

Silvestri, Susana

El color del río : historia cultural del paisaje del Riachuelo. - 1a ed. 1a reimp. - Bernal : Universidad Nacional de Quilmes, 2012. 376 p. ; 24x15 cm.

ISBN 978-987-558-016-9

1. Historia Urbana. 2. Estudios Históricos. I. Título CDD 982

Las ciudades y las ideas
Colección dirigida por Adrián Gorelik

Serie Nuevas aproximaciones

1ª edición, 2004

1ª reimpresión, 2012

Ilustración de tapa: *Dock Sud* (grabado)
Félix Rodríguez, 2003.

Copyright: Graciela Silvestri, 2003

Copyright: Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo 3010, 2003

Universidad Nacional de Quilmes
Roque Sáenz Peña 352
(B1876BXD) Bernal
Buenos Aires, República Argentina
<http://www.unq.edu.ar>
editorial@unq.edu.ar

ISBN: 978-987-558-016-9

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Índice

Prefacio	17
Introducción. Paisaje e historia	23
Capítulo I. El Riachuelo como paisaje	27
La construcción del objeto	27
Períodos	31
Forma y paisaje	36
Forma, paisaje y política	44
Capítulo II. Historias del Riachuelo	47
Descripciones literarias y plásticas	47
La imagen de los acontecimientos	48
El Riachuelo pintoresco	59
El alma del lugar	68
Primera parte. Puerto y canal: los límites del agua	81
Capítulo I. El puerto	83
La tradición de la forma: técnica, tipo y lugar	83
Los proyectos de la polémica	98
El puerto de los políticos: forma y representación	106
El puerto de los ingenieros	114
Capítulo II. El canal	125
Canales y forma urbana	125
La idea de canal industrial	132
Segunda parte. Redes y objetos del paisaje industrial	151
Capítulo I. Higiene, industria, habitación	155
La polémica sobre la expulsión de los saladeros	155
La transformación del subsuelo	173

Índice de ilustraciones

Capítulo II. Circulación	187
Ferrocarril versus canal	187
Puentes: la belleza técnica	195
Barcos, astilleros y almacenes navales: un puerto pintoresco	219
Capítulo III. Producción	231
La red industrial	231
Frigoríficos: el campo en la ciudad	237
Metalúrgicas: la promesa de racionalización	248
Materiales informes y abstracción técnica	265
<hr/>	
Tercera parte. El color del río	273
Capítulo I. Pintar el Riachuelo	281
Pobreza, bohemia y cultura oficial	281
El arte en la calle	298
Lo negro en color	306
Capítulo II. Orden en la variedad	325
El ideal de lo blanco	325
La casa de Palladio en la boca del Riachuelo	335
<hr/>	
Conclusión. La parte por el todo	357

Advertencia: las ilustraciones están intercaladas en el texto. Cada vez que se remite a alguna de ellas se señala con una llamada en el margen derecho del texto, indicando el número de página en que se encuentra la ilustración y, cuando corresponde, la letra que en esa página la designa (por ejemplo, 94b). Todas las referencias sobre las fuentes de donde se han tomado las ilustraciones se especifican en el epígrafe de cada una de ellas.

- | | | | |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14 | a. Frigorífico La Blanca, ca. 1940.
b. Frigorífico La Negra, ca. 1940. | 46 | a. Manuel Ozores, "Demostración de la Ciudad de Buenos Aires, situada en la costa Occidental del Río de la Plata, según la distribución de tierras que hicieron sus pobladores...", 1608.
b. Ilustración de la Crónica de Ulrico Schimdl, de la tercera edición de 1599. |
| 25 | Carlos Chapeaurouge, Mapa catastral de Buenos Aires y alrededores, 1890. | 54 | a. Barthelemy de Massiac, Plano topográfico de la ribera Sud del Río de la Plata.
b. Domingo Petrarca, "Planta de la situación del Riachuelo, del Puerto de Buenos Ayres...", 1729. |
| 28 | Esquema sectores del Riachuelo. | 60 | a. Pedro Antonio Cerviño, Plano topográfico de la Ciudad de Buenos Ayres, 1814.
b. J. Ryland, Cruce del Riachuelo por ingleses en el ataque de 1806. |
| 29 | Plano general del Riachuelo señalando los hitos importantes. | 63 | a. Carlos E. Pellegrini, "La maestranza", litografía, 1841.
b. Carlos E. Pellegrini, "Riachuelo", litografía, 1841. |
| 33 | a. H. G. Olds, "Tren cargado con maquinaria agrícola junto a los muelles del Riachuelo en la Vuelta de Rocha", ca. 1901.
b. Vista aérea del área ocupada por TAMET-Bosch, sobre la línea central de Ferrocarril Sud, en la orilla provincial, ca. 1940.
c. Vista de la orilla derecha del Riachuelo, 1993. | | |
| 35 | a. Puente Uriburu (ex Puente Alsina), ca. 1993.
b. Arroyo Matanzas canalizado (desde el puente del km 5), ca. 1993.
c. Brazo no cegado del arroyo Matanzas, ca. 1993. | | |

