

"Necesidad simbólica y realidad material". Arquitectura terciaria en Buenos Aires. 1907-1934

"Symbolic Demands and Materiality". Tertiary Sector architecture in Buenos Aires. 1907-1934

Virginia Bonicatto

Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Abstract

Once Buenos Aires was defined as the permanent seat of the National Capital in 1880, numerous physical interventions were initiated that radically transformed its image: the opening and widening of streets and avenues, the extension of electrification and the transportation networks were built at the same time as the construction of administrative buildings intended to house the powers of the National State.

In relation to architecture there were, on the one hand, state programs –government offices, schools, hospitals– and, on the other hand, private architecture –business enterprises, tertiary buildings and commercial services– born as a result of the modernization and metropolization of the city that was incorporated like one more node to the worldwide metropolitan network. After reconsidering historiographical positions and investigating diverse sources, the work proposes to think of the great private architectures as banks of technical, typological and linguistic explorations and as objects that, going through conflicts, had a determining role in the construction of an image of Buenos Aires as National Capital and as modern metropolis.

Resumen

Una vez definida Buenos Aires como sede permanente de la Capital Federal en 1880, se iniciaron numerosas intervenciones físicas que transformaron radicalmente la imagen de la ciudad: las obras de infraestructura –como la apertura y ensanche de calles y avenidas, la extensión de la electrificación y las redes de transporte– se dieron a la par de la construcción de edificios administrativos destinados a albergar los poderes del Estado nacional.

En el plano de la arquitectura convivían, por un lado, los programas estatales –sedes gubernamentales, escuelas, hospitales– y por otro, aquella arquitectura privada –sedes empresariales, edificios de actividades terciarias y servicios comerciales– que nacía como producto de la modernización y metropolización de una ciudad que se incorporaba como un nodo más a la red metropolitana mundial. A partir de reconsiderar posturas historiográficas y de la indagación de fuentes diversas, el trabajo propone pensar las grandes arquitecturas privadas como foco de exploraciones técnicas, tipológicas y lingüísticas y como objetos que, sin ausencia de conflictos, tuvieron un rol determinante en la construcción de una imagen de Buenos Aires como Capital Federal y como metrópolis moderna.

Key words

Buenos Aires; capital city; metropolis; tertiary architecture

Palabras clave

Buenos Aires; capital; metrópolis; arquitectura terciaria

Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU). Instituto de Investigación Historia, Teoría y Práxis de la Arquitectura y la Ciudad ((HiTePAC)-CONICET. Arquitecta y Doctora en Arquitectura (FAU-UNLP). Magíster en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad, Universidad Torcuato Di Tella (UTDT). Investigadora asistente CONICET. Docente en Historia de la Arquitectura en la FAU-UNLP.

virgiboncatto@gmail.com

Instantáneas urbanas

"Un magnífico trozo del paseo Alem a donde hace cien años llegaban las olas del río de la Plata" (ver Figura 1). La frase acompaña una postal fechada en enero de 1931: la misma deja ver un fragmento de la Avenida Leandro N. Alem con sus adoquines de granito, la recova, las vías del tranvía, el tráfico —compuesto por automóviles privados y transporte público— edificios en altura y, en primer plano, un hombre "de negocios" en traje y sombrero que intenta cruzar (¿apresuradamente?) la avenida. Hasta allí, como revela con cierto asombro quien escribe la postal, llegaba el Río de la Plata. En efecto, hasta fines del siglo XIX, esta calle —conocida inicialmente como Paseo del Bajo y luego Paseo de Julio— conformó junto con el Paseo Colón la ribera

de la ciudad de Buenos Aires, donde la ciudad se encontraba con su río.¹ El cambio en el escenario se debe a la construcción del puerto diseñado por Eduardo Madero, realizado entre 1886 y 1890, que se proyectó como parte de las transformaciones físicas que acompañaron el proceso de capitalización y metropolización de la ciudad de Buenos Aires. Mediante la creación de nuevos terrenos ganados al río, este nuevo puerto proponía una "imagen de metrópolis europea materializada con docks, grúas y máquinas" que fue "adoptada por las autoridades nacionales para diseñar la fachada urbana, con pesados galpones de almacenaje, representando la emergente Nación moderna" (Menéndez, 2015, p. 56).



Figura 1. Tarjeta postal. En el reverso se lee: "Un magnífico trozo del paseo Alem a donde hace cien años llegaban las olas del río de la Plata." Buenos Aires, Avenida Leandro N. Alem, 1931. Colección Archivo General de la Nación (AGN). 150377. C. 70

Como ya fue dicho, declarada Capital Federal en 1880, la ciudad de Buenos Aires atravesó un largo período de reformas que la acercaron a consolidar una imagen como Capital. El ensanche de calles y avenidas, el extendido de la electrificación, la construcción de escuelas y edificios administrativos la alejaban, de a poco, de una idea de precariedad, de "ciudad efímera" (Liernur, 1993). En 1887 la ley 2089 incorporó los partidos de Belgrano y Flores y, en 1888, se definió el trazado de la futura General Paz que dio a Buenos Aires una superficie de más de 18.000 hectáreas.

Incrementada por la inmigración europea, la población pasó de 177.787 habitantes en 1869 a 1.575.814 en 1914 y 1.700.000 hacia 1919 (Devoto, 2003). La llegada masiva de inmigrantes se hizo evidente en las calles a través de periódicos, escuelas, colectividades y arquitecturas que hacían referencia a culturas extranjeras. La "Babel" de lenguas que muchos veían en la ciudad incentivó la búsqueda, por parte de las elites, de una "identidad argentina" que intentaría combatir todo rastro "extranjerizante" (Devoto, 2003).

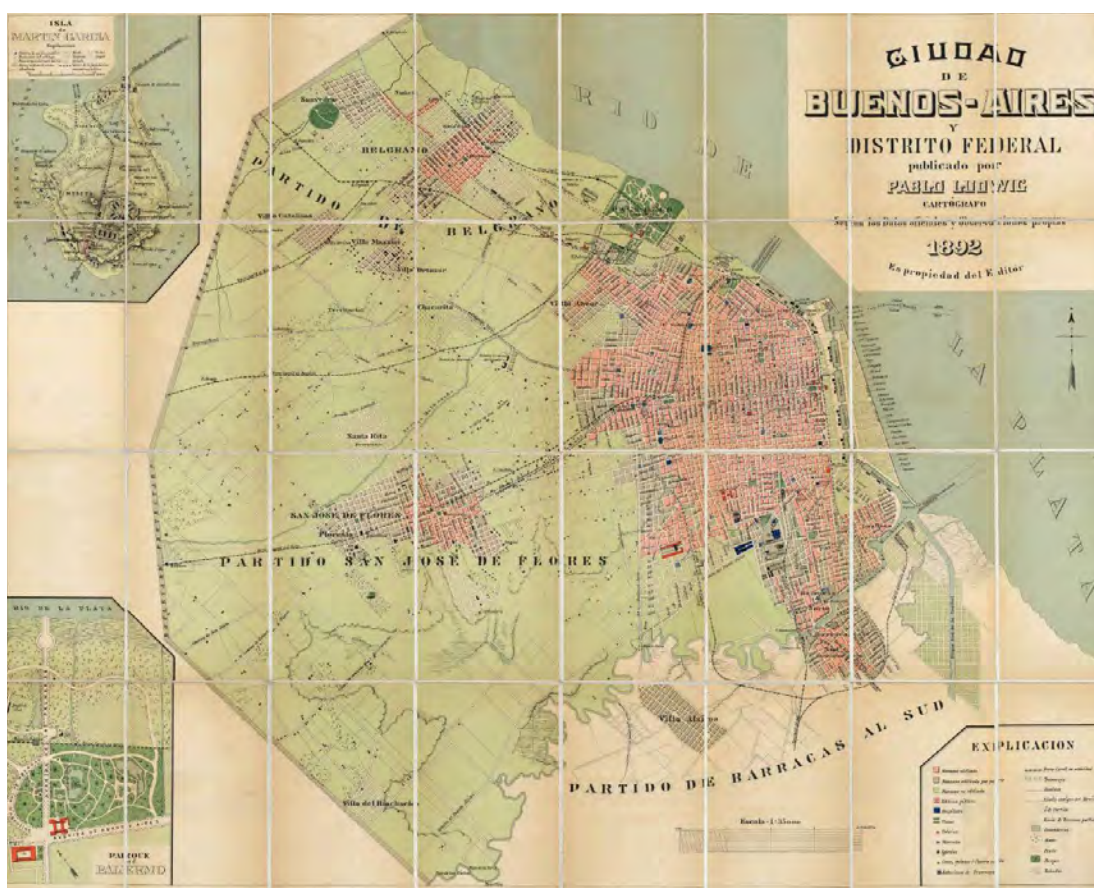


Figura 2. Plano de la ciudad de Buenos Aires con la anexión de los partidos de Flores y Belgrano. Nótese la presencia de los decks del puerto diseñado por Madero y la anexión de tierras ganadas al río. Pablo Ludwig, *Ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal*. Buenos Aires, 1892. David Rumsey Map Collection List n 5012.001, serie 2.

En este complejo escenario de múltiples transformaciones físicas y culturales, el área central de Buenos Aires –como retomamos en el título del trabajo– podría leerse como un palimpsesto que se presenta “como historia de las representaciones del conflicto entre necesidad simbólica y realidad material” (Liernur, 1982, p. 20). Es claramente en este escenario donde se incrementa la competencia entre valores capitalinos y libertades metropolitanas (Liernur, 1993, 2008; Shmidt, 2012). En efecto, como señala Liernur, la problemática de la ciudad, la capital y la metrópolis se superpusieron mezclando los “intereses burocráticos del Estado nacional con aquellos económicos a los cuales se somete la metrópolis” (Liernur, 2012, p. 9). Para analizar estos problemas tomamos el concepto simmeliano de metrópolis (Simmel, 1903) que nos permite entenderla “como el lugar en que se articulaban a la vez el más perfecto dispositivo material de producción, distribución, cambio y consumo de mercancías, y la más acabada metáfora de la economía capitalista” (Liernur, 2003).²

En el caso de Buenos Aires, como en tantos otros, la metrópolis comparte y compite, a su vez, con la Capital. La dicotomía entre capital y metrópolis fue señalada también por Liernur al explicar que:

La libertad en la “metrópolis” es la cualidad imprescindible para que esos flujos (económicos) reduzcan al mínimo cualquier resistencia. Esa “libertad”, debe recordarse, incluye la tendencia a la disolución de todo tipo de valores desde los religiosos a los que llamamos meramente “humanos” (todo tipo de transacción, aun las más aberrantes, debe ser posible en la ‘metrópolis’). La “capital”, en cambio es una formación que tiene a ser estática y estratificada: la “capital” ocupa un centro, se constituye a partir de la fijación artificial de valores, y debe organizar a las personas, a los bienes y a todo tipo de energías en torno a esa centralidad. (Liernur, 2012, p. 10).

Considerando lo dicho, en el presente trabajo partimos de pensar que el centro, arena de conflicto, representa en sus edificios el sistema de circulación del capital, la ausencia de valores de uso, la circulación de la mercancía de la cual la Capital, es decir, el Centro Cívico y representativo, debía alejarse. A partir de ello, nos preguntamos ¿qué rol tuvo la gran edificación privada –destinada a actividades terciarias, empresariales, financieras– que parece competir en el espacio de la ciudad con los edificios gubernamentales?

