempo. Esto les permitió poder construir suntuosas mansiones en la llamada popularmente “Zona Norte” de la ciudad y recorrer regularmente Europa, haciéndose eco de las nuevas tendencias arquitectónicas de moda del otro lado del Atlántico.

### **LA RUPTURA DE LA TRADICIÓN HISPÁNICA**

Entre 1890 y 1914, se produjo en la arquitectura de Buenos Aires una ruptura definitiva con el pasado colonial, la cual se sustentaba en la visión del mundo propia de los políticos e intelectuales argentinos que conformaban la élite dirigente de la década de 1880, cuya raíz se remontaba, a su vez, a los principios del liberalismo económico y las formas europeas. En ese sentido, quebrar esa tradición arquitectónica colonial, implicaba apelar entusiastamente a las formas del vocabulario europeo, como un manera ostensible de romper con lo pretérito -símbolo de la “opresión” de un pasado relativamente reciente- y mostrar la europeización de la ciudad frente a ese pasado bárbaro y rural tan reciente y olvidar indiferente a otras de influencia hispánica<sup>8</sup>. En este sentido, de acuerdo al arquitecto Federico Ortiz, la arquitectura del liberalismo comenzó específicamente cuando Julio Argentino Roca asumió su primera presidencia, es decir, cuando la prosperidad en el país era un hecho tangible y su usufructo adquiría vigencia social plena. Así, a fines del siglo XIX, la asociación con Europa se adopta, en particular, a fin de sugerir

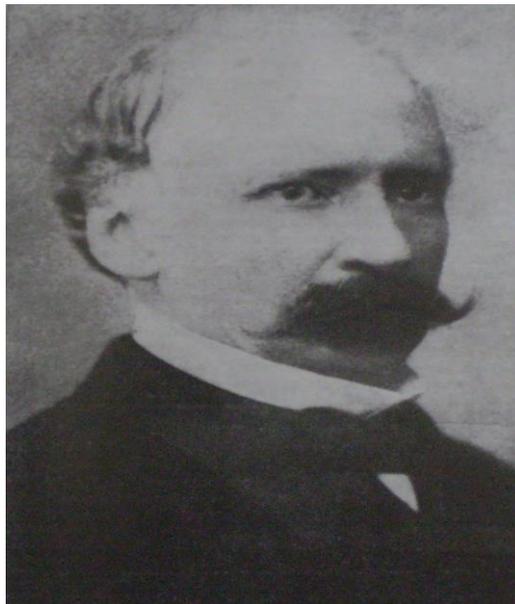
---

<sup>8</sup> Aquello que llamamos ruptura en la tradición arquitectónica, es el proceso de cambio en la visión del mundo que la arquitectura expresa y en la realidad socio-económica que la arquitectura radica. Véase Ortiz, Federico; Gutiérrez, Ramón; Mantero, Juan Carlos y Levaggi, Abelardo; “La arquitectura del liberalismo en la Argentina”, Editorial Sudamericana, 1968, p. 40.

poder; a través de la monumentalidad, prestigio; a través de la fidelidad al estilo, respaldo; y a través del alarde de los recursos, cambio; a la vez que se rechazaba con la misma fuerza la tradición arquitectónica heredada por la monarquía española durante los tres siglos de colonización en América Latina.

## **TORCUATO DE ALVEAR- PRIMER INTENDENTE PORTEÑO**

*“ Alguien ha dicho antes de ahora que Buenos Aires era un pueblo cubierto con sombrero de felpa y calzado de alpargatas, desde Alvear, ningún intendente ha tratado de ponerle botines de charol como los merece, o botas siquiera, como se podría(...)<sup>9</sup>*



*Retrato de Torcuato de Alvear, extraída del libro "Historia Argentina Contemporánea 1862-1930". Academia Nacional de la Historia. Editorial Ateneo, Buenos Aires, Argentina, 1964.*

Durante los cuatro años en que Alvear gobernó los destinos comunales de la Capital Federal, su actividad se tradujo en una vasta obra, múltiple por su número, variada por sus aspectos e importante por su trascendencia. Supo identificarse con la función pública con serena pasión y la encaró con firmeza de espíritu y la realizó con denodado vigor, porque creía en lo que se proponía. Así, según la arquitecta Margarita Gutman, “Alvear fue un intendente muy personal, emprendedor y obstinado”<sup>10</sup>. Sus vínculos sociales con la élite dirigente de 1880 le permitieron emprender tareas que a muchos les parecían imposibles. Procuraba mantenerse actualizado sobre las iniciativas que en temas urbanísticos se estaban desarrollando en Europa occidental a

<sup>9</sup> Frase extraída de “Hijos y entenados. el centro y los suburbios”. En La Nación. 4 de enero de 1899.

<sup>10</sup> Gutman, Margarita; “Buenos Aires, 1536-2006. Historia urbana del área Metropolitana”, 1º ed., Infinito, Bs.As, 2007, p. 100.

través de una red de amigos personales; residentes ocasionales en diversos países extranjeros, que le escribían periódicamente; o de personas especializadas en el tema, a quienes el Intendente les encomendaba informes específicos, como fue el caso del Dr. Guillermo Rawson (1821-1890), un reconocido médico higienista nacido en la ciudad de San Juan a principios del siglo XIX, que viajó al Viejo Continente para realizar un muestrario de libros, planos y modelos ilustrativos de la capital francesa; el Dr. Pedro Arata(1849-1922), quien organizó la Oficina Química de la Municipalidad; y el comerciante, empresario y funcionario dedicado al estudio del sistema financiero europeo, Francisco Seeber(1841-1913), quien habría de acceder a la alcaldía de la ciudad posteriormente, entre mayo de 1889 y mayo de 1890<sup>11</sup>.

Por su parte, el propio Alvear también había visitado algunos países de Europa en la segunda mitad del siglo XIX y a su regreso al país militó en la rama autonomista del Partido Liberal, apoyando activamente la pre-candidatura de Adolfo Alsina a la presidencia de la Nación en las elecciones de 1874, las cuales consagraron finalmente como ganador a Nicolás Avellaneda. Años mas tarde, y tras la muerte del gobernador bonaerense, apoyó la candidatura de Julio Argentino Roca, cuya primera presidencia se desarrolló entre 1880 y 1886.

Fue precisamente Alvear quien, a fines del siglo XIX, llevó a cabo las principales transformaciones urbanas y edilicia de Buenos Aires (apoyado en la triple necesidad de facilitar el tráfico comercial -pues esto facilitaría la aceleración de la circulación entre el puerto y la Aduana con el sector de la Plaza Once de Septiembre y su estación ferroviaria- favorecer las condiciones de higiene a través de la construcción de un boulevard verde, ancho y espacioso por donde entraría el aire y la luz, en una ciudad donde el estado sanitario se veía afectado por diferentes epidemias, como la fiebre amarilla que asoló a la población porteña en 1871 -pues la nueva

---

<sup>11</sup> Francisco Seeber era hijo de padres alemanes radicados en el país. A los veinticinco años interrumpió sus estudios para ir a la Guerra del Paraguay, donde ascendió hasta el cargo de capitán. Ejerció el cargo de diputado provincial y de general de guerra y marina, colaborando también activamente en grandes empresas industriales. A principios de 1899 fue nombrado como Intendente de la ciudad por el presidente Miguel Juárez Celman, pero no se hizo cargo de la intendencia de inmediato, sino que aprovechó su estancia en Europa para estudiar la administración de unas treinta ciudades del viejo continente. A su regreso, a mediados de abril de ese año, fue esperado en Montevideo por un enviado del diario *La Prensa*, quien lo reportó interesado en su futura gestión. Allí, Seeber relató que había sido recibido en París, Londres, Roma y Turín con honores. Especialmente lo impactaron la obra de los paseos públicos de la municipalidad de París y la edificación de Berlín. Quedó vivamente impresionado con el Barón de Haussmann, con quien había conversado durante su estadía por la capital francesa. En Llanes, Ricardo; "La Avenida de Mayo" (Media Centuria entre Recuerdos y Evocaciones). Colección Cúpula. Editorial Guillermo Kraft Limitada. Bs.As, 1955, p. 312.

arteria serviría de pulmón a la población aglomerada del sector central- y asegurar el embellecimiento de la ciudad capital.

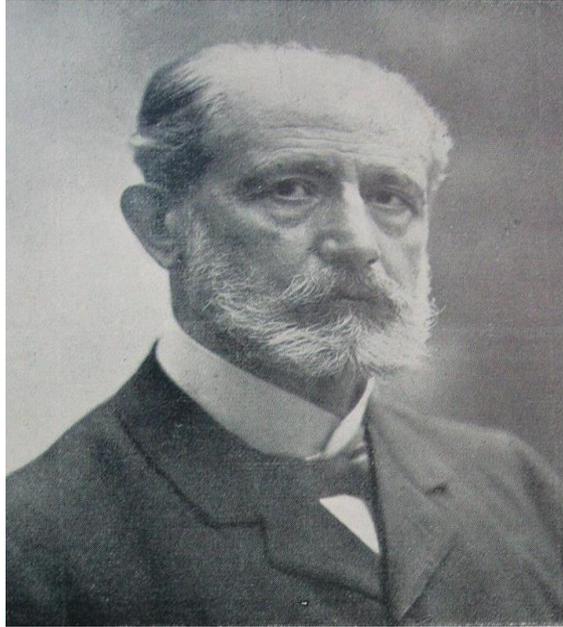
### **UN INTENDENTE PROGRESISTA**

A pesar del declamado conservadurismo del sistema político que imperaba en la Argentina en las últimas décadas del siglo XIX y que la posibilidad del acceso a los principales cargos públicos del Estado Nacional estaban restringidos exclusivamente a un grupo selecto, compuesto por hombres prominentes que pertenecían a los sectores acomodados de Buenos Aires y del Interior, Alvear se opuso a tal predica a través de un pensamiento mucho más democrático con respecto a las implicancias de la apertura de la Avenida de Mayo, pues él era partidario de que ésta resultaría una vía “de todos y para todo” -en cuanto a su utilidad- y que se abriría para que el “progreso” anduviera por ella de bracete con la “prosperidad” tan anhelada, para que su población la invadiera y se instalara con sus manifestaciones de trabajo y sus alegres expresiones; para que los desfiles militares y procesiones católicas<sup>12</sup> pudieran desenvolverse en la amplitud de un mayor escenario, y para que los grandes acontecimientos aclamadores de hombres y mujeres eminentes, o de campeones populares, alcanzaran su máxima resonancia en el mismo enfervorizado “corazón” de la ciudad que se estaba modernizando.