Algunas modificaciones son llevadas a cabo directamente por las instalaciones productivas: el arroyo Lemos, por ejemplo, fue rectificando por la empresa Soulas, que también provee un puente para su cruce; la instalación del Mercado de Frutos implicó la desecación de los terrenos adyacentes.⁷⁵ Pero frecuentemente las empresas solicitaban la rectificación o la desecación a los poderes públicos, como en el caso del arroyo de la Pileta, que desembocaba en la ensenada del Cabildo, por pedido expreso, en 1896, de Sansinena, una de las empresas que obstruyeron recurrentemente las obras de canalización.⁷⁶ Tan diversas conductas difícilmente puedan llevarse a un parámetro único: lo que parece cierto es que actuaban, en referencia con la sanidad del territorio, con una óptica limitada a sus beneficios coyunturales, especialmente las industrias situadas en el canal industrial.

En fin: no es posible concluir este capítulo sin recordar que toda vez que se trata de redes que implican tan largos períodos de construcción, hacen pesar la eficacia o ineficacia de su estructura también en largos períodos temporales. ¿Nos sorprende acaso que los diagnósticos actuales sobre la cuenca subrayen la desigualdad en términos socioambientales de las dos orillas del Riachuelo? En lo referente a la contaminación del agua del Riachuelo-Matanzas, la situación cambia radicalmente entre su curso “campestre”, entre las nacientes y la desembocadura del arroyo Chacón, en el partido de Esteban Echeverría, y la situación del curso medio e inferior a partir de González Catán, partido de La Matanza, ambos tramos con parámetros muy por encima de los valores de contaminación aceptables, con virtual ausencia de oxígeno disuelto en el agua. La acumulación de sedimentos en el sector rectificado se debe a las altas cargas de líquidos cloacales y de residuos industriales —que derivan en la producción de metano, dióxido de carbono, y contienen metales pesados—; los suelos están contaminados por la infiltración de aguas residuales (pozos negros y cámaras sépticas), basurales y residuos industriales.⁷⁷ El ascenso de las napas deriva en inundaciones de bajos, destrucción de pavimentos y cimientos, desmoronamientos, problemas en la forestación, contaminación y, en fin, riesgo sanitario general. En el momento en que termino de redactar este libro, en la ciudad de Buenos Aires toda la población está cubierta en la provisión de agua potable y cloacas, mientras en Avellaneda, de una población estimada en 350 mil habitantes, 319 mil poseen agua potable y 216 mil cloacas; en Lomas de Zamora, de 630 mil habitantes, 488 mil poseen agua potable y 143 mil cloacas; y las cifras bajan notablemente en Almirante Brown (de 514 mil habitantes, 11 mil poseen agua corriente y sólo 45 mil cloacas).⁷⁸

⁷⁵ Permiso de obras de desagües adyacentes a Mercado Central de Frutos, 26 de marzo de 1889, 588-5-262, Cf. *Índice General de los asuntos sancionados por la Corporación desde el 17 de febrero de 1856 hasta el 31 de diciembre de 1922*, citado.

⁷⁶ En 1944, por ejemplo, se intima al frigorífico para que proceda a levantar las instalaciones fijas afectadas por los trabajos. Cf. *Boletín del Ministerio Obras Públicas*, Año I, N° 1, noviembre-diciembre de 1944.