En este marco, nos interesa detenernos en aquellos edificios de la ciudad de Buenos Aires que surgieron como manifestaciones materiales de problemas propios de la modernidad y sirven para entender los cambios políticos, económicos y culturales que implicaron el pasaje del mundo urbano al metropolitano durante las primeras cuatro décadas del siglo XX (Almandoz, 2013).³ Entendemos que las grandes arquitecturas destinadas a negocios –principalmente producto de encargos desde el sector privado– no sólo fueron banco de prueba de exploraciones proyectuales y técnicas sino que también tuvieron un rol determinante en la construcción de una imagen de Buenos Aires como metrópolis moderna y como Capital Federal.

El presente texto se enmarca en la etapa inicial de un proyecto de mayores dimensiones que toma como espacio de investigación la zona céntrica de la ciudad de Buenos Aires por su densidad de casos y por considerarla un laboratorio tipológico y lingüístico.⁴ La misma encuentra sus límites en las avenidas: Brasil al sur, el eje Entre Ríos-Callao al oeste, Santa Fe al norte y el eje Paseo Colón-Paseo de Julio (Leandro N. Alem) al este, junto con la construcción del Puerto diseñado por Madero –una zona que ya, desde 1880 con la federalización de la ciudad, era foco de intervenciones y preocupaciones impulsadas por el gobierno de Julio A. Roca (Shmidt, 2012, pp., 126-129)–. En cuanto al recorte temporal, el período abarca de 1907 a 1934, a partir de irrupciones y continuidades que surgen en el proyecto arquitectónico.

Ahora bien, dentro de esta zona céntrica de la ciudad, podemos delimitar un área para la llamada *City* porteña al norte de la Plaza de Mayo (Rivadavia-Alem-Corrientes-Maipú) que, dada la implantación de actividades financieras entrada la década de 1910 y 1920, puede extenderse hacia el sur de la Plaza. En efecto, la totalidad de la zona muestra una concentración (que aún hoy va *in crescendo*) de empresas de servicios, casas matrices de los principales bancos, comercios, centros financieros, oficinas, sedes de negocios y edificios gubernamentales que enfatizan la tensión que supone la preexistencia de la Avenida de Mayo (1894) transformada en eje cívico y el contrapunto de la Avenida Diagonal Norte (1913) transformada en eje de negocios, en desarrollo en el período de estudio y que rematará, en 1936, en el Obelisco.⁵

En esta primera aproximación, el foco de estudio se centrará en el eje comprendido por las avenidas Paseo Colón y Leandro N. Alem entre Chile y Córdoba. Dentro de este primer recorte seleccionamos cuatro casos: los edificios de las empresas Railway Building (1907-1910), Dreyfuss (1923-1926), Bunge y Born (1923-1926), Lahusen (1928) –dos en Avenida Paseo Colón y dos en Avenida Alem–. Estos edificios adoptaron la tipología en altura resultado de la implantación de empresas, centros financieros o negocios, ejemplos puntuales dentro de un relato de tendencias. A propósito de estos casos mencionados, haremos referencia a los antecedentes sobre esta problemática para luego realizar un examen sobre los casos a partir del estudio de fuentes diversas como bibliografía, revistas, documentos oficiales, planos, postales y fotografías.

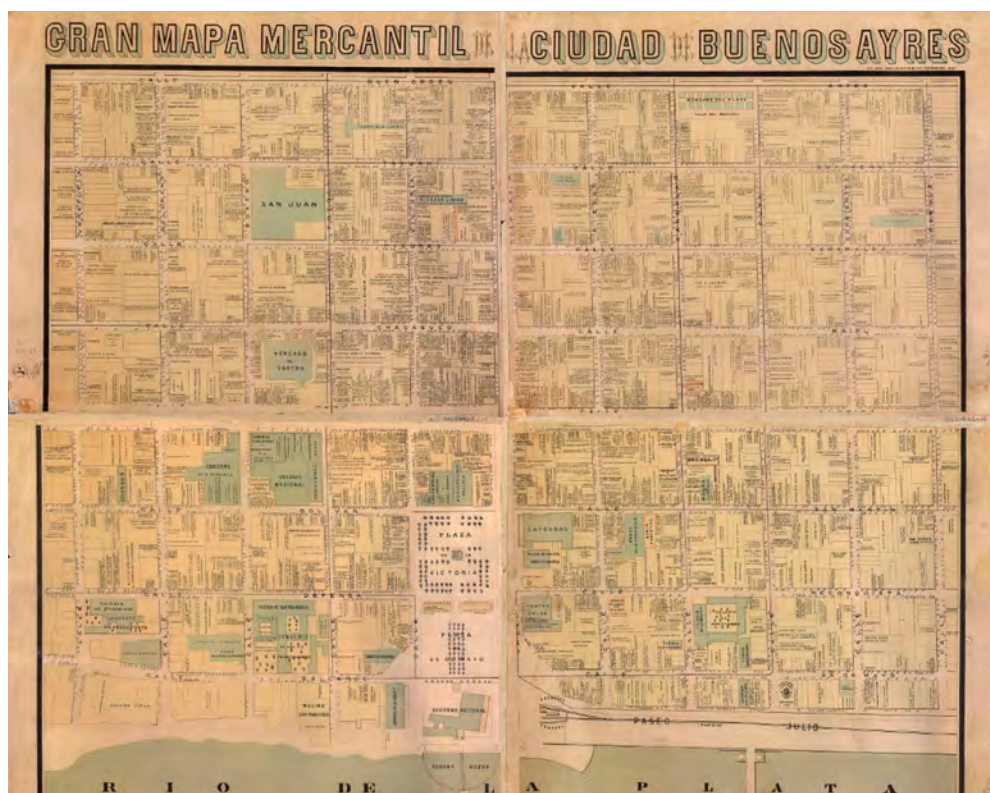


Figura 3. Sector comercial de Buenos Aires hacia fines de siglo XIX. El vínculo entre la sede del gobierno nacional y la aduana es directo. Se ve la antigua costa porteña, la Plaza de Mayo aún sin remodelar y la ausencia del nuevo puerto. *Gran mapa mercantil de la ciudad de Buenos Ayres*. Buenos Aires: Lit Rod Kratzenstein y Cia, 1870. Biblioteca Nacional Digital Brasil: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>

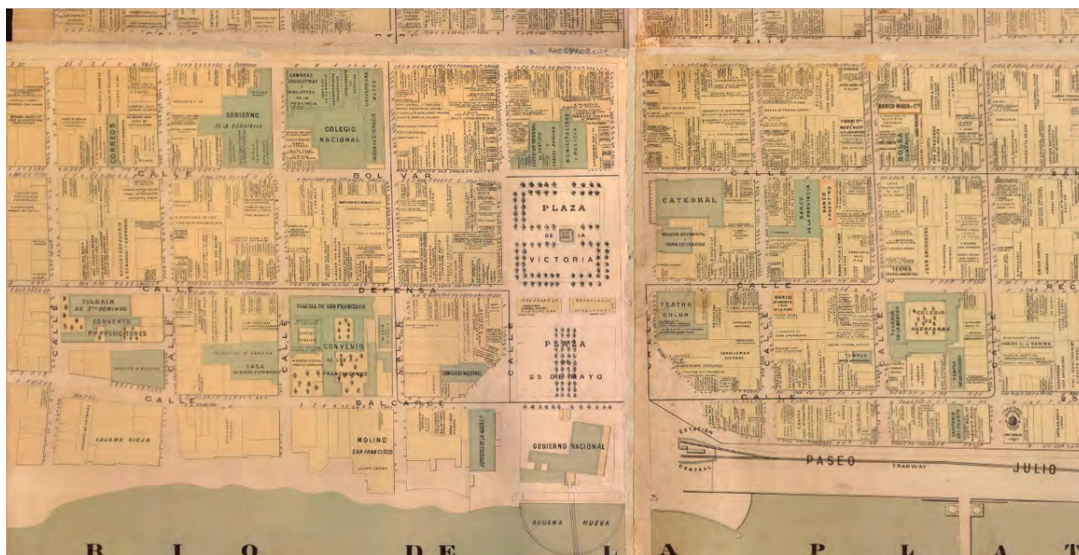


Figura 4. Detalle del sector en cuestión hacia 1870. Gran mapa mercantil de la ciudad de Buenos Ayres.

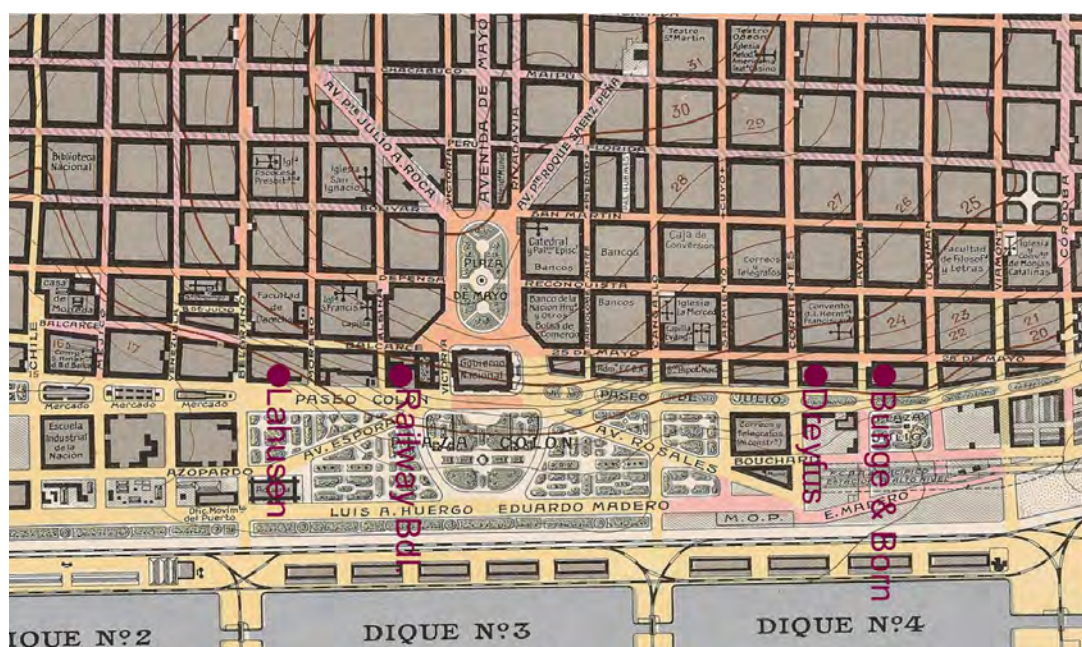


Figura 5. Detalle del mismo sector hacia 1916 con el nuevo puerto ya finalizado y la ubicación de los cuatro edificios. Pueden verse la anexión de terrenos sobre el río, las reformas sobre Paseo Colón y Paseo de Julio, la Plaza de Mayo y la apertura de las diagonales Roca y Saenz Peña. Reconstrucción propia en base al Plano de la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina con el trazado general de calles Alfredo Berisso, Jefe de la Sala de Dibujo ; Manrique Ruiz, Adolfo Kliman, dibujantes. Buenos Aires: Municipalidad de la Capital, 1916. web:<http://pi.lib.uchicago.edu/1001/cat/bib/4786424>)

Es sabido ya que la producción arquitectónica de principios de siglo XX ha sido comúnmente rechazada por la historiografía especializada. Hasta avanzada la década de 1960, los grandes relatos de la arquitectura soslayaron la producción ecléctica cediendo lugar a aquellos ejemplos que estilísticamente resultaban operativos a la construcción del llamado "Movimiento Moderno".⁶ En el ámbito nacional la problemática no ha sido ajena: la arquitectura producida entre 1880 y 1930 y dentro de la cual se encuentran nuestros ejemplos, ha sido asociada con el liberalismo económico y –retomando la frase pevsneriana– como parte del "baile de máscaras" del '900 (Daguerre, 2004). En efecto, en el caso específico de las sedes empresariales, la visión negativa sobre el liberalismo económico parece haber cegado a la mirada arquitectónica (Buschiazzi, 1966; Martini y Peña, 1967; Ortiz et al., 1968). El giro historiográfico que se produce entre las décadas de 1970 y 1980 permitió complejizar la mirada y abordar el objeto desde diferentes perspectivas que permitieron analizar una obra reconociendo las discusiones teóricas en torno a ella, su lenguaje, su geometría y estrategias proyectuales, sin perder de vista los procesos y los medios productivos que constituyen, inevitablemente, su modo de acción (Tafari 1984; Morachiello y Teyssot, 1980). En el marco local, estudios como los de Jorge F. Liernur (1980) Roberto Fernández (1985), Jorge Goldemberg (1985) o Mercedes Daguerre (1995) muestran la complejidad del fenómeno y su particular enraizamiento con la situación de transformación que vive la sociedad argentina. En esta línea nos interesa señalar particularmente el trabajo de Jorge F. Liernur *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad* (2004) que discute con la historiografía que identifica como moderna sólo un sector de la producción arquitectónica y señala a la producción que surge entre 1880 y 1930 como portadora de un léxico acorde a la nueva realidad experimentada durante el proceso modernizador que tiene a la ciudad como escenario.