---

<sup>12</sup> Entre los argumentos de don Torcuato de Alvear, aunque él no lo expusiera, privaba aquel de lo religioso-patriótico, viendo la contrariedad que ofrecía la Catedral, con amplitud de plaza abierta a caminos tan estrechos. Él había presenciado, en más de una Semana Santa, el paso de las procesiones que desembocaban en un apretujamiento crispador de nervios y de imprecaciones malogradas de la solemnidad del acto. y tendría también presente el recuerdo de la apretadísima muchedumbre asistente- unas 25000 personas- a los actos de la celebración del centenario de Rivadavia ( 1780-20 de mayo-1880), la misma que el día 28 de mayo emplearía más de dos horas en recorrer la calle Florida desde Santa Fe hasta llegar a la Iglesia Matriz. En Llanes, R; op.cit. pp. 111-112.

## EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO DE JUAN ANTONIO BUSCHIAZZO



*Retrato del arquitecto Juan Antonio Buchiazzo, extraída del libro "Gran Enciclopedia Argentina". Autor: Diego Abad de Santillán. Ediar Soc Anon, de Editores. 1966, Buenos Aires, Argentina.*

El proyecto de apertura de la Avenida de Mayo constituyó un planteo totalmente moderno desde el punto de vista arquitectónico y, a la vez, significó una propuesta de orden estético para la ciudad capital en vías de transformación. Como Buenos Aires era una ciudad que carecía de un cuerpo abundante y prestigioso de arquitectos, ingenieros y decoradores especializados, ya que la primera Escuela de Arquitectura de la ciudad fue fundada recién en 1901-la cual dependió durante muchos años de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la UBA- el gobierno de Alvear alentó la llegada de numerosos profesionales de origen europeo radicados en el país o circunstancialmente contratados por el Estado, como Carlos Agote, Luis Broggi, Jules Dubois, Jacques Dunant, Salvador Mirate, y Christian Schindler, entre otros- pioneros de la ruptura de la tradición hispanoamericana y de la institucionalización del academicismo francés- para que ejecutaran las tareas de construcción de los nuevos edificios. Educados en escuelas de bellas artes (la de París era la de mayor prestigio por aquel entonces) y academias reales europeas (como la de Berlín), trasladaron a fines del siglo XIX a nuestro país su interpretación de los principios arquitectónicos de las principales capitales europeas, destacándose en la dirección de los trabajos públicos de comunicaciones, de vialidad, de puertos y de saneamiento urbano.

Sin embargo, uno de los arquitectos italianos de mayor renombre por aquel entonces y un gran entusiasta admirador de los cambios que se estaban dando en la capital francesa en la segunda mitad del siglo XIX era el italiano Juan Antonio Buschiazzo (1845-1917)<sup>13</sup>, quien estuvo a cargo del proyecto de apertura de la Avenida de Mayo, abriendo en forma de canal muchas manzanas de densa edificación, con el evidente propósito de unir en eje, frente a frente, la Casa Rosada (sede del Poder Ejecutivo) y el futuro Palacio del Congreso Nacional (sede del Poder Legislativo) de la República Argentina respectivamente.

## **EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN PROPIAMENTE DICHO**

El proyecto de construcción de la primera avenida porteña se sustentó en los preceptos del positivismo comteano, el cual planteaba la necesidad imperiosa de llevar a las sociedades del mundo occidental hacia la “civilización”, estableciendo una clara distinción con el universo de la “barbarie”. Pero para una ciudad que debía borrar el atraso, la historia era casi un lastre porque se estaba imponiendo la ideología del movimiento y la dinámica del cambio como valor esencialmente positivo. Así comenzó a formarse, según el arquitecto Ramón Gutiérrez, la imagen de una “Buenos Aires sin memoria”<sup>14</sup>, predispuesta a recibir enfervorecida todas las modas que vinieran de afuera y a despreciar y a negar- hasta borrar- con la misma fuerza su propio pasado colonial o las modestas expresiones de la “*Gran Aldea*”.

Es decir que, al promediar el siglo XIX, lo que se produjo fue una ruptura definitiva de la influencia hispánica y colonialista dominante hasta entonces, para darle lugar a las nuevas aspiraciones advenedizas que la desgajaban de su rudo tronco original. En otras palabras, quebrar la tradición arquitectónica antigua implicó apelar entusiastamente a las formas europeas, como una manera ostensible de romper con lo pretérito y mostrar la europeización de la ciudad frente al pasado bárbaro y rural. De este modo, la ciudad aceptó que la demolición era el paso necesario para llegar al “progreso” que la euforia liberal vaticinaba como creciente. Esto se vio reflejado en el

---

<sup>13</sup> El mérito del conjunto arquitectónico quedó establecido en la diversidad expresada en lo homogéneo de los planteos realizados por los estudios de Dunand y Paquin, Gainza y Agote, Carlos Nordmann, Alfredo Buttner, Fernando Moog y Rolando Le Vacher, quienes fueron los encargados de elaborar los primeros diseños. Para mayor información diríjase a Radovanovic,E; “Avenida de Mayo”, Ediciones Turísticas de Mario Banchik. Bs.As, 2002, p. 89.

<sup>14</sup> Gutiérrez, Ramón; ídem, p.122.

ímpetu que los Prohombres de la Nación le dieron a la Ciudad de Buenos Aires, demoliendo las edificaciones coloniales, lo que ellos mismos consideraban como “viejo” y “atrasado” en el tiempo (por lo tanto carente de historia), para darle paso a la modernidad, al mismo tiempo que las provincias del Interior quedaban relegadas de este proceso, a las cuales se les asignó el papel de alimentar a la “gran ciudad”.

Los deseos de Alvear de “demoler todo” lo que se consideraba atrasado en el tiempo por los modelos importados de Europa, y construir la nueva arteria y vender los sobrantes pagando con la plusvalía el costo de las obras, fue acusada de constituir una acción especulativa del Estado, lo que originó multiplicidad de pleitos con los propietarios, muchos de los cuales llevaron sus reclamos ante los tribunales de la Corte Suprema de Justicia, obteniendo en algunos casos fuertes indemnizaciones a través de juicios de expropiación.

### **LA AVENIDA “DE LOS PLEITOS”**

Con el objetivo de hacer efectiva la construcción de la primera avenida porteña, tanto el Estado Nacional como la Intendencia Municipal debieron aplicar las reglamentaciones correspondientes para llevar a cabo la expropiación de los terrenos donde se hallaban las propiedades de la élite urbana, dedicada preferentemente al mundo del comercio. Es de destacar, en este sentido, que este proceso llevó a numerosos conflictos, enfrentamientos y disputas entre quienes estaban a favor de la apertura de la avenida y quienes lo consideraban simplemente un proyecto caprichoso por parte de los gobiernos de turno que afectaría profundamente el espacio urbano, el cual se mantenía prácticamente inalterado desde los tiempos coloniales, salvo algunas excepciones que se dieron con la “feliz experiencia rivadaviana” ( como la ampliación de la Catedral Metropolitana y la construcción de la Cámara de Representantes en llamada “Manzana de las Luces”), durante la gobernación de Martín Rodríguez en 1821. Esto llevó a que la avenida recibiera la denominación de “*avenida de pleitos*”, haciendo referencia a las tensiones sociales que afloraban como consecuencia de la prosecución del proyecto de su creación.

A partir de la reglamentación de la ley de apertura de la nueva arteria, se generaron debates en la opinión pública y en ciertos medios periodísticos que, en general, no fueron favorables a la

medida. Muchos consideraban que era prioritario completar las redes de agua corriente y desagües, reconstruir las calles, y acabar con los focos de fiebre de las afueras de la ciudad, antes que preocuparse por el ornato de la misma. A colación, una nota del diario "*Buenos Ayres Herald*" de 1882 y dirigida al Intendente Alvear consideraba que la idea de esta obra si bien era grandiosa resultaba prematura, como se ve reflejado en el siguiente pasaje: "*Asumo que Ud. sabe que no tenemos agua, desagües ni calles pasables. Ud. Señor, no puede andar sobre las calles de esta ciudad sin poner en peligro a su persona o a sus caballos. Tenemos agua en el centro (...) solamente parte de cada día, mientras que en las afueras tenemos depósitos de veneno y focos de fiebre. Se le ocurriría a la mayoría de los hombres en su lugar de poner los elementos de decencia y limpieza antes de un gran boulevard (...). A mi y a muchos otros nos gustaría un boulevard pero primero nos gustaría que quite el impuesto de 25 % sobre las carnes, completar las redes de agua y desagües y arreglar las calles y redimir el desgastado crédito de la ciudad (...)*"<sup>15</sup>.

Con respecto a este último punto, es de destacar que en 1884 Alvear fue suspendido temporalmente en sus funciones, pues detrás de sus reformas parecían ocultarse intereses económicos muy fuertes y la oposición política lo acusó de concebir a la ciudad como un negocio lucrativo y malgastar el erario municipal dejando de lado "*lo necesario por lo superfluo*".<sup>16</sup> El reclamo de los concejales opositores se debía principalmente a que el Intendente había derivado fondos para "*llevar el adoquinado donde no le manda la ley y el Concejo, para adoquinar determinados locales en beneficio de empresarios (...)*"<sup>17</sup>. Precisamente, el periódico "*El Mosquito*" condenó en febrero de 1886 al alcalde por el empleo inadecuado de los dineros públicos y consideró que "*la cualidad que mas provecho le hace al Intendente es la de ser muy zorro con los de quienes necesita (...)*"<sup>18</sup>.

Un año mas tarde, el Dr. José María Ramos Mejía (1894-1914), a quien Alvear había designado como Director de la Asistencia Publica, le respondió al Intendente con estilo burlón acusándolo de gastar sumas enormes de dinero en paseos y plazas, sin destinarlas para el mejoramiento de la salud pública. A estas voces se sumó luego el concejal Miguel Aleu, quien consideró que el argumento de que el Intendente carecía de fondos para las obras, no era mas que la "*mascara de*

---

<sup>15</sup> Nota publicada en el "*Buenos Ayres Herald*" el 1º de Mayo de 1882 y dirigida al Lord Mayor porteño.

<sup>16</sup> "*Don Torcuato de Alvear*". En "*El Nacional*", Mayo de 1882.

<sup>17</sup> Municipalidad de la capital. Actas del Concejo Deliberante correspondientes al año 1887.

<sup>18</sup> En *El Mosquito*. febrero de 1886.

*la mala voluntad*<sup>19</sup> y también lo acusó duramente de indolencia, sobre todo en los trabajos hospitalarios, mientras mantenía a un numeroso personal arreglando jardines.

El médico higienista y catedrático de la Facultad de Medicina Antonio Crespo (1851-1893), que había reemplazado a Alvear en la Intendencia -y a pesar de su breve gestión desde el 14 de mayo de 1887 hasta el 14 de agosto de 1888- se declaró contrario a la legislación de apertura de una sola avenida como la de Mayo, ya que ésta solo cumpliría funciones de ornato. Por esta razón, propuso derogar la ley de creación -la cual obtuvo la media sanción en la Cámara de Diputados-, pagando los costos judiciales a los propietarios y devolviendo las casas ya expropiadas previo pago del importe recibido. Este momento fue aprovechado por Crespo para presentar un proyecto totalmente renovador, explicando la necesidad de acometer un plan global de reformas ya que entendía que no existía barrio exento de enfermedades contagiosas. Esta propuesta consistía en un plan de apertura de *“avenidas diagonales, plazas, boulevares, jardines, mercados cubiertos mataderos modelos (...)”*<sup>20</sup>. En el proyecto crespiano, las nuevas avenidas rectilíneas y diagonales desembocarían en un nudo central situado entorno a la Avenida Callao-Entre Ríos, partiendo desde el centro histórico y el sector portuario hacia la periferia. Las plazas y parques conformarían los puntos de encuentro de las vías modernas, sirviendo de espacios aereatorios favorecedores de la higiene y punto de reunión de las distintas clases sociales.