⁷⁷ Según un informe publicado por el diario *Clarín* (20-8-00), las fuentes de contaminación se dividen en: 35% frigoríficos, curtiembres, textiles, metalúrgicas y papeleras; 30% industrias químicas; 35% desechos orgánicos y pozos negros, etc. De las 3.000 industrias que aún permanecen en el valle del Riachuelo, sólo 100 son responsables del 85% de la contaminación industrial.

⁷⁸ Fuente: Aguas Argentinas, 2002.

Capítulo II

Circulación

Ferrocarril versus canal

Si comparamos un plano cualquiera del área del Riachuelo hacia fines del siglo XIX con uno de la tercera década del siglo XX, el cambio morfológico principal está otorgado por el ferrocarril. En lugar de las barrancas que representaban los límites naturales del valle, el Riachuelo aparece hacia 1925 prácticamente encerrado entre dos líneas paralelas de vías que lo flanquean en su curso como una nueva forma artificial. Pero el cambio más notable se percibe en el enjambre de vías que cruzan transversalmente el Riachuelo, articulándose en nudos complejos con los recorridos longitudinales —como el formado por los empalmes de cuádruple vía, puentes, galpones y talleres del km 5, en la orilla provincial—. La densidad ferroviaria que identificamos en el sector que transcurre aguas abajo del Puente Bosch, al este de la línea principal del Ferrocarril del Sud, va perdiéndose en la cuenca hasta que, más allá del cruce del Ferrocarril Oeste a la altura de Ingeniero Brian, apenas quedan las dos delgadas líneas de los Ferrocarriles Midland y Buenos Aires acompañando el canal del Riachuelo.

Lo percibido a simple vista del plano se vincula con una de las hipótesis generales para la cuenca del Riachuelo que se ha comentado en distintas partes de este libro: la de que el sur, apoyado en una de las direcciones tradicionales de crecimiento de la ciudad, aparece como objeto de transformación activa, de integración circulatoria y productiva con el resto del territorio porteño, mientras que las orillas de los sectores que he llamado II y III transcurren solitarias hasta avanzado el siglo XX —invisibles, podríamos decir, para la mirada urbana—. La integración del sur, sin embargo, es siempre incompleta, caótica, escasamente pensada en todas sus consecuencias; por eso hablamos de una compleja dialéctica, en estas áreas, de integración y separación con la “ciudad”. Si las zonas de Avellaneda y Barracas se encontraban incomparablemente mejor servidas por el ferrocarril que los barrios situados aguas arriba de la cuenca, esta presencia causa tantas ventajas como problemas si atendemos a la calidad del espacio conformado.

Mucho se ha escrito sobre la importancia urbanizadora del ferrocarril. Pero en el área del Riachuelo, esta hipótesis funciona sólo en un sentido cuantitativo de crecimiento. Es claro que, aunque el interés principal de las compañías de ferrocarril radicaba en las conexiones con los centros productivos para la exportación,

y no en el transporte de personas, la llegada del tren y las operaciones conexas resultaban un factor decisivo del crecimiento poblacional. Muchos pueblos en la línea del Ferrocarril del Sud, por ejemplo, fueron, si no fundados, elevados a categoría de tales por la compañía.⁷⁹ Pero en la zona de Avellaneda y Barracas el ferrocarril no innova, se asienta sobre direcciones preconstituidas, y, como veremos, impide en muchos casos un desarrollo cualitativo del espacio. En Avellaneda, el Ferrocarril del Sud era el más importante terrateniente del área para la segunda década del siglo XX, y buena parte de los terrenos de su propiedad se retenían sin urbanizar ni utilizar a pleno, en función del futuro crecimiento o de la simple especulación, lo que impedía, ciertamente, previsiones urbanísticas por parte de los poderes públicos.

Esta ambigüedad en la ponderación de los efectos del ferrocarril en el área puede estudiarse también en los permanentes conflictos que surgen en relación con la construcción del canal industrial, tema que se ha tratado sesgadamente en la primera parte. Desde el punto de vista de la estructura territorial, el conflicto habla del privilegio de la dirección tradicional, transversal al Riachuelo, orientada hacia el sur con eje en el viejo camino de Barracas, versus los intentos de desarrollo del sudoeste, obviamente apoyados por los impulsores del canal industrial. Ambos emprendimientos, por motivos tanto técnicos como económicos que estudiaremos, no podían considerarse como complementarios.