En esta línea se inscribe el trabajo *Palacios sin reyes* (2012) de Claudia Shmidt. Mientras que otros estudios analizan el proceso de capitalización y metropolización desde una mirada urbana, política o económica, la autora estudió esta coyuntura a partir de la edificación pública. Es esta mirada compleja que permite entender la ciudad a través de los objetos arquitectónicos la que nos interesa particularmente.

Para el período que va de 1880 a 1890, Shmidt advirtió la necesidad que surgió por parte del Estado nacional de consolidar una imagen adecuada que representara a la nación moderna. Esto le permitió señalar que, desde la perspectiva de la "cuestión capital", la principal preocupación de los políticos y de los proyectistas en esta primera etapa fue la de procurar conformar un carácter público que encontró la representación adecuada en aquellas intervenciones de orden "nacional": los grandes edificios públicos (Shmidt, 2012, p. 157).

Como explica Shmidt, la arquitectura pública para la capital permanente –como para el resto del territorio nacional– debía conformar edificios que fueran dignos de la nación, representaran el Estado republicano y señalaran su destino de capital permanente y de estabilidad política. En esta búsqueda de un carácter público, la figura de palacio resultó ideal pues evocaba, a su vez, contenidos simbólicos como la belleza, la solidez o la ilusión de poder (Shmidt, 2012, pp. 181-184): una expresión republicana de la nueva presencia del Estado en términos institucionales que se encontró en el corpus edilicio para la Capital. (Shmidt, 2012, p. 147). Si bien estudios como el de Shmidt se han centrado en los grandes programas arquitectónicos realizados durante este período, los mismos se han enfocado sobre la edificación pública producto de encargos estatales y no sobre la edificación privada. Entonces, al considerar la importancia que la tipología del palacio tuvo en la conformación de un carácter que represente a la Nación argentina, retomamos con mayor énfasis la pregunta sobre qué rol tuvo la gran edificación

privada que parece competir en el espacio de la ciudad con los palacios.

Si bien existen trabajos que han entendido el período a través de la arquitectura privada, los mismos se han dedicado a la vivienda o a establecimientos productivos. Como señala Fernando Rocchi (1999), a excepción de los trabajos de Schvarzer (1983) y Silvestri (2003) "El rol de la industria en la conformación del espacio urbano ha sido ignorado o relegado en los estudios sobre la ciudad de Buenos Aires en el período del auge agroexportador (1880-1930)." Un vacío bibliográfico que surge como "resultado de proyectar sobre la capital argentina la imagen de una urbe parasitaria [sostenida por Scobie (1977)] que absorbía gran parte de la riqueza del país sin ofrecer ninguna contrapartida productiva" (Rocchi, 1999, p. 270). A partir de la importancia de la industria para el estado, Rocchi ha demostrado cómo la implantación de la misma en la ciudad comenzó a dar forma a ciertos barrios –Constitución, Once, el centro mismo– situación que se mantuvo hasta la década de 1920 y dio como resultado una ciudad con contenido industrial (Rocchi, 1994, p. 60).

Mientras que los trabajos de Shvarzer y Silvestri analizan las implantaciones industriales, el análisis a nivel urbano y arquitectónico de la edificación privada relacionada a las sedes de actividades terciarias, centros financieros, negocios, ha recibido escasa atención por parte de la bibliografía especializada. Una excepción la representa el artículo "Rascacielos de Buenos Aires" que Liernur publicó en 1980 en la revista *Nuestra Arquitectura*. Allí, el autor estudió el tema de la construcción en altura en sede porteña entendiendo la tipología como producto del sistema capitalista y "gran tipo de la modernidad" (Liernur, 1980). En 1982, el mismo autor publicó en la revista *Summa* un provocativo artículo titulado "Área Central Norte. Reflexiones para una crítica", cuyos planteos aquí retomamos. Liernur señala la puja de valores que se da entre la ciudad y la metrópolis y el rol que ha tenido el área central de Buenos Aires como escenario del conflicto entre las necesidades simbólicas y la realidad material. Capitalizada la ciudad, surge un

problema en el cual la arquitectura tendrá un papel principal: la necesidad de construir una sede simbólica y un portal de acceso, del cual Buenos Aires carece. La actualidad de este problema es puesta en relevancia por Eleonora Menéndez (2015) quien centra su estudio en el caso de Catalinas Norte entendido como "puerta de acceso" no sólo a la ciudad, sino al país. Este "doble sentido físico y retórico" le permite a la autora estudiar una "historia de las representaciones de la relación contradictoria y conflictiva que existe entre necesidades simbólicas y "realidades" materiales en las ciudades" (Menéndez, 2015, p.164).

Sin embargo, más allá de estos trabajos, el tema de las grandes arquitecturas terciarias provenientes de la esfera privada no ha sido tratado en conjunto sino de manera individual. En este sentido, nos interesa estudiar los programas arquitectónicos que fueron resultado de la metropolización de la ciudad y de la "Buenos Aires fructífera": aquella que incluye la producción de bienes industriales, servicios comerciales, financieros y administrativos, que confronta la imagen de "ciudad parasitaria" sostenida por Scobie con la de "ciudad productiva" expuesta por Rocchi (1999). Esta mirada nos ayuda a pensar el rol de la producción arquitectónica como legitimadora del progreso material experimentado en estas décadas (Gorelik, 1998), y que, como señaló Rocchi, resultó "decisivo en la estructuración del espacio urbano de Buenos Aires" (Rocchi, 1994).

La ciudad de los negocios

Así como el Estado encontró en el palacio una tipología que representara los valores estatales modernos, la sociedad industrial y comercial se inclinó hacia la tipología en altura como vehículo para expresar los valores más elevados de la cultura liberal reinante. La zona que mencionamos, que comprende el eje de las Avenidas Paseo Colón y Leandro N. Alem entre Chile y Corrientes –además de los palacios gubernamentales: Casa Rosada, Correos y Telégrafos, Aduana (Liernur, 1982, p. 27)– se estructura, principalmente,

a partir de la implantación de actividades comerciales, bancarias y financieras. Estas actividades fueron impulsadas por un sector del empresariado que, de diversa procedencia y actividades, promovió avances técnicos, experiencias constructivas e innovaciones en el lenguaje arquitectónico. Como señala Claudio Belini (2017), al igual que la industria, este sector del empresariado se caracterizó por su "heterogeneidad y fragmentación". Entre ellos existían diferencias de poder económico, de inversiones, de origen étnico que "constituyeron aspectos centrales en la compleja articulación de intereses industriales y el lento surgimiento de una identidad que agrupara a este empresariado" (Belini, 2017, p.105).

Entre los casos que analizaremos en esta ocasión, podemos citar las empresas de Ferrocarriles que en 1910 nuclearon sus oficinas en un solo edificio: el *Railway Building* con catorce pisos en Av. Paseo Colón y Alsina. Cercano a éste, en la esquina de Moreno, el grupo Lahusen y Cía. Ltda. dedicado a la rama textil —con sucursales también en Bariloche— estableció su casa matriz. El grupo estaba controlado por Christian Lahusen que formaba parte, a su vez, de otros cuatro directorios de empresas (Rapoport, Musacchio y Converse, 2006). En 1884, Christian Lahusen fundó la compañía Nordwolle (lanas del norte) en Delmenhorst que se abastecía con materia prima importada desde la Argentina y Uruguay. En 1888, y hasta 1921, la firma pasó a estar dirigida por sus hijos, Carl y Gustav Lahusen, quienes emprendieron la construcción de la sede porteña de la empresa que fue diseñada por Ernesto Sackmann (*European Route of Industrial Heritage*, 2017).⁷ Del otro lado de la Casa de Gobierno, sobre la Avenida Leandro N. Alem, se establecieron las sedes de empresas, bancos, financieras y varios grupos económicos, entre otros el Banco Germánico de la América del Sur, el Banco Alemán Transatlántico —ambos de E. Sackmann—, la Sociedad Hipotecaria Belga Americana, la Bolsa de Comercio —ambos de A. Christophersen— y el edificio corporativo para la Compañía Naviera Nicolás Mihanovich

Ltda. finalizado en 1912 y el Palace Hotel, también propiedad de Mihanovich (dos años más tarde, el empresario austrohúngaro finalizaría otro emprendimiento inmobiliario junto a su socio, Otto Wulff, en Belgrano y Perú. Luego, en 1929, el "Edificio Mihanovich" un rascacielos de 78 metros).⁸

En *Fin-de-siècle Vienna*, Carl Schorske señala que hacia principios de siglo XX, a los ojos del arquitecto Otto Wagner, un hombre moderno era "un burgués a la moda, activo, eficiente, racional, un hombre urbano con poco tiempo, mucho dinero y gusto por lo monumental" (Schorske, 1980, p. 60). No podemos evitar pensar en los comitentes de estas obras y el tipo de ciudad que a inicios de siglo XX se fue forjando con su arquitectura. En efecto, en el caso porteño, la heterogeneidad del grupo empresarial reunía actores y negocios de diversa procedencia y estatus social, condición que el conjunto edilicio cristaliza: una sumatoria de individualidades que se transformó en la versión material del éxito económico entendido como un premio merecido (Gorelik, 1998, pp. 215-216).⁹ Sólo basta mirar el mapa de la ciudad de Buenos Aires para dar cuenta de ello.