Por su parte, y desde una postura intermedia, en 1889 Francisco Seeber expresó la necesidad de crear nuevos medios de circulación y desahogo, considerando *“aceptable en parte”*<sup>21</sup> la realización de la Avenida de Mayo. Aunque tenía una mala dirección y una deficiente ley, Seeber deseaba ejecutar la obra sin demoliciones costosas. En este sentido, y sobre la base de un proyecto del ingeniero Toledo, durante su intendencia, se planteó la necesidad de crear una avenida en dirección Norte- Sur que permitiría comunicar el centro con el barrio de La Recoleta. Este proyecto alternativo incluiría la apertura de un corredor de 30 metros de ancho que abarcaría unas 29 cuadras comprendidas entre las calles Cerrito, Lima y Artes (hoy Carlos Pellegrini). Además, se planeaba la construcción de dos avenidas que unirían, por un lado, Paseo

---

<sup>19</sup> Actas del Concejo Deliberante, 1887, p. 16.

<sup>20</sup> Plano del proyecto de avenidas diagonales. Memoria de la Intendencia, 1887, p. 105.

<sup>21</sup> Reformas Municipales. Llegada del Intendente Seeber a Montevideo. Sus ideas en general, sobre la administración municipal”, En La Prensa. 10 de abril de 1889.

Colón con Entre Ríos, cortando las manzanas de Independencia y Chile; y otra, que partiendo del Paseo de Julio (hoy Avenida Leandro N. Alem) finalizaría en la Plazoleta del Carmen entre las calle Córdoba y Paraguay. Este esquema era totalmente novedoso, ya que trataba de agilizar la relación entre los diques y las dársenas del nuevo puerto, con los extremos de la ciudad, acentuando su característico predominio comercial.

Sin embargo, la opinión pública unida a la de algunos vecinos y a los partidarios de la apertura insistían en que ésta se tornaba indispensable para incrementar las zonas de aire y luz mejorando así el estado sanitario de una ciudad acosada por las epidemias, que se hacían fuertes especialmente en las calles estrechas y oscuras. Así lo dejaba en claro un recorte del diario “El Nacional”: *“La falta de grandes y anchas calles, de avenidas espaciosas, plazas suficientes que sirvan de condensadores para que (el) paso (del aire) sea tan fugaz y pueda repartir la vida en los últimos rincones de esta pobre ciudad destinada por el espíritu de nuestros “aldeanos” a no tener ni siquiera una “avenida” (...)*<sup>22</sup>.

Por su parte, el escritor Miguel Cané (1851-1905), quien además sería Intendente de la ciudad entre 1892 y 1893, consideraba que la Capital Federal debía convertirse en el “rostro visible” de todo el país, imitando los modelos propuestos por las ciudades europeas y terminar así con aquellas fachadas de edificios que consideraba ridículas y caprichosas. Para esto era necesario establecer reglas de buen gusto en los frentes de los edificios y construirlos de manera que fueran aireados, cómodos y bien iluminados interiormente. La nueva avenida debía entonces cumplir con preceptos reguladores que aseguraran además la homogeneidad arquitectónica, tal como sucedía con los bulevares parisinos. Era indispensable que los edificios alcanzaran alturas uniformes, no sólo por una cuestión de estética sino también para evitar perjuicios a los propietarios que no tuvieran frente a la avenida. La construcción de la misma se fue postergando durante años debido a que el Senado tardaba en decidir la aprobación del empréstito propuesto por el Intendente. Por su parte, la Cámara de Diputados discutió el término de utilidad pública que se le quería dar al proyecto, ya que el Congreso Nacional solo podía girar fondos a la Municipalidad si la obra demostraba ser efectivamente necesaria para el bien de la población.

---

<sup>22</sup> “... ¡Luz Luz! La avenida proyectada”. En *“El Nacional”*. 4 de octubre de 1884.

## **LA EXPROPIACIÓN DE LOS TERRENOS**

Detrás de las reformas de Alvear se ocultaban claros intereses económicos. El costo de realización de la avenida era alto, ya que por tratarse de cuadras muy pobladas iba a ser necesario pagar elevadas sumas en indemnizaciones a sus propietarios originales. Existía el temor de que la Intendencia no pudiese afrontar el pago de las mismas. Según la ley municipal, la expropiación comprendería, además de la parte del terreno necesario para la construcción de la obra, el resto de la propiedad, vendiéndose en remate este excedente. Alvear argumentaba que lo perdido en las expropiaciones se recuperaría con creces dado que dichos excedentes aumentarían fuertemente de valor una vez finalizada la arteria, pues las nuevas construcciones con frente a la misma atraerían el comercio de lujo y beneficiarían exponencialmente a sus dueños. Los demandados, en cambio, argüían la inconstitucionalidad de la ley, aduciendo que se expropiarían terrenos de mayor tamaño que los necesarios.

La temática de las expropiaciones fue tan relevante que en 1887 fue expuesta como tesis en la Universidad de Buenos Aires por el Dr. Amancio Alcorta (1842-1902). Allí, cuestionaba la facultad de los poderes públicos para *“someter a expropiación la totalidad de una finca cuando solo una parte de ella es necesaria para la obra pública”, y continúa... la expropiación es una venta forzosa del particular a la comunidad por intermedio de sus poderes públicos, por la cual el propietario debe ser indemnizado ya que el Estado resuelve poner a otro en su lugar (...)*<sup>23</sup>. Es por eso que el jurisconsulto aseveraba que la expropiación no podía ser jamás negocio para el Estado, por el contrario, la Municipalidad debía procurarse sus recursos por medio de impuestos, empréstitos y venta de bienes públicos. En definitiva, Alcorta planteaba que esta legislación se aplicaba en contra de los propietarios, ya que los financistas habían hallado en ella la piedra filosofal que les permitía llevar a cabo toda forma de especulación. Así, de un total de 115 inmuebles afectados para la construcción de la avenida, 85 fueron cedidos por sus propietarios a cambio de la exoneración de impuestos, lo que dio lugar a la aparición de una serie de casos particulares que tuvieron gran resonancia en su época.

---

<sup>23</sup> *Ibíd*em, p.80.

## EL CASO DE ISABEL FRANCISCA ARMSTRONG



La señora Isabel A. de Elortondo

*Retrato de Armstrong desde el álbum Carlos Federico (Cantarito) Bunge Molina y Vedia's photos por Carlos F. Bunge.*

Un ejemplo que sentó un precedente legal en cuanto a la interpretación de la ley de expropiaciones, fue la venta de la propiedad de la esposa del terrateniente Federico Elortondo Poroli<sup>24</sup>, Doña Isabel Francisca Armstrong Villanueva (1829-1899), antigua dama de Buenos Aires, cuya propiedad situada en la calle Perú 14-18 quedó dividida en dos partes.

En 1888, la Corte Suprema de Justicia falló en este caso que no era procedente expropiar la totalidad de la finca, sino sólo lo que fuera necesario para que la avenida se construyera. Esto obligó a la Municipalidad a conciliar intereses con los propietarios, quienes según el diario *“La Nación”*: *“pretendieron cobrar ingentes sumas por las fracciones expropiadas y aprovechar la centuplicación del valor del resto (...)”*<sup>25</sup> Así, la venta terminó siendo un éxito y la mujer ocupó un lugar privilegiado entre los propietarios desalojados del área. En ese mismo año, Antonio Crespo, propuso derogar la ley de apertura de la arteria. Consideraba que el abrir una sola avenida solo servía de ornato y propuso un nuevo plan de apertura de diagonales para mejorar la aireación e

---

<sup>24</sup> Federico Elortondo (1828-1885) era un terrateniente descendiente de los que usurparon tierras a los querandíes que habitaban el sur de la provincia de Santa Fe y formaba parte de la oligarquía que gobernó abiertamente Argentina a fines del siglo XIX y comienzos del XX.

<sup>25</sup> Radovanovic, Elisa; p.42.

higiene urbana, que pudo concretarse finalmente hacia 1913, cuando comenzaron los trabajos para la apertura de la Diagonal Norte.

## EL PASAJE ROVERANO



*El edificio del Pasaje Roverano visto desde la esquina de Avenida de Mayo y Bolívar.*

*Fue demolido en 1912 para construir el actual.*

Otro caso de expropiación se dio a escasos metros de la propiedad de la señora de Elortondo, en el sitio donde antiguamente se encontraba la “Confitería de Monguillot”, un formidable edificio de dos plantas construido por el arquitecto italiano Esteban Fermín Sanguinetti<sup>26</sup> en 1878 y perteneciente a los hermanos y comerciantes Pascual y Ángel Roverano<sup>27</sup>, donde años más tarde -en 1918- se abriría la galería comercial del famoso pasaje homónimo aledaño a la parte trasera del edificio del Cabildo, y que conectaría posteriormente la Avenida de Mayo ( en el N° 560) con la calle Victoria ( hoy Hipólito Yrigoyen)<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> Sanguinetti también estuvo a cargo de la construcción del Petit- Hotel ubicado en la Avenida de Mayo N° 747-753, devenido luego en el actual Pasaje Urquiza-Anchorena, donde sobresalen las arcadas y las finas puertas de madera talladas tan peculiares de las residencias urbanas porteñas que adoptaron el academicismo francés en su fachada y en sus interiores.

<sup>27</sup> Ángel Roverano fue un comerciante emprendedor y afortunado, que tuvo en la esquina sudoeste de Bolívar y Victoria una sastrería o negocio de ropas de lujo y la Confitería del Gas, y que, por sobre todo el interés comercial que quisiera, supo ser un artista de los elevados gustos. Su pinacoteca acumulaba tesoros de nombradía: cuadros y objetos que luego él mismo donó al Museo de Bellas Artes. En Llanes, Ricardo; *ibídem*, p. 255.

<sup>28</sup> El terreno sobre el que se levantó el pasaje (Victoria 29, 31 y 33 de la antigua numeración) lindaba al Este, con la casa de la señora de Armstrong y el paredón posterior del Cabildo; al Oeste, con la propiedad de la familia Dorrego, y al Norte, con la

En sus orígenes, este edificio tenía dos plantas, con actividades bien diferenciadas. En la planta baja funcionaba una galería con locales destinados en su mayor parte a servir de estudio de escribanos y abogados, dada su vecindad con los Tribunales, situados entonces en el Cabildo.