Por último, si hasta aquí he hablado del ferrocarril en forma genérica, es necesario realizar distinciones que permitan comprender más cabalmente las estrategias espaciales y las consecuencias morfológicas que han guiado esta primera descripción. Al decir "Ferrocarril" se aludía sobre todo a la compañía más importante, el Ferrocarril del Sud, y en segunda instancia al Ferrocarril Oeste, ya que, como veremos, se trataba prácticamente de los mismos capitales. Los casos del Ferrocarril Midland en la orilla provincial, y del Ferrocarril Buenos Aires en la Capital —las dos endebles líneas que afirman la orientación sudoeste del Riachuelo— suponen estrategias bien distintas. El Midland, por ejemplo, se origina en una ley provincial cuyas intenciones primitivas consistían en desafiar el monopolio ferroviario y desarrollar direcciones territoriales y áreas postergadas, aunque tales esperanzas fueron rápidamente desmentidas. Claro que el Ferrocarril del Sud no toleraba ninguna competencia, y el caso del Midland no es el único en el que ejerce una sistemática oposición; lo hace con cada proyecto que amenace los privilegios otorgados, la exclusividad de sus recorridos o la preeminencia del tráfico ferroviario.

Aunque la bibliografía histórica sobre la cuestión ferroviaria es extensa, la mayor parte de los textos se han ocupado del sistema en general, ponderándolo desde el punto de vista económico. Me propongo, en las páginas que siguen, estudiar esta historia en función de los efectos concretos en la cuenca del Riachuelo, a la luz de los conflictos principales que he resumido.

⁷⁹ Tal es el caso de Banfield, fundada en 1872 por el gerente del Ferrocarril del Sud, Edward Banfield; del Edén Argentino; de las villas Los Industriales y Obrera, luego unificadas en el pueblo de General Paz (Lanús); del impulso a Lomas de Zamora, una vieja estancia del siglo XVIII, que en 1861 constituía ya cabeza de partido; de Adrogué, fundada en 1872 por el mismo Esteban Adrogué que había impulsado el crecimiento del pueblo de Lomas.

La primera concesión de ferrocarriles para el área sur fue otorgada a Alfonso Lelievre en 1860. La traza del ferrocarril a la Ensenada, aprobada en 1863, se extendía desde el centro de la ciudad hasta el cruce del Riachuelo a la altura de La Boca; preveía una extensión por el viejo Camino Real de la Provincia y su destino final era Quilmes.⁸⁰ El emprendimiento fue poco exitoso. La concesión pasó de mano en mano hasta quedar los derechos para Guillermo Weelwright, quien logra poner en marcha el primer servicio a Barracas en 1865. En 1873 intenta comprarlo la Nación; en 1898, luego de una historia de dificultades económicas, lo adquiere el Ferrocarril del Sud. Para entonces, la empresa había inaugurado pocas obras: el viaducto que transcurría paralelo a la orilla del Plata desde la estación central, un puente sobre el Riachuelo, renovado en 1889, un empalme con el Dock en 1890.

La concesión al Ferrocarril del Sud es contemporánea. La Legislatura de la provincia la autoriza en 1862, y en su traza original, prevista por el primer concesionario, Eduardo Lumb, la línea conectaba Constitución con Chascomús, enlazando con un tramway hasta el centro de la ciudad. La provincia estaba interesada en el proyecto: dos tercios de las carretas que entraban por el sur llegaban al mercado de Constitución, mientras que el resto descargaba en depósitos particulares, destinados a la exportación, en el área de Barracas; el tipo de transporte era caro e ineficaz.

Antes de que el ferrocarril llegara a Chascomús (1865) la concesión había sido transferida a la poderosa Sociedad del Ferrocarril del Sud con sede en Londres, formada por empresarios ingleses y apoyada por la banca Baring. En su directorio figuraban el cónsul y el vicecónsul de Inglaterra en la Argentina, Frank Parish —hijo de Woodbine Parish, el cónsul de la época de Rivadavia que negoció el préstamo de los Baring— y Juan Fair. El interés principal consistía en el transporte de la lana; en 1873 lo que quedaría como la línea principal del ferrocarril cruzaba el Riachuelo con un puente ubicado hacia el oeste del Puente del Estado (aproximadamente en el sitio del actual Puente Pueyrredón), y empalmaba con la estación Tres Esquinas del ferrocarril de la Ensenada, en la orilla norte.