Entre los casos que mencionamos, el grupo Bunge y Born de Argentina fundado en 1884 conformaría, junto con los grupos Bemberg y Tornquist, los tres principales grupos económicos del país (Belini, 2017, p.106). La firma belga —que cuenta hoy con más de cien años de historia en el país— surgió como producto de la asociación de Ernesto Bunge y Jorge Born, provenientes de Amberes, que a su vez mantenían contactos estrechos con la rama belga de los Bunge (Schvarzer, 1989; Green y Laurent, 1989).¹⁰ El grupo estaba organizado con una estructura bicéfala, con centros de decisión en Buenos Aires y Amberes y actividades en diversos mercados internacionales que operaban en red con negocios en el viejo y nuevo continente (Barbero, 2011; Barbero y Lluch, 2015; Fernández Pérez y Lluch, 2015). En sus orígenes, las primeras actividades de la familia Bunge fueron comerciales, a las que se sumaron luego actividades financieras en

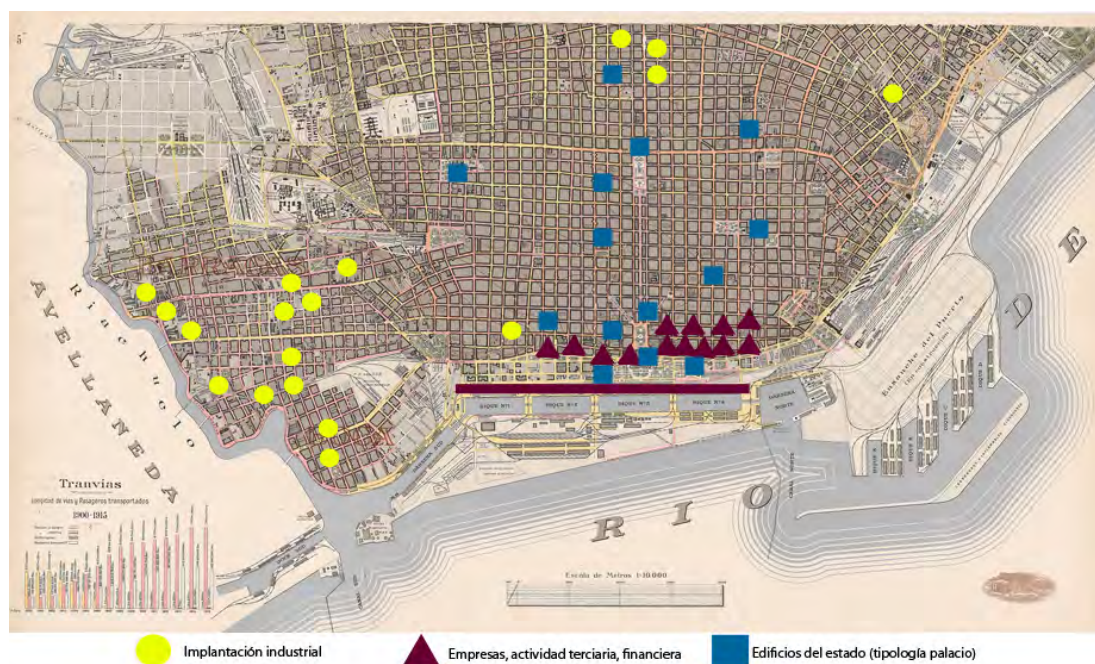


Figura 6. Ubicación de los principales edificios de actividades terciarias y su relación en la ciudad con la implantación industrial y los "palacios sin reyes". Reconstrucción propia en base al Plano de la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina con el trazado general de calles Alfredo Berisso, Jefe de la Sala de Dibujo; Manrique Ruiz, Adolfo Kliman, dibujantes. Buenos Aires: Municipalidad de la Capital, 1916. web:<http://pi.lib.uchicago.edu/1001/cat/bib/4786424>

la creación de un banco junto con accionistas europeos y las agropecuarias –quizá las más conocidas de la empresa– y la compra de tierras. Hacia 1920, la firma fundó Molinos Río de la Plata y la Centenera; a comienzos de siglo XX, el grupo se había posicionado como una de las cuatro mayores firmas exportadoras de la Argentina. Para ese momento, Bunge y Born controlaba el 80% del mercado cerealero mundial, junto con las compañías Dreyfus y Weil Hnos (Anaya Franco, 1997).¹¹

Al igual que Bunge y Born, el grupo Dreyfus mantenía oficinas en diversos países y con una diversidad de rubros. Desde fines de siglo XIX, Leopold-Louis Dreyfus, de nacionalidad francesa, realizaba negocios en el país que se incrementarían notoriamente durante las primeras décadas del nuevo siglo. Además del comercio de cereales, la firma realizaba operaciones financieras con sede en distintos países y continentes. Recién en 1925, con

Louis Dreyfus hijo al mando de la firma, la compañía se registró legalmente en Argentina e inauguró el edificio de su casa central en Av. Corrientes al 200, iniciado en 1923, mismo año en que Bunge y Born comenzó a construir su casa matriz en Av. Alem y Lavalle, a unas pocas cuadras de distancia y frente al edificio de la naviera Houlder Brothers & Co. Esta distribución espacial de las obras transformaba a la zona de Av. Alem y Paseo Colón en un frente que miraba hacia el exterior: una franja de negocios de actividad internacional, en constante intercambio con otros centros de Latinoamérica, con Europa y Estados Unidos.

Con una estructura internacional similar, hacia 1907, Weil Hnos. estaba dirigida desde Frankfurt por Hermann, desde la Argentina por Sam y desde Rotterdam por Ferdinand Weil. Además de las redes internacionales, Weil hermanos estaba vinculada socialmente a Alfredo Hirsch –principal directivo de Bunge y

Born— (Rapoport, 2014). El hijo de Sam, Peter Weil, creó la Sociedad Anónima, Financiera y Comercial (SAFICO) que construyó en 1932 el edificio Safico inaugurado en 1934 en Avenida Corrientes 453. Prácticamente enfrente, en la intersección de las avenidas Alem y Corrientes, se levantó otro rascacielos resultante de la coyuntura económica posterior a 1929: el edificio Comega, construido por Alfredo Hirsch para su Compañía Mercantil Ganadera S.A. (COMEGA) (Rapoport, 2014).¹² Estos vínculos y relaciones comerciales o financieras entre las empresas y grupos económicos mencionados tejieron una red de lazos que se registra también en el espacio físico y en las transformaciones de la ciudad. Este sector de Buenos Aires (Avenidas Paseo Colón y Alem en el que incluimos la City bancaria) alberga un conjunto de arquitectura que puede ser pensado —tomando las ya clásicas palabras de José Luis Romero— como una ciudad en la que “el dinero media los prestigios”. La cercanía al centro del Poder Ejecutivo Nacional, al puerto, a la estación de ferrocarriles se sumaba a las condiciones físicas del sitio que ofrecía lotes con doble orientación, la posibilidad de construir sobre la recova, visuales al río y que permitía, además, implantarse como una “verdadera fachada de la ciudad,” como un portal de acceso a través del skyline, es decir, del perfil urbano (Liernur, 2001, p. 49). A partir de lo dicho, ¿podemos entonces afirmar que tales emprendimientos fueron decisivos en la conformación de una imagen material de Buenos Aires como metrópolis?

Precisamente, el perfil en altura de la ciudad se construiría a partir de la iniciativa privada y no por parte del Estado. Si observamos las postales de la época que, en busca de un portal metropolitano, muestran imágenes del puerto con el perfil de Buenos Aires como fondo, lo que vemos recortarse en el cielo son los edificios mencionados. El gobierno tendría que esperar hasta 1931, cuando finalmente la torre del Palacio Legislativo asomó entre las “catedrales de negocios” (Tafari, 1980).

Ahora bien, para las empresas, grupos económicos o financieras la tipología en altura se presentaba —dentro de las opciones

disponibles— como la posibilidad de conjugar ganancia y prestigio: por un lado los encargos eran parte de una estrategia comercial de los comitentes orientada a disminuir el riesgo económico a través de la diversificación no integrada de capitales, y por otro lado, la tipología permitía dar forma material a una carrera exitosa a través de una arquitectura colosal (Bonicatto, 2011). En los casos señalados, el negocio inmobiliario que representa la construcción en altura se conjugó con la búsqueda de valores, la falta de prejuicios y el espíritu aventurero de los comitentes que abrieron el juego a la innovación. En efecto, quienes se inclinaron por la construcción de edificios en altura o rascacielos en Buenos Aires formaban parte (y eran a su vez resultado) de la vida agitada de la metrópolis, celebraban los avances de la ciencia y de la tecnología y entraban en tensión con parte de una elite conservadora



Figura 7. Publicidad en la que, como prueba de confianza en el producto, se muestran entre otros, los edificios Pasaje Barolo, Banco de Boston, Edificio Roccatagliatta. *Revista de Arquitectura* (julio, 1928).

que portaba una mirada nostálgica añorando el regreso a una mítica "gran aldea" (Gorelik, 1993, pp. 215-216). Esta tensión que se daba en el plano de las ideas era abonada por la prensa y la publicidad que utilizaban la imagen de la arquitectura y ofrecían una versión tangible de la Buenos Aires futura, imaginada como metrópolis vertical (Bonicatto, 2011).¹³

Entre los casos que conforman el total del grupo (véase figuras 5 y 6) nos interesa referirnos sólo a algunos de los ejemplos. En primer lugar, el *Railway Building* inaugurado en 1910, con catorce pisos, se convirtió en el edificio más alto de la ciudad. Su estructura de hierro, el manejo de órdenes clásicos, muros lisos y el uso de nuevas tecnologías como estructuras de hierro, sistemas eléctricos, comunicación por telefonía, sistemas sanitarios o de aire acondicionado lo presentaban como resultado de avances técnicos. Junto con el Plaza Hotel (1907-1909), el *Railway Building* inicia la serie de los primeros rascacielos porteños (Bonicatto,

2011). A poca distancia del *Railway Building*, el edificio de la firma Lahusen & Cía. Ltda., no despliega la altura del primero, pero innova en sus aventanamientos que dejan prácticamente nula superficie muraria y representan una verdadera innovación tanto técnica como lingüística (Nuevo Edificio Lahusen, 1928). Su estructura realizada en hormigón armado por la empresa GEOPE (Compañía General de Obras Públicas S.A.) fundada en 1913 como filial de Philipp Holzmann con capitales alemanes, consolidaba la primacía de los saberes germanos en lo referente a este sistema constructivo, dejando de lado las estructuras en perfiles de hierro y los saberes de dominio británico (Grementieri y Shmidt, 2010). En este sentido, como señalan Grementieri y Shmidt: "Las más importantes empresas germanas en la Argentina se preocuparon por su imagen corporativa, no solamente a través del diseño gráfico de alcance masivo en la publicidad de sus productos sino también en su arquitectura"



Figura 8. "Paseo Colón y la ciudad hacia el NO". Ca. 1927. A la izquierda el edificio Lahusen aún en construcción, a la derecha el *Railway Building* con su recova "moderna". Nótese el frente sobre Paseo Colón, entre Alsina y Moreno cuyo cerco y aparente movimiento de tierra indican el inicio de nuevas obras. Colección AGN 1600.425, C 70.

(p. 81). El uso de nuevas tecnologías favorecía la asociación del emprendimiento arquitectónico con el avance del mercado y la imagen de progreso basada en el crecimiento industrial. El edificio se presentaba así como prueba del éxito personal y como firma personal en la metrópolis (Areas Peixoto y Araújo Bispo, 2016).

Sobre el frente de Avenida Alem se ubican el edificio Bunge y Born y el edificio Dreyfus. A pocas cuadras de la casa central de la firma belga, en el enclave del puerto, se levantaban los, hoy lamentablemente demolidos, Silos, molino y elevador de grano de Bunge y Born, los mismos habían sido construidos en hormigón armado por Ernest Stricker entre 1902-1904. Los silos habían sido símbolos de modernidad desde su inauguración difundida en diversos medios (Grementieri y Shmidt, 2010, p. 110). En 1911, fueron señalados por Walter Gropius como el ejemplo a seguir en lo referente a arquitectura e incluidos en el cuaderno de *Deutscher Werkbund* en 1913; diez años después el conjunto fue entronizado por Le Corbusier en su libro *Vers une architecture* (Grementieri y Shmidt, 2010, p. 112). Su

ubicación en el nuevo puerto los presentaba como una fachada de la ciudad que se lucía como "granero del mundo". A poca distancia y veinte años después la empresa inició otra gran obra moderna que haría de fachada de la ciudad: la casa central de la firma Bunge y Born.

La sede de la casa belga se eleva con diez plantas (altura legalmente permitida sobre la avenida) y una novedosa estructura de hormigón armado que estuvo a cargo del ingeniero M. Kinbaum (Legajo de obra Bunge y Born, 1926). Si bien el sistema estructural en hormigón armado permitía el diseño de una planta prácticamente libre, la disposición de la misma se organiza en torno a un mezquino patio de ventilación deudor de la casa de renta y de la reglamentación vigente —esto se repite en el edificio Dreyfus y los casos mencionados anteriormente (Legajo de obra Bunge y Born, 1926; Gentile, 2004)—; una situación se que podría haber evitado fácilmente en las construcciones sobre las Avenidas Alem y Colon, dada la dimensión angosta de los lotes y la doble o triple ventilación.