Al piso superior se llegaba por tres escaleras: dos, abiertas a pocos metros y a ambos costados de la entrada, y la otra, en la parte superior. Este nivel estaba destinado a inquilinato, pues allí se hallaba el sector de las habitaciones, las cuales fueron luego demolidas para la ejecución del trazado del impetuoso boulevard. Este edificio contó, además, para su construcción con materiales importados de Europa, mano de obra y factura de excelente calidad, como lo atestiguan, en su interior, sus vitrales, sus vidrieras curvas y sus carpinterías de bronce en la planta baja, en el que una media caña estriada se enriquecía con cintas y hojas de laurel.

En 1912, el arquitecto francés Eugenio Gantner dio comienzo a las obras que, concluidas en 1918, transformaron al inmueble en un pasaje con tres subsuelos -uno de los cuales permitía la conexión con la estación Perú de subterráneos- planta baja y seis pisos. En este caso, los propietarios decidieron ceder gratuitamente 135 m<sup>2</sup> de su terreno a la Municipalidad, pero exigieron que se indemnizara a los inquilinos que habitaban los cuartos que serían demolidos con la suma equivalente a varios meses de alquiler, para que pudieran encontrar nuevo alojamiento, lo que le valió el reconocimiento del gobierno porteño en el acto central de inauguración de la nueva avenida, el día 9 de julio de 1894, recibiendo una medalla de honor de manos del intendente Federico Pinedo (padre) por su acto heroico de “dignidad”.

---

residencia de la señora Inés Dorrego de Lezica. No sabemos si este pasaje tenía alguna comunicación interior que permitía salir por alguno de los tres puntos señalados. Y aunque el doctor Manuel María Oliver nos ha dicho que no, el Catastro de la Avenida de Mayo, señala en la línea del pasaje, la de la parte este, una abertura sobre el segundo patio del Cabildo. En Llanes, Ricardo; *ibídem*, pp. 254-255.

## LA DEMOLICIÓN DE LAS “13 MANZANAS CONDENADAS”



*Fotografía de las demoliciones hechas por los peones municipales en el ultimo tramo (hacia 1894) para la apertura de la Avenida de Mayo.*

Las demoliciones comenzaron en mayo de 1888, durante los últimos meses de la intendencia de del Dr. Antonio Crespo<sup>29</sup> y continuaron luego bajo el mandato de su sucesor, el industrial Guillermo Cramwell (1841-1909)<sup>30</sup> -quien había sucedido interinamente al primero tras atribuirse él mismo el padecimiento de una “*enfermedad*”- cuando se inició la demolición de las grandes casonas privadas, donde había residido la élite porteña, que se ubicaban en las “*13 manzanas condenadas*”<sup>31</sup> que distaban entre la Plaza de Mayo y la Plaza Lorea (como por ejemplo las residencias del Coronel Bosch, luego destinada al Colegio Condorcet; la propiedad de Federico Elortondo, destinada a una peluquería y a la zapatería “Bernasconi” y las residencias de Pedro Anchorena, Justa Atucha de Lima y Vicente Orteaga). Dichas manzanas fueron las que sufrieron el rudo embate de la juvenil arteria, que de modo tan contundente, se hacía un lugar en el centro

---

<sup>29</sup> Antonio Crespo era oriundo de la ciudad de Paraná, se graduó de medico en Buenos Aires y viajó algunos años por Europa. A su regreso se dedicó a la cátedra y al ejercicio de su profesión. Fue presidente del Círculo Médico Argentino y profesor de higiene. En 1855, la provincia de Entre Ríos lo eligió como Diputado Nacional, llegando a presidir la Cámara Alta del Congreso Nacional y luego fue nombrado Senador Nacional hasta su fallecimiento en julio de 1893.

<sup>30</sup> Guillermo Cramwell fue un importante industrial descendiente de ingleses. Tuvo una gran fábrica de pomos, otra de munición para caza y una tercera de tintas, barnices y pintura. Poseyó también e hizo famoso un establecimiento de farmacia y droguería.

<sup>31</sup> La futura avenida debía cortar los distritos censales más céntricos (I a VIII) que habían experimentado un fuerte crecimiento población entre 1869 y 1887. En Radovanovic, E; ídem, p. 13.

de Buenos Aires. En este sector se agrupaban, según Juan Carlos Vedoya<sup>32</sup>, unas 104.000 habitaciones (las cuales representaban la mitad del conjunto de la ciudad), prestando un 43 % de posibilidades de alojamiento. Gracias a las ganancias obtenidas del alquiler de cada pieza, sumado a las posibilidades de acceso a las nuevas cedulas hipotecarias emitidas por los bancos, la elite rentista pudo construir sus modernas casas, lo que sin dudas favoreció la pronta urbanización del Barrio Norte de la capital.

Así, la Intendencia porteña dispuso que los peones municipales- aproximadamente unos 400 hombres, que fueron asentados luego en el Censo General de población de 1906- destruyeran con toda la fuerza de las picotas los antiguos edificios públicos y privados que se hallaban en el espacio por donde pasaría la nueva arteria, así lo deja entrever Elisa Radovanovic<sup>33</sup> en uno de sus trabajos sobre la Avenida de Mayo, cuando la autora asevera que “ *La presencia de los peones municipales en las cercanías de la calle Perú causó una gran alarma en el vecindario, lo que se expresó en un “jabón de primer orden” y, dirigidos por un ingeniero, comenzaron a colocar los jalones que servirían para la traza de la avenida. Para ello clavaron cuatro barras de hierro junto a la “Peluquería de Eduardo y Martín”, a la segunda vidriera de la primitiva tienda “A la Ciudad de Londres” y a las casas de Bernasconi y Zuberbhuler(...)*”<sup>34</sup>. También se derribó la Casa de Ejercicios y la Sociedad de Beneficencia que se hallaban sobre la calle Cevallos y desapareció el teatro “El Porvenir”, ubicado en la calle piedras N° 15, y su edificio vecino, el Templo Presbiteriano de San Andrés ubicado en el N° 31-33, una obra neoclásica que fue proyectada por el arquitecto Richard Adams a comienzos de la década de 1830 para la comunidad protestante de origen escocés, por el que Estado abonó la suma de 150000 pesos moneda nacional. Este singular ejemplo arquitectónico fue demolido en 1893 por hallarse en el trazado de la nueva avenida y debió trasladarse luego a la Avenida Belgrano 575.

Luego de las demoliciones, las edificaciones fueron “recortadas” y tapiadas por largos muros improvisados y sin ventanas, dando un aspecto bastante desagradable y gris a la nueva arteria

---

<sup>32</sup> Vedoya, Juan Carlos; “Don Torcuato y el Buenos Aires oculto”. En Revista “Todo es Historia”. N° 60. abril. 1972.

<sup>33</sup> Elisa Radovanovic es Licenciada en Artes con especialización en artes plásticas y arquitectura por la Universidad de Buenos Aires. Sus trabajos comprenden un amplio espectro que abarca desde la historia y crítica del arte, hasta la conservación del patrimonio artístico de la Ciudad de Buenos Aires. También se ha dedicado al estudio de los planos y el sistema de agua y saneamiento de la Capital Federal. Es investigadora de número del CONICET, del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos, el Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamérica y el Archivo histórico y Museo del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Entre sus principales obras se encuentran: “Buenos Aires. Avenida de Mayo” (2002) y “Buenos Aires. Ciudad Moderna. 1880-1910” (2002), entre otros.

<sup>34</sup> “La Avenida de Mayo y los futuros negocios”. En “El Nacional”. 24 de octubre de 1885. En Radovanovic, E; ídem, p. 45.

en algunas partes, especialmente en el primer tramo comprendido entre las calles Bolívar y Perú. Pero esto duraría poco tiempo, ya que pronto comenzarían a construirse en el mismo sitio los bellos edificios y palacios que adornarían al boulevard con sus distinguidas fachadas parisinas.

## **LA DEMOLICIÓN DE LA RECOVA VIEJA EN PLAZA DE MAYO**



*Demolición de la Recova Vieja en 1884, ubicada en Plaza de Mayo, obra del español Juan Bautista Segismundo). Detrás, se observa el edificio de la Casa de Gobierno (a la izquierda) y el Palacio de Correos y Telégrafos (a la derecha), que fueron luego unidos por un gran arco central- obra del arquitecto italiano Francisco Tamburini- y que daría lugar a la actual Casa Rosada.*

A fines del siglo XIX, el gobierno porteño envió a demoler los edificios que se ubicaban en las inmediaciones de la Plaza de Mayo, los tres arcos del ala izquierda del Cabido, el local donde funcionaba la Jefatura de Policía y el Departamento Municipal; así como también la Recova Vieja (una secesión de arcadas construidas entre 1802 y 1804 por el maestro mayor Juan Bautista Segismundo, donde funcionaba el mercado de abastecimiento de carnes, verduras y frutas para la población porteña durante la colonia tardía y que, en 1835, fue adquirido por el comerciante y hacendado Nicolás Anchorena), la cual dividía a la Plaza de Mayo en dos porciones: la Plaza de la Victoria hacia el Oeste y la Plaza 25 de Mayo hacia el Este.

La modificación de esta plaza constituyó un síntoma de los “nuevos tiempos”, presentando una de las diferencias notables que contrapusieron la ciudad antigua a la moderna. La preparación de los planos para remodelarla y la estimación de los costos de expropiación de la recova fueron encomendados por Alvear a Buschiazzo en julio de 1882, la cual finalmente pudo concretarse exitosamente en dos semanas -en mayo de 1884- continuando los trabajos varios días más para limpiar los escombros y empedrar el espacio que había ocupado. Esa “*muralla china*” -como la calificaba el diario “*La Nación*”- que se venía reclamando de antiguo constituyó, mas que por su significado que por su trascendencia, uno de sus mas sonados triunfos<sup>35</sup>.



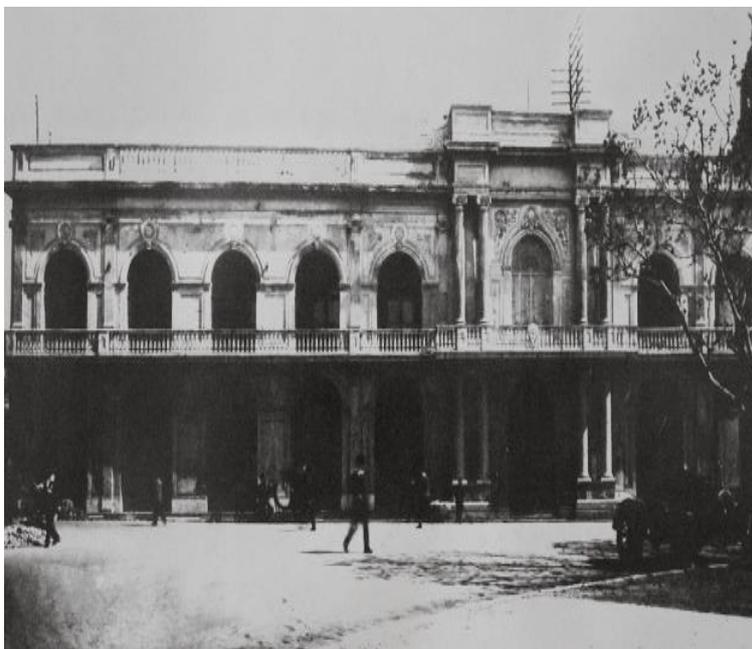
*Plaza de la Victoria (actual Plaza de Mayo) decorada con palmeras durante la intendencia de Torcuato de Alvear. En ella puede observarse en el fondo la Casa Rosada ya terminada y el Río de la Plata bordeando la costa de la ciudad capital.*

## **EL CABILDO AMPUTADO**

Uno de los edificios coloniales que sufrió numerosas transformaciones a lo largo de su historia fue el Cabildo de Buenos Aires, obra de los arquitectos jesuitas Juan Bautista Prímoli y Andrés Blanqui, principal símbolo de la administración virreinal en el Río de la Plata y venerable reliquia de los días de la Revolución de Mayo de 1810, el cual comenzó a considerarse como un “residuo” de la historia, un adefesio edilicio alicaído y en ruinas al cual se le amputarían, en 1889, los tres arcos de su ala izquierda, para la apertura de la Avenida de Mayo en 1884, como parte del precio que debía pagarse a este necesario adelanto urbano (luego de un intento fallido por

<sup>35</sup> Tenenbaum, León; “La Avenida de Mayo”. En “La Avenida de Mayo”, Fundación Banco Boston, Bs.As, 1989, p. 10-11.

colocarle una torre italianizante en 1879, obra del arquitecto Pedro Benoit, que debió ser removida del lugar llegando al año 1900, ya que la primigenia estructura barroca del siglo XVIII no podía soportar semejante peso, mientras las sucesivas modificaciones lograban emparentarlo estilísticamente con la Casa de Gobierno), quedando reducido a un tórax de solo dos muñones, *“amén de demolerle la torre y enviar su reloj y campana a la Iglesia de San Ignacio, ubicada en el barrio porteño de Monserrat”*<sup>36</sup>. Aquella desmesurada torre fue criticada en la revista “La Ilustración Argentina” como *“un coloso sobre la joroba de un enano”*, un verdadero *“atentado contra la armonía estética”*<sup>37</sup>. Así, el Cabildo mutilado, según Ricardo Llanes, debió ser respetado íntegramente, *“pero su cercenamiento no se detuvo ante razones históricas ni frente al sentimiento de protesta de quienes abogaban por respetar la tradición (...)”*<sup>38</sup>. Diez años más tarde, la Comisión de la Avenida de Mayo creyó oportuno reedificarlo a fin de que se instalaran provisoriamente, en la parte trasera del mismo, la sede de los Tribunales de Justicia. Esta idea fue apoyada por Buschiazzo, dado que la cercanía con el Banco de la Nación y las oficinas públicas facilitaría sus operaciones. En un hecho anecdótico, durante los festejos de mayo de 1910, la silueta del Cabildo se iluminó por la noche y se le colocó en su fachada la leyenda: *“¡1810- 25 de mayo-1910. Primer Cabildo!”*, haciendo referencia al Centenario de la Revolución.



*En 1889 el edificio del Cabildo perdió la torre italianizante y se le amputaron dos arcos del lado izquierdo, para dar lugar a la apertura de la Avenida de Mayo.*

<sup>36</sup> Sigal, Silvia; “La Plaza de Mayo”, Siglo XXI, Buenos aires, 2006, p.210.

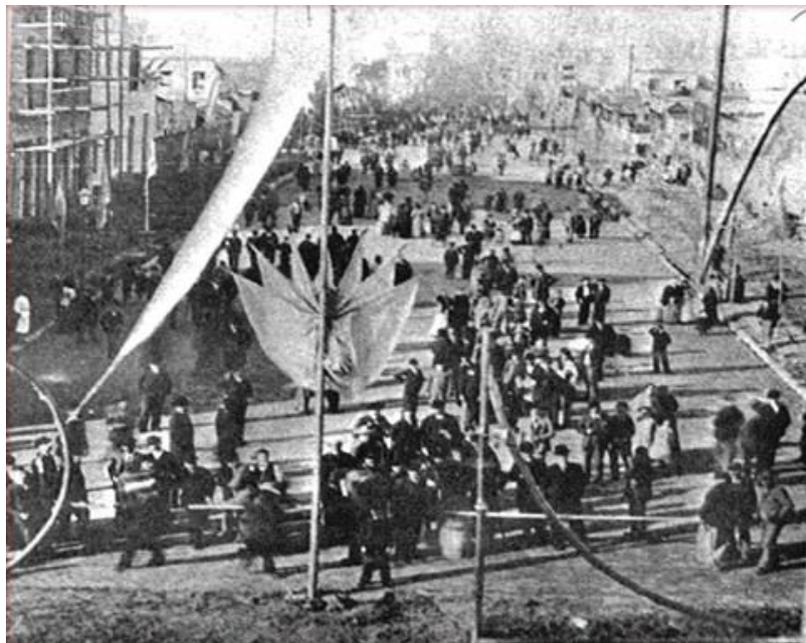
<sup>37</sup> “El Cabildo”. En la Ilustración Argentina. 10 de enero de 1884, p.7.

<sup>38</sup> Radovanovic, E; ídem, p.51.

## 9 DE JULIO DE 1894- LA INAUGURACIÓN DE LA AVENIDA

*“La avenida venia a arrasar lo viejo, lo sucio, lo oculto para ser reemplazado por lo nuevo, lo aseado, lo que mirará a la gran calle, mil vidrieras que mostraran todo lo que el arte y la industria aportan a este gran emporio de riqueza y*

*lujo (...).”<sup>39</sup>*



*Inauguración oficial de la Avenida de Mayo, 9 de julio de 1894.*

Luego de sortear las infinitas dificultades que los intereses de los particulares interpusieron en el camino y con el pretexto de que sirviese de “pulmón” de la población que se concentraba dentro del sector central de la urbe y fuera además la “*vidriera de presentación*” de la ciudad al mundo, la Avenida de Mayo fue inaugurada oficialmente el 9 de julio de 1894, durante la presidencia de Luis Sáenz Peña -aunque de forma parcial, ya que su construcción total se completaría hacia 1897<sup>40</sup>- por el Intendente Federico Pinedo (padre)<sup>41</sup> -quien sucedió a Alvear tras su fallecimiento el 8 de diciembre de 1890, viéndose imposibilitado de presenciar su “*sueño*” hecho realidad- en

<sup>39</sup> Frase extraída de “El gran boulevard a través de la ciudad”. En El Nacional. 31 de octubre de 1884.

<sup>40</sup> Todavía en 1897 existían grandes dificultades para terminar la avenida. El diario La Prensa investigó las causas por las cuales: “Los dueños de los terrenos sin edificar se abstienen de hacerlo en razón del costo excesivo de las construcciones que se hagan con arreglo al plan general, pues debiendo terminarse cada casa en la forma y elevación requeridas por la ordenanza municipal respectiva y siendo imposible (...) sin basarlas sobre verdaderas moles de hierro y cemento portland, no se arriba a la terminación de uno de los dichos edificios sin invertir sumas ingentes de dinero. Agréguese los gastos de ornamentación externa y el monto excesivo del valor de los edificios, extensión y posición de los mismos terrenos”. “Las edificaciones del porvenir. Una idea practicas para terminar la avenida”. En La Prensa. 1º de marzo de 1897. Consistía en conciliar los intereses particulares con las prescripciones municipales autorizando a los propietarios levantar de uno a tres pisos.

<sup>41</sup> El Doctor Federico Pinedo (1855-1928) se doctoró de abogado en 1877. Provenía de una familia tradicional de mediana fortuna, destacándose como jurisconsulto y estadista. Fue subsecretario del la Delegación Argentina al Congreso Panamericano de Washington. En 1890, ocupó el Ministerio de Gobierno de la Provincia. El 9 de julio de 1894, concretó el sueño de Alvear inaugurando la Avenida de Mayo. En 1902, fue electo Diputado Nacional. Llamado por el Presidente Figueroa Alcorta, se desempeñó en el Ministerio de Justicia e Instrucción Pública de la Nación en 1906. Volvió al Congreso como Diputado de los periodos 1910-1914 y 1914-1918. En Radovanovic, E; ídem, p. 72 y Llanes, Ricardo; íbidem, p. 313.

ocasión de los festejos por el día de la declaración de la Independencia, en una ceremonia llena de pomposidad oficial y alegría popular. Durante los festejos inaugurales, que tuvieron lugar por la mañana, los iniciadores y colaboradores de la obra recibieron diplomas y medallas de honor, una de las cuales fue otorgada a Elvira Pacheco de Alvear, esposa del primer Intendente porteño, como queda reflejado en el último párrafo de la carta enviada por Pinedo, cuando el alcalde de la ciudad consideraba que *“Justo es, pues, distinguida señora, que al entregar la avenida al servicio, la Municipalidad tribute a la memoria del ex intendente Alvear el homenaje de reconocimiento y gratitud debido, y al hacerlo en nombre del Municipio tengo la satisfacción de adjuntarle un diploma y medalla de oro conmemorativa del acontecimiento. Saludo a usted con mi más distinguida consideración. Federico Pinedo”*<sup>42</sup>.

Llegada la noche, se realizó una procesión con 500 antorchas y se prendieron fuegos de artificio en los alrededores de la Plaza Lorea. En la cabecera oeste se colocó un gran arco con la inscripción: *“9 de julio de 1816 – 9 de julio de 1894”*. El foco del acorazado *Almirante Brown* presidió el festejo en la Plaza de Mayo, cuyas fuentes se transformaron en pagodas chinescas. También se hicieron presentes los coches engalanados y carros con adornos de flores de papel y guías de enredadera. Tampoco faltaron los desfiles musicales de las comparsas y orfeones carnavalescos de las asociaciones españoles instaladas sobre la nueva avenida, como los *“Estudiantes de Salamanca”*, vestidos con capa parda, medias a la altura de las rodillas y sombreros de dos picos; el *“Orfeón Gallego”*, con trajes y vestidos de la tierra; los *“Chiripitfláuticos”*, saltando y danzando al ritmo de las orquestas y, así, *“el gentío se apeñuscaba, reía y cantaba estribillos”*<sup>43</sup>, recordaba el periodista Bernardo González Arrili (1892-1987), a través de los relatos orales vividos y luego transmitidos por su madre sobre aquella jornada festiva.

---

<sup>42</sup> Puccia, Enrique Horacio; “La celebración del carnaval en la Avenida de Mayo”. En “La Avenida de Mayo”, ibídem, p. 98.

<sup>43</sup> González Arrili, Bernardo; “La avenida”. En “La Avenida de Mayo”, Fundación Banco Boston, Bs.As, 1989, p. 68.