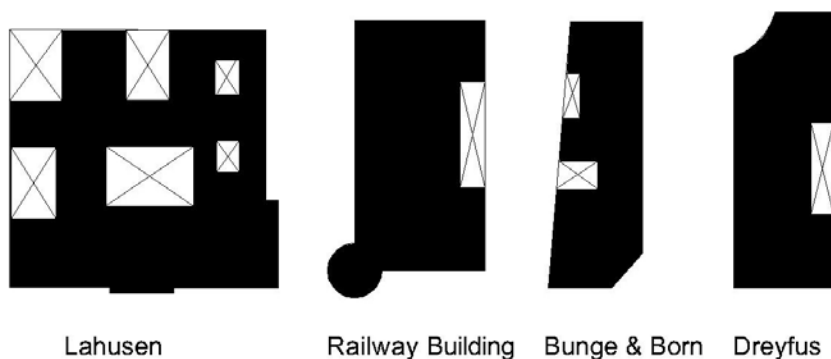


Figura. 9. Disposición de armado de plantas en torno a patios de ventilación en los edificios mencionados. Reconstrucción propia.

Esta disposición a modo de "casa de renta" distancia estos casos de muchos de los ejemplos norteamericanos en los cuales –independientemente de las dimensiones del lote– la planta es usada en su totalidad. Si bien existen casos como el University Club de Chicago que presenta un patio de aire y luz, la tipología en Norteamérica destaca la ausencia de patios o huecos de ventilación y el núcleo de ascensores se ubica de manera compacta en un sector, liberando el espacio de uso; en caso de ser necesario debido a la amplia superficie en planta, el edificio se estructura en forma de peine, en forma L, H, U, etcétera, dejando fachadas libres.

Por ejemplo, en el caso de Bunge y Born el edificio se levanta con diez pisos y 39,40 metros de altura en un lote angosto –que permite buena iluminación y ventilación– y una superficie de 778m², con 15,32 metros sobre Alem; 12,14 metros sobre 25 de Mayo y 52,40 sobre Lavalle (Edificio de renta propiedad Bunge y Born, 1926). A pesar de su escasa

profundidad, el edificio cuenta con dos patios de ventilación que se alternan con los servicios y núcleos de circulación vertical. Sobre las fachadas se dispusieron las oficinas de la empresa y salas de reuniones. El diseño hace uso del desnivel generado por la barranca (+/- 0.00 sobre Av. Alem y +5,87m sobre 25 de Mayo): desde 25 de Mayo se accede al piso principal y desde Av. Alem se accede a la zona de embarques, recibos, aduana, etc. generando una circulación en paralelo: un acceso a las actividades de la City y un acceso para la circulación e intercambio sobre Av. Alem (Legajo de obra Bunge y Born, 1926); Memorias del gobierno, s/f). Como un grito de individualidad en la complejidad de la metrópolis, el diseño del arquitecto Pablo Naeff caracterizó las diversas actividades de la firma belga en cada fachada: sobre la esquina de Lavalle y Av. Alem se encuentra la escultura de "El sembrador", y en la esquina opuesta, el acceso sobre Lavalle y 25 de Mayo, muestra un escudo rodeado por mieses, una



Figura 10. Vista de la Avenida Leandro N. Alem hacia el norte. A la derecha el edificio Bunge y Born. Nótese las diferencias de alturas y de diseño de las recovas Colección AGN 10045, C70.

hoz, leones, flores y frutos, en clara referencia a las actividades de la empresa. La agricultura, la fuerza, la abundancia se hacen presentes en el edificio. Posados en el balcón sobre el acceso, los leones –emblema del escudo Belga– sostienen un escudo con la figura de Mercurio (dios romano del comercio) junto a cornucopias con frutos, símbolo de la abundancia y la fecha de 1925, año de finalización del edificio (Legajo de obra Bunge y Born, 1926).

Con la voluntad de expresar prácticamente la diversidad de cada rubro de la firma, sobre el acceso de Av. Alem un grabado representa un molino, otra de las ramas de la empresa. Además de la masa del edificio, su ornamentación debía construir un carácter adecuado que personificara a sus propietarios. Las reminiscencias de la arquitectura gótica flamenca (de Bruselas y Amberes) que “aluden a las corporaciones financieras de las ciudades portuarias pertenecientes a la Liga Hanseática” (Grementieri y Shmidt, 2010, p. 83) se evidencian en la totalidad de la obra: los arcos ojivales de la recova, los balcones salientes, la ausencia de órdenes clásicos, la búsqueda de luz mediante grandes paños vidriados hacen –aún hoy– que el edificio destacara su singularidad entre los ejemplos porteños. Las innovaciones técnicas realizadas en la construcción –como la primacía del vacío sobre el lleno en fachadas, la estructura en hormigón armado o los sistemas de instalaciones– permanecían así “detrás” de aquellos elementos que otorgaban el carácter al edificio. Para este caso, como para los demás ejemplos, podemos pensar aquello que Schorske señaló para los edificios de la Ringstrasse: “la esencia de la sociedad industrial y comercial debía proyectarse en los ropajes de los estilos artísticos preindustriales. La ciencia y el derecho eran verdades modernas, pero la belleza pertenecía a la historia” (Schorske, 1980, pp. 68-69). La arquitectura debía expresar una correcta sensación de dignidad y opulencia y representar los valores a los que aspiraba la elite de la era liberal.

Vecino al edificio Bunge y Born, se encuentran las oficinas de la compañía Dreyfus. Como

una pausa en la continuidad de la metrópolis, el edificio llama la atención del peatón a través de su tamaño y su decoración. El mismo se desarrolla en siete plantas más un basamento de dos niveles en granito martelinado cuyo gris intenso contrasta con el color arena del edificio. Su ubicación, en la esquina de Av. Corrientes (en la cual se dejó espacio para el futuro ensanche) entre Av. Alem y 25 de Mayo permite lograr una mayor perspectiva que fue explotada por los arquitectos P. Nenot, P. Pater y N. E. Gantner al ubicar los emblemas de la empresa sobre los ángulos de la fachada: un grupo decorativo recorre verticalmente el edificio y deja ver un ancla, salvavidas, espigas de trigo, guadañas, frutas, vegetales y hojas de roble en alusión a las actividades de los propietarios y en un intento de recuperar los valores que la vida metropolitana parece olvidar.



Figura 11. Vista de “Avenida Alem y Corrientes”. Nótese la monumentalidad del edificio Dreyfus –previo ensanche de la calle Corrientes– en contraste con la construcción de dos niveles que vemos en primer plano. Colección AGN, 74030, C70.

En la vereda de enfrente, en la intersección de las avenidas Alem y Corrientes, se levantó el edificio Comega inaugurado en 1934. Con su aparente despojo de ornamento —el edificio está recubierto en placas de mármol travertino—, el Comega se transformaría, junto con el Safico y con el edificio Kavanagh en un ícono de los “prismas puros” de los 30 y llevaría consigo la metáfora del rascacielos-pórtico-arco triunfal (Liernur, 1982, p. 80). Precisamente, “la verticalidad monumental se convierte en el principal signo de la metropolización” (Sevcenko, 2013, p. 150). La ciudad cambiaba, y la imagen de Buenos Aires como metrópoli moderna parecía fundarse en estos edificios que, fruto de la iniciativa privada, se levantaban como un conjunto irregular de individuos anárquicos en la uniformidad de la grilla.

Metrópolis y Capital. “Necesidad simbólica y realidad material”

En “Área central norte”, Liernur señala la necesidad, una vez capitalizada Buenos Aires, de construir una sede simbólica y material que sirva a su vez como portal de acceso a la ciudad (Liernur, 1982). Como ya fue planteado, el centro, como arena de conflicto, representaba en sus edificios el sistema de circulación del capital, la ausencia de valores de uso, la circulación de la mercancía de la cual la Capital, es decir, el Centro Cívico y representativo, debía alejarse. Desde el ámbito intelectual, entusiastas de la metrópoli maquinista como Gerchunoff (1914) o Vera y Gonzalez (1907, 1910) confrontaban con posturas como la de Ricardo Rojas o Manuel Gálvez que se enmarcaban en la ideología antimetropolitana y veían en la red de monumentos, como señaló Gorelik, un manto purificador con el que la Buenos Aires fenicia, la ciudad puerto, la prostituta que se engalana podría salvarse (Gorelik, 1998, pp. 213-214). Esta diferencia de miradas es perceptible en la diversidad de planes y proyectos realizados durante las décadas de 1910 a 1930 que plantearían el traslado del Centro Cívico o su refuncionalización.

Desde mediados de la década de 1910 varias posturas como la de Víctor Jaescke o Enrique Chanourdie desde la Sociedad Central de Arquitectos se inclinaban por el traslado del centro hacia el oeste, que conformaba la línea de expansión y centro geográfico de la Capital. Se realizaron varios proyectos que plantearon la posibilidad de una reorganización funcional y representativa del centro antiguo de Buenos Aires (Gorelik, 1998; Novick, 2012). Como explica Eduardo Gentile, hacia la década de 1920 la concentración de actividades gubernamentales alrededor de la Plaza de Mayo comenzó a debilitarse con el traslado del Poder Ejecutivo y Judicial momento en que la idea dominante era la de descentralizar los centros cívicos, situación que se veía necesaria ante el avance de la *City* (Gentile, 2004, pp. 60-63).

Existían, sin embargo, posturas como la de la Comisión de Estética Edilicia que en oposición al traslado del centro propuso en 1925 agrupar los edificios gubernamentales en torno a la Plaza de Mayo (Gentile, 2004). La propuesta 2 del Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio plantea dos rascacielos en torno a Plaza de Mayo a la manera de “portal de acceso” (CEE, 1925; Novick, 2012). Precisamente, en el marco de las teorías de la *City Beautiful* el valor simbólico del rascacielos fue utilizado desde la gestión pública como parte de planes y proyectos integrales que otorgaban una connotación positiva al elemento vertical al plantearlo como un “objeto controlado” que se incorporaba como un objeto representativo en la arquitectura cívica: la torre domesticada entraba en la disciplina como algo capaz de subsumirse a una lógica no comercial. Tales propuestas contrastaban con los casos materializados en la ciudad: hacia mediados de la década de 1920 Buenos Aires contaba ya con cinco edificios señalados como rascacielos y numerosas construcciones en altura (de entre siete y once pisos) que, dada su implantación dispersa en la trama, no lograban construir un núcleo compacto en vertical. La torre símbolo de pórtico y de progreso permanecía en el plano de la utopía (Bonicatto, 2011).¹⁴