## UNA “BOCA DESDENTADA”

Según el escritor y ensayista León Tenenbaum, en sus comienzos la avenida se asemejaba a un “*desierto*” y parecía una “*boca desdentada*”. A uno y otro lado, los solares vacíos marcaban su perfil y dejaban ver los fondos de las casas cuyos frentes daban a las vecinas calles de Victoria y Rivadavia. Pero la nueva arteria se habría de levantar y, de hecho, se levantaba al fragor de las nuevas tendencias arquitectónicas heredadas de la “Belle Epoque” europea. Concebida como una obra grandiosa y monumental, con la nueva avenida se cumplían los sueños de gran urbe en que Buenos Aires ansiaba transformarse, convirtiéndose en el “*gran estirón*” en el cuerpo de la futura megalópolis y en “*carta de presentación*” ante el mundo.



*Una imagen poco conocida de la avenida en construcción (1890) en la esquina de la calle Bolívar. Aquí puede observarse el edificio “recortado” de la ex Jefatura de Policía, el cual contaba con un patio central rodeado de galerías con arcos. En este mismo sitio, a comienzos de 1891, comenzó a construirse el edificio del Palacio Municipal.*



*Fotografía del primer tramo de la Avenida de Mayo hacia 1891, entre las calles Bolívar y Perú, donde puede apreciarse el edificio en construcción de la Tienda Gath y Chávez.*

### **LOS MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN Y ORNAMENTACIÓN:**

Según el Censo Municipal de 1904, para abrir la nueva avenida del barrio de Monserrat se invirtieron unos 14 millones de pesos moneda nacional, resultando a razón de 216 pesos el valor del metro cuadrado, incluyendo los edificios. Dicha suma de dinero se destinó para la compra de los materiales de construcción y ornamentación. Uno de los materiales utilizados fueron los adoquines de algarrobo de unos 10 centímetros de espesor, como se utilizaban en Paris y Londres- especialmente en la ciudad de Manchester- sobre todo porque eran más económicos y durables con respecto a los adoquines de piedra. El procedimiento para su colocación consistía en crear primeramente una base de argamasa compuesta de cemento Portland, arena gruesa y pedregullo a la que se le colocaba un pavimento formado por abetos.

La primera madera seleccionada fue la pinotea, aunque luego, en 1895, se ensayó con algarrobo de un tamaño mas pequeño, mientras que para el cordón, se extrajo granito de Tandil y para las veredas, baldosas nacionales.

La iluminación fue otro aspecto fundamental de la ciudad moderna, un medio más para ejercer el control y la seguridad, a los que se aunaron los “consabidos argumentos de confort, belleza y progreso (...)”. A partir de 1886, en la avenida se emplearía tanto el alumbrado a gas como

eléctrico. La primera con grandes lámparas a gas sobre columnas de bronce (según la Comisión Central de la Avenida se estima que hacia 1896 habían unos 260 faroles aproximadamente en todo el trazado)- como las que tenían algunos bulevares parisinos- los cuales eran “*poterosos focos de luz que irradiarían gran claridad, sin perjuicio de la luz eléctrica (...)*”<sup>44</sup>.



*La Avenida de Mayo fue en sus orígenes un boulevard afrancesado y adornado con lámparas eléctricas colocadas en el medio de la calle.*

En cada cuadra se preveía la construcción, en el centro de la calzada, de tres refugios de piedra de 1.50 metros de ancho por 3 metros de largo, los cuales eran de forma ovalada para facilitar el cruce de la calle, provistos de columnas para luz eléctrica. En algunos planos de la traza, los postes aparecen ubicados también sobre la vereda, seguramente para beneficiar al comercio que se instalaría allí.

La distribución de los refugios eléctricos (se calcula que había unos 78 faroles eléctricos, distribuidos 6 por cuadra) se decidió en el centro de la calzada, por ser más estética y distribuir mejor la luz. En enero de 1895, fueron colocadas las primeras columnas<sup>45</sup>, sobre una base de piedra. El uso pronto demostró que representaban un serio obstáculo para los coches obligados a

<sup>44</sup> “El gran boulevard a través de la ciudad”. En El Nacional. 31 de octubre de 1884.

<sup>45</sup> Los talleres de fundición de hierro para columnas y rejas fueron relativamente abundantes y bastante eficientes en el último tercio del siglo XIX, así como las carpinterías mecánicas y tornerías. En Buchiazzo, Mario; *ibídem*, p. 31.

continuos zigzagueos y frecuentes choques que entorpecían la circulación vehicular. Por esta razón, se aconsejó instalarlas en el borde de las aceras.

En un túnel bajo tierra, situado a 1.50 metros de la línea de edificación, se instalarían las cañerías de gas, aguas corrientes y teléfonos. El espacio comprendido entre el túnel y el cimiento de los edificios particulares sería usufructuado por los propietarios, pagando un arrendamiento anual, ya que era terreno municipal. En 1893, se previó además colocar mingitorios en el subsuelo de la calzada y en su centro, siguiendo el modelo de la ciudad de Londres, en cambio la presencia de pequeños sótanos ubicados en las veredas de algunas esquinas para los útiles de limpieza recordaba el modelo parisino. El lavado de la calzada se haría con mangas de riego, aconsejándose también el empleo de escaleras para apagar incendios<sup>46</sup>.

Los suntuosos palacios construidos sobre la nueva avenida en la primera década del siglo XX fueron construidos, en su mayoría, con materiales de procedencia extranjera; solo la mano de obra y los ladrillos eran nacionales. Los pisos de roble provenían de Eslovenia; las pizarras, los herrajes y la broncearía, de Francia; los mármoles y los mosaicos, de Italia; los artefactos y las maquinarias especiales -como las usinas- importadas de Inglaterra y los Estados Unidos.

## **LA ARQUITECTURA DEL LIBERALISMO**

La arquitectura del liberalismo fue “eclectica” por antonomasia, en el sentido de que los diseñadores elegían un estilo y podían distorsionarlo o no, conjugándolo con otros estilos, según el gusto del profesional que estuviera a cargo de la obra o de su comitente. En el caso de Buenos Aires, ese eclecticismo académico o historicista -adoptado por la élite dirigente del país a partir de 1880- se convirtió en uno de los más vastos del mundo, recorriendo las más amplias gamas del repertorio arquitectónico, desde el romanticismo hasta los primeros intentos de imposición del “Art-nouveau” en las primeras décadas del siglo XX. Exceptuando los Estados Unidos, ningún país del continente americano pudo exhibir un muestrario tan diverso y semejante como el que se plasmó en nuestra ciudad capital, lo que le otorgó una dimensión excepcional a escala global.

---

<sup>46</sup> Comisión Central de la Avenida de Mayo. Memoria presentada a la Intendencia Municipal. Buenos Aires. Comp. Sud Americana de Billetes de Banco, 1896. p. XXIV.

Si bien el eclecticismo historicista amplió las posibilidades estilísticas del arquitecto, el “estilo borbónico” es el que habrá de difundirse con intensidad y asignarse a las obras de trascendencia social o política. Esto lo dejaba en claro el propio Sarmiento, cuando en 1879, reclamó de Buenos Aires colocarse a la altura de su misión de hospedar y recibir al mundo que se venía hacia nosotros, transformando su imagen en francesa y mercantil<sup>47</sup>.

### **LA OBRA DE ALEJANDRO CHRISTOPHERSEN**



*Retrato del arquitecto noruego Alejandro Christophersen hacia 1900.*

El centro de la ciudad de Buenos Aires adquirió hacia fines del 1800 una imagen parisiense, a través de las obras concretadas por arquitectos e ingenieros traídos de Europa y contratados por el Estado Nacional, quienes se destacaron por la intensa actividad desarrollada y la calidad de las obras concretadas. Aquí mencionaremos, a modo de ejemplo, al arquitecto Alejandro Christophersen (1866-1946), quien estuvo a cargo de la planificación del edificio del “Café Tortoni” (inaugurado en 1893 en la Avenida de Mayo 825) en los terrenos que anteriormente habían pertenecido a la familia Unzué, entre otras obras destacadas y atrayentes del período de auge de la arquitectura del liberalismo. De ascendencia noruega, este arquitecto se graduó en la Real Academia de Bellas Artes de la ciudad belga de Amberes y casi de inmediato se trasladó, en 1887, a nuestro país donde desarrolló una infatigable actividad por más de cincuenta años.

---

<sup>47</sup> Sarmiento, Domingo Faustino; *Arquitectura Domestica*. Revista de Ciencias, Artes y Letras, Buenos Aires, 1879. Reproducido en *Anales del Instituto de Arte Americano* N° 11, Bs.As, 1958.

Su eficacia desbordó el mero ejercicio profesional de la Escuela de Arquitectura y en la Sociedad Central de Arquitectos, donde desempeñaba un rol trascendental en la tarea de formación y conducción, en su aspiración de descubrir los nuevos rumbos y en su propósito de rescatar las formas envilecidas. En este sentido, su obra comprende los diferentes estilos europeos en boga, resultado del eclecticismo vigente, aunque las realizaciones, de reconocible valor por la sobriedad de las formas y la dignidad de la imagen, adoptaron en el lenguaje académico la línea borbónica del neobarroco. Pero el tema que desarrolló con reconocida pericia lo constituyeron la planificación de las residencias y los palacios de la élite porteña, como puede verificarse en el edificio de renta perteneciente a la señora María Carranza de Lawson -devenido luego en el “Gran Hotel España”- el cual fue inaugurado en 1895 en la Avenida de Mayo 902-916.



*Edificio de renta que perteneció a María Carranza de Lawson, proyectado por Alejandro Christophersen en 1901 en Avenida de Mayo 916. Tenía 4 pisos y baños privados en cada una de sus habitaciones. En 1910, era considerado como el de mayor capacidad en Sudamérica. Primero fue destinado al alquiler de departamentos y luego funcionó como anexo del “ Gran Hotel España”.*

El “*Gran Hotel España*” fue creado por el arquitecto José Arnovot en 1897 para la razón social del empresario Javier Lorenz -fundador y “alma” de uno de los establecimientos mas acreditados de la metrópoli<sup>48</sup>- ubicado en la Avenida de Mayo N° 916. Tenía 315 habitaciones, repartidas entre la avenida, y el frente sobre la actual calle Hipólito Yrigoyen. Allí el huésped se sentía cómodo,

---

<sup>48</sup> Llanes, R; op.cit, p.173.

bien atendido, “*siendo objeto de ese servicio diligente y cortés que no se paga con nada*”. Se trataba de una gran casa habilitada con todos los adelantos europeos de la época, donde se hospedaban “señores de campanillas y señoras de significación”<sup>49</sup>, entre quienes se contaban las prestigiosas personalidades y grandes empresarios españoles que llegaban a la Argentina movidos por la bonanza económica y el futuro prometedor que vivía el país a principios del siglo XX, y otras tantas eminencias extranjeras pertenecientes al mundo de las ciencias, las letras y las artes<sup>50</sup>, entre quienes puede mencionarse al filósofo y ensayista español de amplia y sólida cultura, José Ortega y Gasset; y el admirable gallego de la lira multicorte, Ramón del Valle Inclán; además de ser el ateneo y el baluarte de renombrados dirigentes políticos que se reunían asiduamente en el lugar, como el joven Leandro N. Alem, fundador del partido de la Unión Cívica Radical (UCR), el 26 de junio de 1891.

## **LA INFLUENCIA DEL ACADEMICISMO FRANCÉS**

La mayoría de los edificios que se construyeron sobre la Avenida de Mayo entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX se ajustan a los preceptos arquitectónicos de la llamada corriente academicista francesa que, por aquellos años, era extremadamente fuerte en el “mundo occidental”, sobre todo porque venía a representar más específicamente la manera de “ser liberal” y porque fue la corriente que mayor vigencia tuvo en la Ciudad de Buenos Aires durante su proceso de modernización y embellecimiento. El desenvolvimiento de esta corriente arquitectónica, derivada de la corriente clasicista francesa<sup>51</sup>, se llevó a cabo principalmente a través de la famosa “Escuela Nacional Superior de Bellas Artes”, fundada en París el 20 de abril de 1797. De ella egresaron importantes profesionales argentinos, tales como los ingenieros arquitectos Carlos Agote (1866-1950) y Alberto Gainza (1899-1977), quienes en 1898 levantaron el lujoso edificio del diario “La Prensa” en la Avenida de Mayo 575.

---

<sup>49</sup> Llanes, R; op.cit., p. 166

<sup>50</sup> Llanes, R; op cit, p. 167.

<sup>51</sup> Esta arquitectura es la arquitectura de quienes siguen, se inspiran o aspiran a lo clásico, o que lo tienen por modelo. De lo clásico entendido como lo mejor, como lo que es de por sí excelente, de lo que se asume, por morfología, carácter universal y perenne. Es arquitectura en que las proporciones y relaciones matemáticas son fundamentales; arquitectura de simetría y de armonía. En Ortiz, F; *ibídem*, p. 117.



*Frente del diario “La Prensa”, con su hermosísima farola rematando en la cúpula del edificio, símbolo del periodismo en la Argentina. Ubicado en la Avenida de Mayo 575 y propiedad de José C. Paz, fue construido por los ingenieros Carlos Agote y Alberto Gainza, egresados de “L’école des Arts et manufactures” de Paris a fines del siglo XIX.*

La arquitectura oficial francesa se caracterizaba por ser una arquitectura de ajustadas proporciones, cuyo equilibrio se resolvía en el plano, una arquitectura de columnas y pilastras, de entablamento con arquitrabe, almohadillas, friso y cornisa; de frontis casi siempre triangulares, de grandes vanos y persianas de hierro, de cúpulas, balaustradas y techos con mansardas. En los años inmediatamente previos a los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo de 1810, dicha arquitectura se plasmó en los nuevos edificios –caracterizados por su asombroso tamaño, la fineza de sus líneas, sus esbeltos trazos y su mesurada y refinada ornamentación- que se construían sobre la nueva arteria, imitando el refinamiento del París del 1900.

Dentro de la arquitectura francesa, el estilo más sobresaliente- y cuya tendencia llegó a ser casi epidémica -en nuestra ciudad capital fue el estilo borbónico-, conocido comúnmente como “Segundo Imperio” o “Estilo de los Luises”, el cual tuvo su apogeo con la llegada del Emperador Carlos Luis Bonaparte al gobierno de Francia en 1852. Dicho estilo, dominó la escena de la arquitectura europea en la segunda mitad del siglo XIX como símbolo del modernismo cosmopolita, mezclando un fondo clasicista -compuesto por cuerpos salientes en el centro y en

los extremos de las fachadas provistos de los mismos coronamientos- con un marcado neobarroquismo -lo cual le confirió una gran riqueza exterior e interior- en una exhibición espectacular y aparatosa a lo Napoleón III y su esposa, la emperatriz Eugenia de Montijo. Dicha arquitectura fue, precisamente, la que gozó de mayor preferencia entre los miembros de la élite argentina gobernante y fue, además, el “manantial” del cual bebieron y se fortificaron la mayoría de los académicos decimonónicos en nuestro país. Pero, a diferencia de otras ciudades latinoamericanas, en la ciudad capital de la República Argentina también se produjo, al mismo tiempo, una mixtura o amalgama excepcional con elementos o disposiciones concebidos a la manera italiana -pero en versión grandilocuente- que dio como resultado una hibridación ecléctica denominada “franco-italiana”. La geometría del academicismo italiano era mucho menos barroca que la de su contraparte gálica, al estar más íntimamente relacionada con la antigüedad clásica -vinculada a ciertas visiones exaltadas del Imperio Romano- y al movimiento cultural europeo del “Renacimiento” del siglo XVI.

La presencia en el país de gran cantidad de técnicos y operarios italianos fue de considerable importancia, pues ellos fueron los encargados de materializar, en un lenguaje arquitectónico, los aportes peninsulares a nuestra cultura. Ejemplo de ellos fueron los arquitectos Juan Antonio Buschiazzo, encargado principal del proyecto para la apertura de la Avenida de Mayo en 1884 y de la construcción, entre otros, del Palacio Municipal (en 1890), en el primer tramo de la nueva avenida, en la intersección con la calle Bolívar; o Francesco Tamburini (1846-1891), autor del arco central de la Casa Rosada en 1883, sobre la calle Balcarce, y las fachadas sobre Rivadavia y Paseo Colón.



*El edificio del Palacio Municipal inaugurado en 1892 y proyectado por el arquitecto italiano Juan Antonio Buschiazzo, bajo la supervisión del ingeniero y Vicedirector de la Oficina de Obras Públicas Juan M. Cagnoni. Ubicado en la esquina de Avenida de Mayo, en esta fotografía puede observarse el remate del edificio con sus torres y el reloj característico, combinando mansardas de tradición francesa y motivos de ascendencia italiana.*

Esta lista finaliza con el milanés Luis Broggi, quien supo utilizar por primera vez y con mucha sutileza los recursos típicos de la arquitectura de la Edad Moderna europea haciendo un manejo muy hábil de los volúmenes de sus interiores plasmados, a modo de ejemplo, en el edificio de “La Inmobiliaria”, ubicada entre las calles San José y Luis Sáenz Peña e inaugurada el 25 de mayo de 1910 en ocasión del Centenario de la “Gran fiesta patria”.



*Fotografía del Palacio de La Inmobiliaria, conocido también como Heinlein. Fue fundada en 1883 por el empresario Antonio Devoto, quien le encargó al arquitecto italiano Luis Broggi su construcción. Fue inaugurada el 25 de Mayo de 1910 en medio de los festejos del Centenario. Se trata de un edificio neo-renacentista con crestería en el tejado, molduras y dos copones en el extremo de sus torres. Fue la primera compañía de seguros generales, a la que luego se adosaron locales comerciales, renta y artefactos sanitarios.*

## **UN BOULEVARD PARISINO**

En sus orígenes, la Avenida de Mayo tenía el aspecto de un boulevard ancho de estilo parisino con un paseo central, adornado con plátanos de igual altura colocados en las veredas y cercados por elegantes armazones de hierro -la especie arbórea predilecta del Intendente Francisco Seeber- ya que permitiría una mayor forestación de las calles y servían de sombra apropiada a los transeúntes sobre todo en las tardes de intenso calor del verano porteño (aunque muchos de ellos se perdieron durante la construcción de la primera línea de subterráneos por parte de la Compañía de Tranvías Anglo-argentina, la cual uniría Plaza de Mayo con Primera Junta, en la primera década del siglo XX) e iluminado con lámparas a gas sobre columnas de bronce y, a ambos lados del camino, fueron erigiéndose, uno tras otro, los grades edificios que la caracterizaron y le otorgaron su fisonomía tan peculiar de *“avenida europea”*.

Regidos por un código de edificación, los palacios alcanzarían unas alturas hasta entonces desconocidas. Cada uno de sus edificios era un alarde arquitectónico, siguiendo la moda y los estilos franceses que incluían generalmente tejados de pizarra, mansarda, torrecillas, cúpulas y finas agujas. Así, en los edificios de corte académico construidos sobre la Avenida de Mayo primaron los modelos borbónicos, beneficiados a su vez con los adelantos resultantes del lenguaje de la Revolución Industrial y con la introducción de nuevas maquinarias y materiales de construcción -como el hierro y el vidrio- tanto en el interior como en el exterior de las nuevas edificaciones.

Los edificios más tempranos se acercaron a la arquitectura Luis XV, los posteriores lo hicieron en Luis XVI siguiendo una línea mas ajustada al neoclásico. Estos ambientes, caracterizados por el tono elegante, eran frecuentados por la élite local y los estilos ornamentales imitados inspiraban a los miembros de la clase dominante a convertirse en virtuales *“reyes sin corona”*.

La novedad de las nuevas edificaciones radicaba en que por primera vez se utilizaba el uso generalizado del hierro estructural en la construcción, como quedó reflejado en el Censo Municipal de 1904, donde se afirmaba que *“El hierro es el primer elemento en las casas modernas de Buenos Aires. Elegantes y sólidas columnas de hierro sustituyen a los grandes pilares y a los anchos muros de mampostería (...) en los techos, a las vigas gruesas y dura madera reemplazan los tirantes de hierro, y desde los cimientos hasta las artísticas molduras que rematan los grandes edificios, es de hierro lo principal (...)”*<sup>52</sup>.

La construcción de los primeros palacios de corte academicista<sup>53</sup> fue un testimonio elocuente de la influencia de la arquitectura francesa de la avenida. Como argumenta Ricardo Llanes: *“Nuestra avenida se marchó a París, impaciente por vestirse el ropaje arquitectónico de la época (...)”*<sup>54</sup>. Gracias a las nuevas técnicas que utilizaban el hormigón armado y las vigas de hierro, las construcciones eran más altas y macizas; y cambiaron de modo decisivo la apariencia del antiguo centro de la ciudad.



*Fotografía de la Avenida de Mayo en todo su esplendor a principios del siglo XX, con sus palacios, sus farolas eléctricas y sus aceras flaqueadas por hermosos plátanos. De fondo puede observarse la majestuosa cúpula del edificio del Congreso de la Nación. Archivo fotográfico AGN.*

<sup>52</sup> Censo de la Municipalidad de Buenos Aires, 1904.

<sup>53</sup> El estilo academicista se caracteriza por conjugar modelos del renacimiento, teñidos de color itálico, francés o germano según los casos, pero también pueden aparecer obras griegas, románicas o bizantinas. Los edificios academicistas resultan declamatorios, estridentes y de un gran impacto visual.

<sup>54</sup> *Ibíd*em, Llanes,R; p.68.