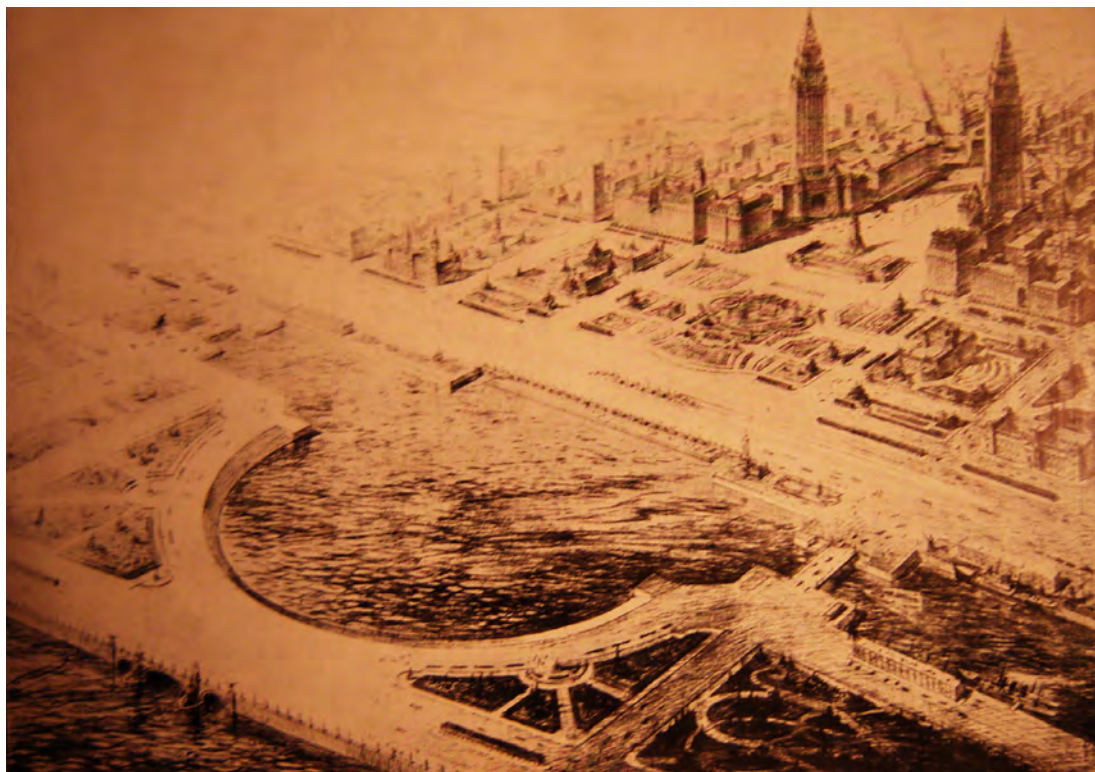


Figura 12. Perspectiva. Proyecto para la remodelación del área de Plaza de Mayo. Intendencia Municipal, Comisión Estética Edilicia (1925).

El debate en torno al traslado del centro puede verse en la cantidad de proyectos presentados durante esos años. En 1926, Della Paolera propuso mantener el centro representativo en la Plaza de Mayo pues era, y había sido, el corazón de la ciudad. Hacia 1927, los Amigos de la Ciudad plantearían la necesidad de estudiar si se debían construir edificios gubernamentales en el entorno de Plaza de Mayo o si debían desplazarse.

Las posibilidades que representaba la tipología en altura como elemento simbólico comenzaron a explotarse en la década de 1920. En 1927, J. B. Hardoy propuso un ordenamiento para el sector del centro ubicando edificios a modo de fachada en el cual agrupaba rascacielos como portal. Esta problemática sobre la convivencia del centro cívico y el de negocios y la necesidad de un portal se extendieron durante la década de 1930; en

1932, Beretervide y Vautier plantearon la imposibilidad económica de trasladar el centro de negocios y financiero. Un año después, Otaola señalaría la incompatibilidad entre la City (el centro de negocios y actividades terciarias) y el Centro Cívico y municipal —es decir, la necesidad de evitar la presencia del gobierno en la zona de negocios— y planteó el traslado del Centro Cívico al centro geométrico de la ciudad (Liernur, 1982). Finalmente, no podemos dejar de mencionar la propuesta de Le Corbusier, Ferrari Hardoy y Kurchan que en 1938 retomó el plan para Buenos Aires que había sido realizado por el maestro suizo en 1929. El plan establecía un conjunto de rascacielos en el río que, a la manera de *Cité des affaires*, se presentaría, además, como un portal de acceso a la ciudad vista desde el río (Gorelik, 1998; Liernur y Pschepiurca, 2008).

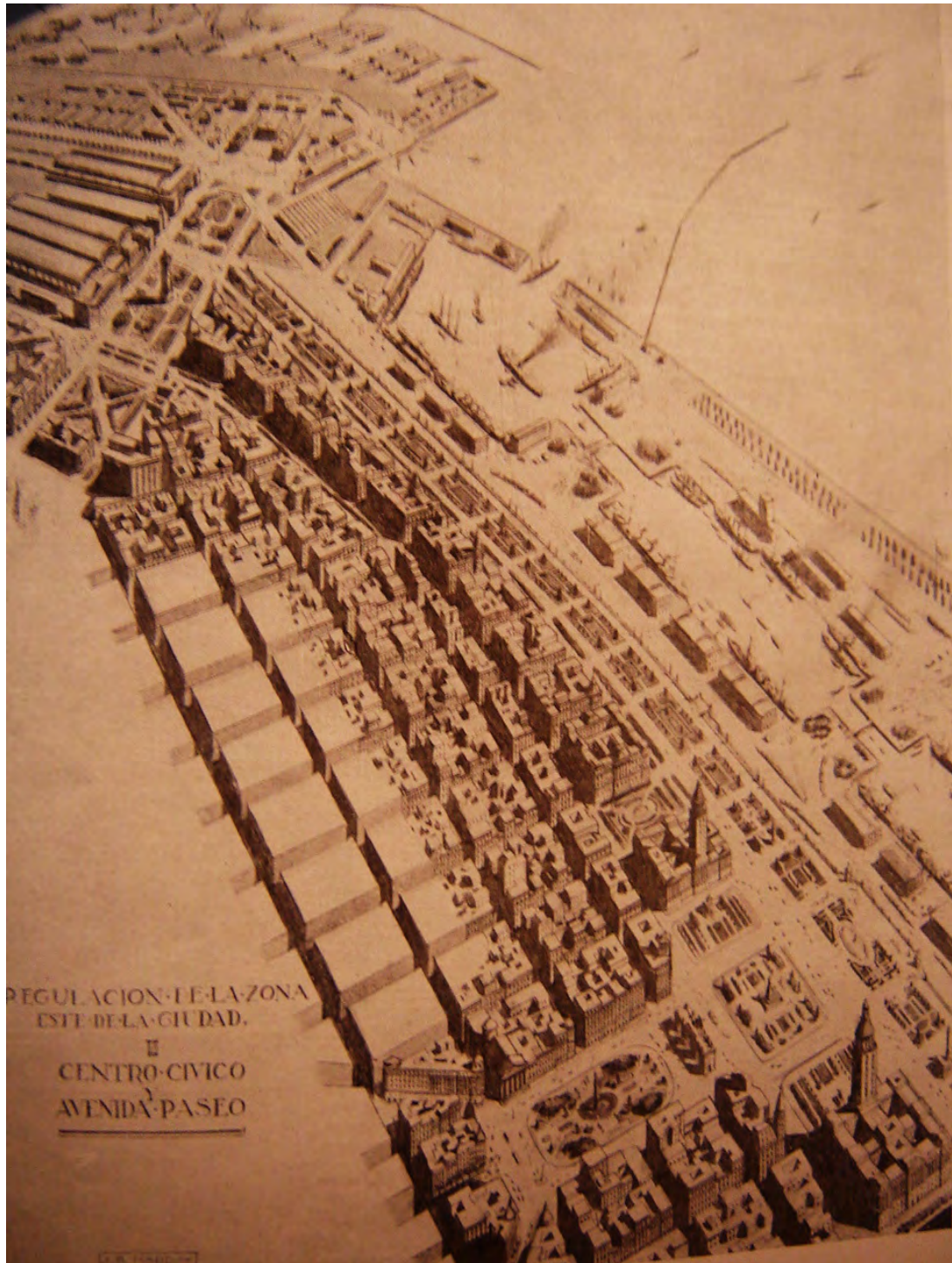


Figura 13. Perspectiva aérea del centro cívico propuesto por J. B. Hardoy como parte de la remodelación de la zona este de la capital. Hardoy, J. (1927). Consideraciones sobre urbanización de la ciudad de Buenos Aires. *Revista de Arquitectura*, 83. p. 448. La nota publicada en la revista se inicia y cierra, justamente, con dos imágenes de la Plaza de Mayo a inicios de siglo XIX: el Cabildo y la pirámide de mayo en primer plano y la vieja recova

La discusión sobre la ubicación y resignificación del centro cívico cobraba fuerza a medida que la arquitectura terciaria se expandía. Una mirada sobre los casos señalados da cuenta del empuje del capital en este sector: durante la década de 1920 se inauguraron entre otros, en el edificio Bunge y Born (1925); el Dreyfus, el Banco Alemán Transatlántico y el Banco Francés del Río de la Plata (1926); el Lahusen y el Banco Germánico y de América del Sud (1928). Un resultado en piedra de la bonanza económica de la primera posguerra que se sumaba al impulso industrial recibido por las políticas económicas del gobierno de M. Torcuato de Alvear (Míguez, 2008).

Si bien, como señalamos, existieron propuestas por parte del municipio, los edificios en altura que lograron materializarse fueron resultado de experiencias individuales que, de a poco, se sumaban al conjunto urbano. Ante esta situación, desde el Honorable Concejo Deliberante (HCD), el municipio intentó dar solución a lo que entendía como un desenfreo de la especulación privada posibilitada por la falta de regulación estética. A su entender, una fuerte regulación de la especulación privada permitiría, por un lado, dar respuesta a la tensión entre los valores del centro cívico y el centro financiero y, por otro, lograr una fachada para la ciudad a través de la creciente iniciativa privada. En este marco, el 13 de julio de 1931 se dictó una ordenanza que establecía "Propender dentro de lo posible a la edificación monumental en lugares que, como los Paseos Leandro N. Alem y Colón permiten por su situación especial..." (HCD, 1931). Si desde el gobierno los planes no se concretaban, la solución era entonces regular y dirigir la edilicia privada que se colaba por las grietas de las flexibles ordenanzas.¹⁵ Estas tensiones permiten ver la voluntad de ciudad de un sector del municipio que buscaba al regular la edilicia privada lograr el carácter que consideraban adecuado para la metrópolis. En 1927, el concejal Grisolia reclamaba que al recorrer el mapa de Buenos Aires se "advierde con tristeza la primera impresión del que penetra a la ciudad desde su río" y señalaba

que el frente a Leandro N. Alem y Paseo Colón constituía una "importante vía" de la cual se debían eliminar "los actuales locales que la infestan en su (HCD, 1924) centro". De llevarse esto a cabo, "los diez pisos de su magnífica edificación realzarían soberbiamente" (HCD, Julio 1927). Aún en 1931 –con el Reglamento de 1928 ya en vigencia– el concejal Fagioli intentaría nuevamente reforzar la necesidad de la imagen de portal o de un perfil de acceso a Buenos Aires a través de la regulación de la iniciativa privada. En sesión de julio de 1931 declaraba: "que la uniformidad y la altura de los edificios al levantarse formen un conjunto estético que contribuya a anticipar al viajero la sensación de esfuerzo realizado por el país, y cuya fiel expresión es el grado de adelanto alcanzado por la Ciudad que le sirve de Capital" (HCD, julio 1931; Liernur, 1983, p. 80).

La reforma al Reglamento General de Construcciones impulsada por el municipio y sancionada en 1928, proponía establecer un criterio nuevo por zonas "establecidas de a cuadras con las necesidades de los distintos barrios, con el valor de la tierra y siguiendo el criterio de que la ciudad debe ir disminuyendo su altura a medida que se aleja de la city" (HCD, junio 1928). El reglamento adoptaba así, el criterio de la Comisión de Estética Edilicia en su plan de centralización realizado en 1925 y se inspiraba en "las modernas reglamentaciones de las ciudades norteamericanas". De acuerdo a los ediles, la propuesta resolvía el problema del reglamento vigente de permitir la altura dependiendo del ancho de la calle que daba como resultado manzanas con diferentes niveles. Finalmente, remarcaban que "la solución que se propone la única que puede arbitrarse para conciliar la existencia de la 'city' con la construcción adecuada del resto de la capital" (HCD, junio 1928).

La propuesta impulsada por el HCD para la reforma del Reglamento intentaba, por un lado, establecer límites para lograr una convivencia armónica entre la imagen de ciudad que se pretendía por parte del municipio y la forjada

por las voluntades particulares. Por otro lado, intentaba disminuir el choque de valores que surgía de las tensiones entre la ciudad de los negocios y la ciudad capital.

Postales de la capital

La heterogeneidad y la tensión en el centro porteño ha sido –y es– tema de numerosas tarjetas postales y fotografías. La figura 14 muestra una imagen de la Avenida Alem tomada en la década de 1930 en la que vemos como fondo una serie de edificios de alturas y estilos de los más diversos; entre ellos, la Bolsa de Comercio diseñada por Alejandro

Christophersen se muestra en plena actividad y amputada en uno de sus lados por la cámara. El interés de la fotografía, precisamente, no es otro que mostrar la metrópolis y la Capital enmarcadas por el acceso de la estación Alem de la línea de subte B que se nos presenta en primer plano. Las reminiscencias con el *Subway* neoyorquino –la línea fue realizada por una empresa norteamericana entre 1928 y 1930 (Zunino Singh, 2013)– se hacen evidentes al igual que el dinamismo de la imagen; una toma casi en contrapicado muestra una metrópolis vertical en cuyo caos conviven las más diversas experiencias.



Figura 14 "Entrada de subte Lacroze, estación Alem. En segundo plano vista de la Avenida Alem", Colección AGN 188445, C 70

La imagen parece dar cuenta, además, de la tensión generada por la falta de previsión por parte del Estado reflejada en las discusiones que desde el municipio intentaban controlar y regular la edificación privada e imponer una estética mediante la normativa. Esta diversidad parece cristalizar una sumatoria de individualidades, una red de lazos y relaciones comerciales o financieras entre las empresas y grupos económicos que se registra también en el espacio físico y en las transformaciones de la ciudad.

Las propuestas para el traslado del centro cívico realizadas durante las primeras décadas de siglo XX no partían solamente

de una refuncionalización de la zona o un ordenamiento urbano para equilibrar la ciudad sino que apuntaban a algo más profundo: resguardar los valores del Estado de las actividades que se daban en el City, separar la imagen de la Capital de la de la metrópolis. A diferencia de otros casos, en Buenos Aires las dos estructuras (financiera y burocrática, valores capitalinos y libertad metropolitana) comparten –inclusive hoy– el mismo sitio. El centro cívico permanece en una constante tensión con la City, la ciudad de los negocios, que parece no haber tomado sólo la superficie sino también el cielo.

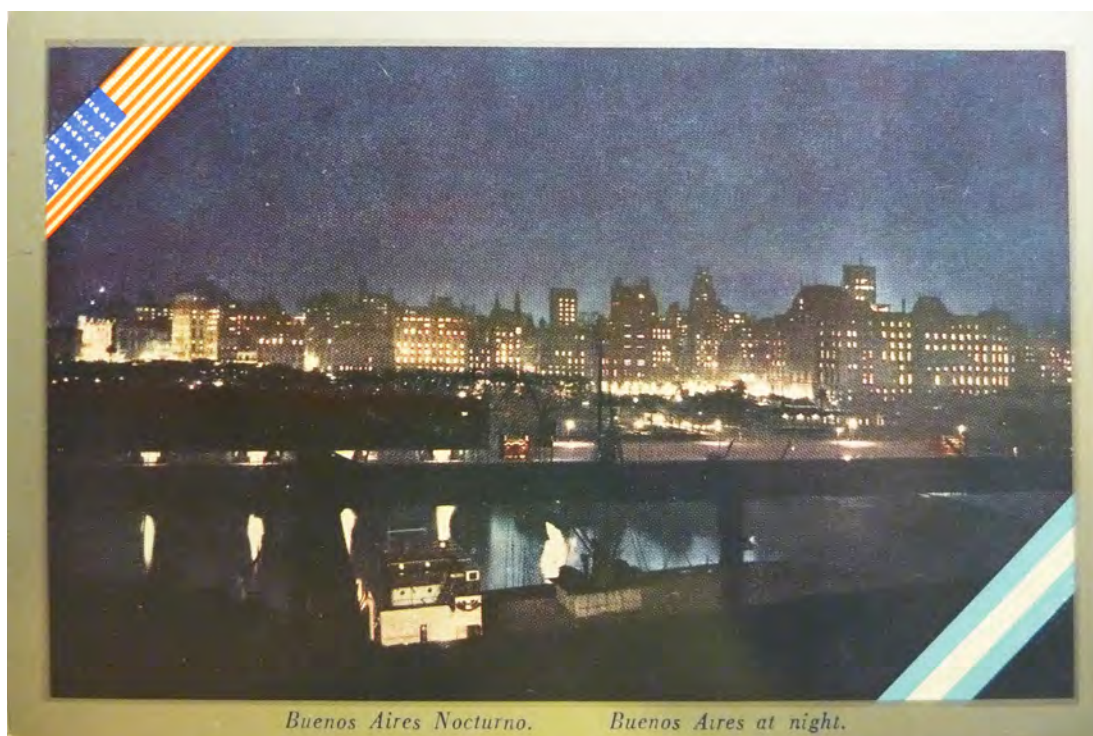


Figura 15. Tarjeta postal. Buenos Aires, Nocturno, la ciudad vista desde el Río de la Plata, Plaza Colón, Avenida Alem, Correo Central. Originalmente parte del libro de Horacio Coppola (1936). *Buenos Aires 1936*. (Visión fotográfica).

El conjunto de edificios que estudiamos en el presente trabajo, y que nos muestra la imagen de Coppola transformada en postal, fue el resultado de la implantación de sedes terciarias en Buenos Aires y forma parte de una discusión más amplia del fenómeno que se producía en los centros metropolitanos desde los fines de siglo XIX, en el que el eclecticismo arquitectónico se convertía en la norma, y las libertades individuales del liberalismo económico parecían corresponder a la voluntad de hacer de la arquitectura urbana un conjunto de muestras únicas y sobresalientes.

La actividad de metrópolis como el lugar donde domina la libertad financiera, donde toda transacción es posible y donde los valores se disuelven parece materializarse en el conjunto de edificios que hemos mencionado: un conjunto arquitectónico que surge como resultado de las nuevas actividades terciarias y de servicios que comenzaron a desarrollarse en el país, y que dio lugar a nuevas estrategias proyectuales en la arquitectura moderna en la Argentina. Edificios como las sedes financieras de Bunge y Born, Dreyfus, Lahusen o el Railway Building devienen testigo material del éxito económico de sus propietarios y del avance técnico e industrial. Rascacielos como el Comega o el Safico se incorporaron al disperso perfil urbano porteño iniciado dos décadas antes por los primigenios rascacielos y conformaron un fondo imprescindible para aquellas postales que, desde el río, mostraban a Buenos Aires como metrópolis moderna.

Agradecimientos

A Graciela C. de Labajos, Gerente de Servicios de la Fundación Bunge y Born, Buenos Aires.

Notas

¹ En el siglo XIX el paseo cambió su nombre a "Paseo de la Alameda", "Paseo de Julio" y, finalmente, por decreto de 1919, cambió nuevamente su nombre a Avenida Leandro N. Alem, que se mantiene hasta hoy. (Actas HCD, 1919)

² En esta línea se inscriben los trabajos de David Frisby (2007) y Peter Fritzsche ([1996], 2008).

³ Modernización y modernismos son entendidos según Marshall Berman ([1983], 1989).

⁴ El presente trabajo se enmarca en el proyecto de investigación "Arquitectura terciaria en Buenos Aires (1900-1930)" que se encuentra en su etapa inicial. Parte de este texto fue discutido en las Jornadas Interescuelas de Historia (agosto, 2017) y en el Seminario de discusión del Hitepac (septiembre, 2017). Agradezco los comentarios de Dhan Zunino Singh, Fernando Williams y Eduardo Gentile.

⁵ Agradezco los comentarios realizados en la evaluación de este trabajo.

⁶ Me refiero a textos como el de Nikolaus Pevsner, Sigfried Giedion o Leonardo Benevolo (Pevsner [1936], 1977); (Giedion [1941], 1978); (Benevolo [1960], 1986).

⁷ Hacia fines de siglo XIX y principios del XX, la compañía empleaba cerca de 4.500 trabajadores. La población de Delmenhorst creció notablemente lo que causó un alto déficit de viviendas. Ante esto, la firma construyó un barrio obrero que contaba con cooperativas de comercio, cantinas, un hospital, guardería, biblioteca que más que facilitar la vida de los trabajadores permitía el control casi total por parte de los propietarios. La crisis de 1929 junto con una mala administración llevaron a la fábrica a la bancarrota en 1931. A partir de entonces y hasta 1918 la firma operó en una menor escala.

⁸ Debemos sumar en Buenos Aires el Plaza Hotel realizado por el empresario Ernesto Tornquist (1907-1909) Florida y Charcas –hoy Marcelo T. y el Pasaje Barolo en Av. De Mayo 1870 (1919-1923), realizado por el empresario textil Luis Barolo.

⁹ Al mismo tiempo, convivían diversas ideas, por un lado, quienes desde el municipio y la cultura anhelaban la metropolización de la capital y veían en lo "moderno" la materialización del progreso, y, por otro lado, quienes advertían una ruptura con el pasado a partir de una mirada nostálgica por "la ciudad que fue".

¹⁰ Más tarde se sumaron otros dos socios: Alfredo Hirsch y Jorge Oster, ambos de origen alemán. El hecho de que los fundadores de los grupos fueran extranjeros o hijos de extranjeros facilitaba

el establecimiento de relaciones con inversores y empresarios de sus respectivas comunidades, dentro y fuera de la Argentina. La propiedad de Bunge y Cía. estaba en manos de la rama europea de los Bunge, mientras que la de Bunge y Born se dividía entre cuatro familias: Bunge, Born, Hirsch y Oster.

¹¹ En los inicios de siglo XX la firma diversificó sus inversiones y creó la Centenera –industria productora de envases de ojalata- y Molinos Río de la Plata para abastecer al demanda interna de materias primas en el consumo harinero. En la década del 1920, a través de estrategias comerciales Molinos Río de la Plata había desactivado 250 de los 300 molinos en el país. Sólo cincuenta habían sobrevivido las salvajes estrategias económicas de la empresa que para ese entonces producía una amplia gama de alimentos y distintos tipos de productos de consumo masivo.

¹² El llamado a concurso para la Compañía Mercantil y Ganadera S.A se realizó en 1930 en el predio ubicado en la esquina de la Avenida Leandro N. Alem y la aún angosta calle Corrientes. Concurso realizado en 1931 con Andrés Kalnay entre sus participantes, fue ganado por Enrique Douillet y Alfredo Joselevich.

¹³ En 1910, Caras y Caretas relataba, "Nuestra edad es una edad de invenciones, de ciencia, de perfeccionamiento material, y á la que seguirá una era sociológica, de perfeccionamiento filosófico y de notable desarrollo de la salud física, una edad, en fin, de perfección intelectual y moral" (La ciudad del porvenir, 1910, p. 99).

¹⁴ Entre 1905 y 1915, se realizaron cincuenta y cuatro pedidos especiales con un pico máximo de veinticinco pedidos en 1910. (Actas Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 1905-1930). Si bien existían rascacielos en Buenos Aires, como el Plaza Hotel, el Pasaje Barolo, la Galería Güemes, el edificio Mihanovich, los mismos albergaban desde hotel, oficinas, teatros a viviendas. Esta variedad de funciones se vería favorecida por la ausencia de una zona delimitada para la construcción en altura, que, sumada a la posibilidad de legalizar la excepción a través de permisos especiales, permitiría a estos rascacielos dar con un sitio acorde a sus diversas necesidades. Sumado a ello, los casos no eran tan numerosos como en Norteamérica. No se lograría por lo tanto, la construcción de un portal de acceso a la ciudad.