## LA LLEGADA DE LA VERTIENTE “ART NOVEAU”



*Fotografía del Gran Salón Comedor del “Club del Progreso” con su exquisita y pomposa decoración, uno de los ejemplos de aplicación del “Arte Moderno” en Buenos Aires.*

El llamado “arte moderno” -que se opuso fuertemente al academicismo francés, aunque no destruyó la armonía del conjunto de los edificios que se encontraban sobre la Avenida de Mayo- tuvo sus orígenes en la construcción de la famosa “Casa Tassel” (1892 -1893) en la ciudad de Bruselas e ideada por el pionero y arquitecto belga Víctor Horta(1861-1947). Sus ejemplares aparecieron por primera vez en la Ciudad de Buenos Aires a partir de 1895 y se extendieron hasta, por lo menos, 1925, siendo una moda muy discutida, aceptada por ciertos sectores de clase media culta y, en general, rechazada por la alta oligarquía porteña. En este sentido, el llamado “*Art Nouveau*” se caracterizó por su tentativa de abandonar la disciplina de las academias y de plantear otra vez desde sus orígenes los problemas del diseño. En sus edificios se observa una gran libertad de composición y movimientos y la transparencia de fachadas, en la ágil articulación de plantas y en la espontánea energía de tantos detalles decorativos. Apartándose del uso estrictamente estilístico, el nuevo arte se caracterizó por incorporar motivos de la naturaleza, particularmente vegetales. Así, las figuras oníricas, las sirenas, los ángeles, las flores,

los firuletes de hierro y de mampostería se esparcieron por los balcones, las fachadas, los portones, los techos de pizarra y las cúpulas suntuosas, mezclados con algunos elementos del estilo de los Luises y ornamentación de carácter italiano, como ocurrió con la tercera sede del “*Club del Progreso*”, inaugurado en el año 1900 en la Avenida de Mayo 633, cuya propiedad pertenecía al empresario José Clemente Paz (1842-1912), artífice y fundador del diario “*La Prensa*” en 1869.

## **EL CUB DEL PROGRESO**



*Fachada del “Club del Progreso” engalanada con banderas argentinas a comienzos del siglo XX*

*¡Era el club de los argentinos ilustres y de los extranjeros preclaros!*<sup>55</sup>

Fundado el 1º de mayo de 1852 en la finca ubicada en la intersección de las calles Perú y Victoria por su presidente Diego Federico de Alvear (1825-1887), el “Club del Progreso” fue desde sus inicios la obligada sala donde la elite porteña forjó “*una escuela de finezas y delicadas manifestaciones propias de las damas y caballeros que ilustraron con sus maneras mas cultas los días de aquella sociedad*”<sup>56</sup>.

<sup>55</sup> Llanes, Ricardo; ibídem, p. 268.

<sup>56</sup> Llanes, Ricardo; ibídem, p. 266.

En cuanto a sus características arquitectónicas, la fachada estaba expresada en su puro estilo Luis XVI, *“tallada en símil piedra, cuyo aspecto iguala a la arenisca de Córdoba y la sobrepasa en dureza”*<sup>57</sup>, fue empleada por primera vez en Buenos Aires al final del siglo XIX. El frente acababa una altura de veinticuatro metros sobre la vereda, al nivel del cornison, y un total de treinta y cuatro metros sobre el piso del último sótano. Tenía dos subsuelos y cuatro pisos, en los que estaban distribuidas las numerosas dependencias del club. Las salas de armas, de descanso, baños y guardarropas se ubicaron en el primer subsuelo. En el piso bajo se hallaban los comedores y el restaurante decorados en diversos estilos. En el primer piso por una combinación era posible que el *“hall cubierto a la altura de la azotea con un techo de vidrio corredizo, en comunicación directa con los salones (ocupara) todo el piso en caso de fiesta, bailes o conciertos (...)”*<sup>58</sup>.

La ambientación de sus recintos de sus recintos respondía al gusto de la época. En los salones Luis XVI, decorados con esculturas en cartón piedra, dominaban el blanco y el gris perla, expresión del delicado gusto de los asociados. Un fuerte contraste marcaba el salón rojo. A las salas de billares, juego y reposo del segundo piso se sumaban las bibliotecas con una de las colecciones más importantes de Buenos Aires. En el cuarto piso, la gran sala de juegos, dormitorios y servicio completaban la distribución.

Entre sus miembros más conspicuos se encontraban su Vicepresidente Felipe Llavallol, su secretario Delfín Huergo, y los vocales Francisco Chas, Juan Martín Estrada, Francisco Moreno y Gervasio Posadas. Pero, además, se convirtió en la casa de reunión de los “grandes hombres” de la patria, donde se agasajó, entre otros, al general Justo José de Urquiza, al General Bartolomé Mitre y donde resonaron los recuerdos “parisienses” del escritor Lucio Vicente Mansilla.

Cuarenta y ocho años más tarde de su fundación, en el año 1900, el club dejó su primera casona para ocupar el palacio que se levantó por iniciativa de su dueño, José Clemente Paz, en la Avenida de Mayo 633. Este palacio se convirtió en las primeras décadas del siglo XX en el excelentísimo recinto donde se llevaban a cabo las brillantes recepciones, los banquetes

---

<sup>57</sup> *ibídem*, p.99.

<sup>58</sup> *Ibídem*, p. 101.

opulentos<sup>59</sup> y los bailes de resonancia organizados por la sociedad de rancio cuño porteño ( entre las familias de alta alcurnia que frecuentaban el club se encontraban las familias Atucha, Pereyra Iraola, Ocampo, Ortiz Basualto, Martínez de Hoz, Roca y los Alzaga, entre otros) para homenajear a las personalidades extranjeras que llegaban a la Argentina en los años que giraron en torno al Centenario, *“porque si constituyó en lo político la casa de los prestigiosos eminentes, en lo social continua representando la máxima autoridad”*<sup>60</sup>.

Su primer presidente fue el Doctor Roque Sáenz Peña (1851-1914), uno de los principales representantes de la Generación de 1880 y quien accedería a la jefatura del Estado Nacional en octubre de 1910 en reemplazo de su predecesor José Figueroa Alcorta. En aquel sitio se organizaban los bailes de mayor resonancia de la época, las cenas de gala, los banquetes opulentos, las reuniones de beneficencia y donde se homenajearon también a las personalidades extranjeras: demostración del progreso alcanzado por *“el espíritu de asociación en las clases elevadas”*<sup>61</sup>.

Pero en el club no solo se organizaban reuniones y banquetes sino también reuniones de beneficencia, amenizadas por el concierto o el acto poético, y aquellos otros que revelaban el puro sentimiento de confraternidad. Así, por ejemplo, en abril de 1904, la gran columna cívica de los residentes uruguayos en la Argentina, acudió en manifestación a las puertas de su establecimiento para agradecer los esfuerzos de la Comisión Argentina en favor de la paz de ese país ensangrentado por las luchas entre “Blancos” y “Colorados” durante la última guerra civil. En esa oportunidad pronunció su discurso el periodista y diplomático oriental Joaquín de Vedia (1877-1936), a quien le contestó el ex gobernador de la Provincia de Buenos Aires, el doctor Bernardo de Irigoyen (1822-1906). También hablaron por la Comisión Pro-Paz Monseñor Gregorio Romero y, en representación de los uruguayos radicados en nuestro país, Pedro Solari.

---

<sup>59</sup> En 1904, el escritor Antonio Reynal O’connor fue agasajado con un significativo banquete por su libro “Los poetas argentinos”. Dicha demostración fue ofrecida por el doctor Pedro Boruel y en ella se lucieron, como oradores en alto grado, los doctores Gabriel Carrasco y Alberto Palomeque. En Llanes, Ricardo; *ibídem*, p. 268.

<sup>60</sup> Llanes, Ricardo; *ibídem*, p. 267.

<sup>61</sup> Club del Progreso. Datos históricos. Sobre su origen y desenvolvimiento. apuntes coleccionados por la Comisión Directiva de este centro con motivo del 50 aniversario de su fundación. Buenos Aires. mayo 1° de 1902, pp.99.

## **\*BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA**

Actas del Concejo Deliberante, 1887.

Censo de la Municipalidad de Buenos Aires, 1904.

Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1887, tomo II.

Club del Progreso. Datos históricos. Sobre su origen y desenvolvimiento. Apuntes coleccionados por la Comisión Directiva de este centro con motivo del 50 aniversario de su fundación. Buenos Aires. Mayo 1º de 1902.

Comisión Central de la Avenida de Mayo. Memoria presentada a la Intendencia Municipal. Buenos Aires. Comp. Sud Americana de Billetes de Banco, 1896.

Fundación Banco Boston, “La Avenida de Mayo”, Buenos Aires, 1989.

Gutman, Margarita; “Buenos Aires, 1536-2006. Historia urbana del área Metropolitana”, 1º ed., Infinito, Bs.As, 2007.

Llanes, Ricardo; “La Avenida de Mayo” (Media Centuria entre Recuerdos y Evocaciones). Colección Cúpula. Editorial Guillermo Kraft Limitada. Bs.As, 1955.

Municipalidad de la capital. Actas del Concejo Deliberante correspondientes al año 1887.

Ortiz, Federico; Gutiérrez, Ramón; Mantero, Juan Carlos y Levaggi, Abelardo; “La arquitectura del liberalismo en la Argentina”, Editorial Sudamericana, 1968.

Plano del proyecto de avenidas diagonales. Memoria de la Intendencia, 1887.

Radovanovic, Elisa; “Avenida de Mayo”, Ediciones Turísticas de Mario Banchik. Bs.As, 2002.

Romero, José Luis; “Breve historia de la Argentina”, Tierra Firme, FCE, Bs.As, 1996.

Romero, José Luis; “Latinoamérica. Las ciudades y las ideas”, 2º ed., Siglo XXI editores Argentina, Bs.As, 2005.

Sarmiento, Domingo Faustino; Arquitectura Doméstica. Revista de Ciencias, Artes y Letras, Buenos Aires, 1879. Reproducido en Anales del Instituto de Arte Americano N° 11, Bs.As, 1958.

Scobie, James; “Buenos aires del centro a los barrios, 1870-1910”, Bs.As, solar-Hachette, 1977.

Sigal, Silvia; “La Plaza de Mayo”, Siglo XXI, Buenos aires, 2006.

Solsona, Justo y Hunter, Carlos; “La Avenida de Mayo, un proyecto inconcluso”, Bs.As, FAU-UBA, 1990.

**\*DIARIOS OREDENADOS POR AÑO DE PUBLICACIÓN:**

Buenos Ayres Herald. 1° de Mayo de 1882.

La Ilustración Argentina. 10 de enero de 1884.

El Nacional. 4 de octubre de 1884.

El Nacional. 31 de octubre de 1884.

El Mosquito. Febrero de 1886.

La Prensa. 10 de abril de 1889.

La Prensa. 1° de marzo de 1897

La Nación. 4 de enero de 1899.

La Prensa. 1° de marzo de 1897