¹⁵ Iniciativas como esta que promovían la altura de la edificación tenían ya antecedentes en el HCD: en julio de 1920, se estableció que aquellos inmuebles con frente a Avenida de Mayo, Plaza de Mayo, Lorea y Congreso debían reconstruir sus propiedades a la altura mínima de 20 mts establecida en la ordenanza

del 23 de julio 1915. De no cumplirse al 31 de diciembre de 1921, se les aumentarían al décuplo los impuestos de alumbrado barrido limpieza del año 1920. (HCD, 1920, julio). En 1915, 1º, piden derogar ordenanza de 7 noviembre de 1910 altura frente a plazas. 2º, ampliar el Art. 64 del Reglamento General de Construcciones (edificación frente Av. De Mayo, Plaza de Mayo, Lorea y Congreso a una altura mínima de 20m y estar sobre línea oficial. p.465. (no se señala altura máximas permitida) El problema sobre las construcciones "bajas" en el centro se mantendría a punto tal que en abril de 1924 el concejal García Anido (detractor de los rascacielos) señalaría al HCD el estar "concediendo permisos para edificar ranchos" y que de esa manera "desaparece por completo el propósito que anima a la Municipalidad de Buenos Aires de hacer de esta ciudad una de las más hermosas". (HCD, 1924, 7 de abril: 104)

Referencias

- Almandoz, A. (2013). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago de Chile: Estudios urbanos UC.
- Anaya Franco, E. (1997). La Bunge y Born: un conglomerado multinacional. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas* 5, (2), 113-114. Recuperado de <http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/publicaciones/economia/5/a09.pdf>
- Areas Peixoto, F. y Araújo Bispo, A. (2016). San Pablo. El edificio Martinelli, y la euforia vertical (años 1930). En A. Gorelik y F. A. Peixoto, (Comps.), *Ciudades latinoamericanas como arenas culturales* (pp. 74-191). Buenos Aires: Siglo XXI.
- Barbero, M. I. (2011). Los grupos económicos en la Argentina en una perspectiva de largo plazo (siglos XIX y XX). En G. Jones y A. Lluch (Eds.), *El impacto histórico de la globalización en Argentina y Chile: empresas y empresarios* (pp. 1-37). Buenos Aires: Temas.
- Belini, C. (2017). *Historia de la industria en la Argentina. De la independencia a la crisis de 2001*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Benevolo, L. (1960). *Historia de la arquitectura moderna*. Barcelona: GG.
- Berman, M. (1989). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad* (2ª ed.). Madrid: Siglo XXI.
- Bonicatto, V. (2011). *Escribir en el cielo. Relatos sobre los primeros rascacielos en Buenos Aires 1907-1929*. Tesis de maestría no publicada, UDTT, Buenos Aires.
- Bullrich, F. (1963). *Arquitectura argentina contemporánea: panorama de la arquitectura argentina 1950-1963*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- Buschiazzo, M. J. (1967). *La Arquitectura en la República Argentina 1810-1930*. Bs As.
- Coppola, H. (1936). *Buenos Aires 1936. (Visión fotográfica)*. Buenos Aires, Municipalidad de Buenos Aires.
- Daguerre, M. (1995). Milano- Buenos Aires: la pérdida del centro. *Metamorfosi, quaderni di architettura*, 25/26, 81-91
- Daguerre, M. (2004). Eclecticismo. En J. F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol.e-h, pp.8-19). Buenos Aires: Clarín arquitectura.
- Devoto, F. (2003). *Historia de la inmigración en Argentina*, Buenos Aires: Sudamericana
- Edificio de Renta propiedad Bunge y Born. Lavalle y L. N. Alem (1926). *El Arquitecto*, 67, 591.
- European Rout of Industrial Herritage, <http://www.erih.net>; Sobre la familia Lahusen: Recuperado de <http://www.fabrikmuseum.de/lahusen.htm>
- Fernández Pérez, P. y Lluch, A. (Eds.) (2015). *Familias empresarias y grandes empresas familiares en América Latina y España. Una visión a largo plazo*. Madrid: Fundación BBVA.
- Fernandez, R. (1985). El orden del desorden. Apuntes eclécticos sobre el eclecticismo porteño. En J. Goldemberg (Comp.), *Eclecticismo y Modernidad en Buenos Aires*. Buenos Aires: FAU-UBA.
- Frisby, D. (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas*, Bernal: UNQUI,
- Fritzsche, P. ([1996], 2008). *Berlín 1900, prensa, lectores y vida moderna*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Gentile, E. (2004). Casa de renta. En J.F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol.c-d, pp.60-63). Buenos Aires: Clarín arquitectura.
- Gentile, E. (2004). Centro Cívico. En J.F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol.c-d, pp.60-63). Buenos Aires: Clarín arquitectura.
- Gerchunoff, A. ([1914] 1960). Buenos Aires, metrópolis continental. *Cuadernos de Buenos Aires*, XIII, 13-30.
- Giedion, S. ([1941] 1978.). *Espacio, tiempo y arquitectura. (El futuro de una nueva tradición)*. Madrid: Dossat, S.A.
- Goldemberg, J. (Comp.) (1985). *Eclecticismo y Modernidad en Buenos Aires*. Buenos Aires: FAU-UBA.
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en. Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: UNQ.
- Green, R. y Laurent, C. (1988). *El poder de Bunge y Born*. Buenos Aires: Legasa.

- Grementieri, F. y Shmidt, C. (2010). *Alemania y Argentina. La cultura moderna de la construcción*. Buenos Aires: Lariviere.
- Hardoy, J. (1927). Consideraciones sobre urbanización de la ciudad de Buenos Aires. *Revista de Arquitectura*, (83), 446-451.
- HCD Versiones Taquigráficas del Honorable Consejo Deliberante de Buenos Aires, Años 1905-1931.
- Intendencia Municipal, Comisión Estética Edilicia (1925). *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal*. Buenos Aires: Talleres Peuser.
- La ciudad del porvenir (abril, 1910). *Caras y Caretas*, 601, 99-101.
- Legajo de obra Bunge y Born, 1926. Archivo Fundación Bunge y Born.
- Liernur, J. F. (1980). Rascacielos en Buenos Aires. *Nuestra Arquitectura*, (511-512), 75-88.
- Liernur, J. F. (1993). El torbellino de la electrificación. En J. F. Liernur y G. Silvestri, *El umbral de la metrópolis: transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)* (pp. 9-96). Buenos Aires: Sudamericana
- Liernur, J. F. (2003). Acerca de la actualidad del concepto simmeliano de metrópolis. *Estudios Sociológicos*, XXI (1), 89-103.
- Liernur, J. F. (2008). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad* (2ª ed.). Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Liernur, J. F. (2012). Prólogo. En C. Shmidt, *Palacios sin reyes. Edilicia pública para la capital permanente. Buenos Aires, 1880-1890* (pp. 9-11). Rosario: Prohistoria.
- Liernur, J. F. (feb/marzo, 1982). Área central norte. Reflexiones para una crítica. *Summa*, 171/172, 26-37.
- Liernur, J. F. y Pschepiurca, P. (2008). *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*: Bernal, UNQUI.
- Martín, J. X. y Peña, J.M. (1967). *La Ornamentación en la Arquitectura de Buenos Aires, 1900-1940*. Buenos Aires: IAA FAU.
- Memoria. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Base de datos de edificios de valor patrimonial, Secretaría de planeamiento urbano, inventario: 1-54-13º.
- Menéndez, E. (2015). *La Puerta de Acceso Americana: Tres Representaciones de Catalinas Norte 1872/1961/1975*. Tesis de maestría no publicada. Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina.
- Míguez, E. (2008). *Historia económica de la Argentina, de la conquista a la crisis de 1930*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Morachiello, P. y Teyssot, G. (Eds.). (1980). *Le machine imperfette. Architettura, programma, istituzioni nel XIX secolo*. Roma: Officina Edizioni.
- Novick, A. (2012). *Proyectos urbanos y otras historias*, Buenos Aires: SCA/Nobuko.
- Nuevo edificio Lahusen, Paseo Colón esq. Moreno. (mayo, 1928). *Revista de Arquitectura*, 89, 181-188.
- Ortiz, F. et al. (1968). *La Arquitectura del Liberalismo en Buenos Aires*, Buenos Aires: Sudamericana.
- Pevsner, N. ([1936], 1977.). *Pioneros del diseño moderno. De William Morris a Walter Gropius*, Bs. As: Infinito.
- Rapoport, M. (2014). *Bolchevique de salón. Felix J. Weil, el fundador argentino de la Escuela de Frankfurt*. Buenos Aires: Debate.
- Rapoport, M., Musacchio, A. y Converse, C. (2006). Las inversiones alemanas en Argentina entre 1933 y 1945: ¿base material de la expansión de los nazis? *Iberoamericana* (2001-) Nueva época, 21 (6), 45-69
- Rocchi, F. (1994). La armonía de los opuestos: Industria, importaciones y la construcción urbana de Buenos Aires en el período 1880-1920. *Entrepasados*, año IV, (7), 43-66.
- Rocchi, F. (1999). Industria y metrópolis: el sueño de un gran mercado. En M. Gutman y T. Reese (Eds.), *Buenos Aires 1910. El imaginario para una gran capital* (pp. 269-280). Buenos Aires: Eudeba.
- Romero, J. L. (2008). *Latinoamérica las ciudades y las ideas* (3ª ed.). Buenos Aires: Siglo XXI.
- Salaverría, J. M. (1913). Después de 50 años. En *Almanaque Peuser*, 1913. Buenos Aires: Peuser.
- Schorske, C. E. (1980). *Fin-de-siècle Vienna. Politics and Culture*, New York: Alfred A. Knopf.
- Schvarzer, J. (1983). La implantación industrial. En J. L. y L. A. Romero (Dirs.), *Buenos Aires, historia de cuatro siglos* (pp. 209-226). Buenos Aires: Ed. Abril.

- Schvarzer, J. (1989). *Bunge y Born: crecimiento y diversificación de un grupo económico*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.
- Scobie, J. (1977). *Buenos Aires del centro a los barrios 1870-1910*. Buenos Aires: Solar Hachette.
- Sevcenko, N. (2013). *Orfeo extático en la metrópolis. San Pablo, sociedad y cultura en los febriles años veinte*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes/Prometeo.
- Shmidt, C. (2012). *Palacios sin reyes. Edilicia pública para la capital permanente. Buenos Aires, 1880-1890*. Prohistoria: Rosario.
- Silvestri, G. (2003). *El color del río: historia cultural del paisaje del riachuelo*, Bernal: UNQUI.
- Silvestri, G. (2004). Historiografía y crítica de la arquitectura. En J. F. Liernur Y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol.e-h, pp.161-162). Buenos Aires: Clarín arquitectura.
- Simmel, G. (1903). Las grandes urbes y la vida del espíritu, discurso pronunciado en Dresden. En G. Simmel (1986). *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura* (pp 247-261). Barcelona: Península.
- Tafuri, M. (1980). La montaña desencantada. El rascacielos y la ciudad. En G. Ciucci, F. Dal Co, M. Manieri-Elia y M. Tafuri. *La ciudad americana: de la guerra civil al New Deal*. Barcelona: GG.
- Vera y González, E. (1907). *La estrella del Sur: a través del porvenir* (2ª ed.). Buenos Aires: La sin bombo.
- Vera y González, E. (mayo, 1910). Buenos Aires en el año 2010, *PBT*, 287 extra.