Las instalaciones de apoyo eran modestas: algunos galpones en las inmediaciones de la estación Barracas al Sur, cruzando el Riachuelo. Para extenderlos, la compañía comienza a adquirir desde 1875 los terrenos de Sola, que aún hoy constituyen un vacío urbano; allí mudan en 1882 los talleres de Barracas. Sola no desaparece cuando, en 1897, el Ferrocarril del Sud adquiere nuevos terrenos en la provincia —en el km 11, entre Lanús y Banfield—. Se trata de un emprendimiento ambicioso: más de un millón de metros cuadrados a ambos lados de las vías principales; además de la construcción de talleres, se realiza una colonia obrera, con plaza y club de recreo y viviendas para empleados jerárquicos. Remedios de Escalada fue inaugurada en 1901.

Hacia principios del siglo XX, el Ferrocarril del Sud poseía los terrenos de Casa Amarilla, ampliados con los de Las Catalinas, como estación de carga. En 1905 se autorizó para acceder a ella la construcción de una línea independiente, que cruzaría el Riachuelo a la altura de la calle Garibaldi. Esta estación y sus líneas derivadas se vinculaban con el Puerto Madero y, por la calle Pedro de Mendoza, con el puerto del Riachuelo y la Dársena Sur.

⁸⁰ El camino Real pasó a ser la calle General Mitre, continuación en la provincia de la calle Larga de Barracas.

Tres líneas más cruzaban estas tierras: el ramal “de las basuras” del Ferrocarril Oeste; el Ferrocarril Midland y el Buenos Aires. El proyecto del ramal de las basuras era de 1867, y estaba destinado al traslado de la basura urbana hacia la Quema; se trataba de una línea de carga, que articulaba la plaza Once de Septiembre, los Mataderos del Sur y la estación Riachuelo. Cuando se decreta el traslado de los Mataderos del Sur hacia Liniers (1895), el ramal de las basuras es reemplazado por una nueva línea que transcurría desde Liniers hasta la vieja estación Riachuelo; allí cruzaba el río y los terrenos provinciales para alcanzar el Mercado de Frutos.

Las otras dos líneas que sirven el área son la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, en el área de Capital, inaugurada en 1908,⁸¹ y el Ferrocarril Midland, que posee un recorrido más o menos paralelo en la provincia.

El Ferrocarril Midland se originó en la ley provincial de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos (1904). Los primeros en acogerse a la ley, en ese mismo año, fueron Lavalle y Cía., que obtuvieron la explotación de una línea de trocha angosta desde Barracas al Sur hasta Carhué (Adolfo Alsina). Representados por Eduardo Casey —quien había planeado el Mercado Central de Frutos— formaron en 1905 un sindicato en Londres. A pesar de las franquicias concedidas, el grupo no poseía el capital suficiente para concretar la construcción: en 1908 la empresa es adquirida por el Ferrocarril del Sud y el Ferrocarril Oeste, y se finalizan las obras proyectadas. El Midland, que tenía su estación cabecera en Puente Alsina, ocupaba además un vasto espacio vecino a la estación Sola, en la orilla de la Capital. Las dificultades del Midland para concretar el proyecto de la línea a Carhué, agravadas por la oposición de las compañías más poderosas, reconoce algunos antecedentes. El primero: la fuerte presión sobre el Ferrocarril a la Ensenada que ejerció el Ferrocarril del Sud. La envergadura de los capitales era distinta en las dos primitivas líneas del sur: Weelwright era una suerte de *pioneer* exitoso; el Ferrocarril del Sud estaba conformado por los fuertes capitales ingleses, con los que se estaba en deuda permanente. Como en el caso de las redes eléctricas, únicamente un sólido consorcio podía enfrentar riesgos e inversión de capital de tal magnitud. En 1898 el ferrocarril a la Ensenada es absorbido por el Ferrocarril del Sud, monopolizando el transporte en el área.

El problema del *monopolio* fue, en la política argentina, un tema permanente; y el caso de los ferrocarriles fue paradigmático. Las ventajas del transporte ferroviario explican en parte las ventajas iniciales otorgadas por el Estado, que pronto se revelaron en contradicción con el interés público. Las discusiones se centraron en las tarifas, y bajo este aspecto fueron estudiadas por la historiografía, que señala un proceso de intervención estatal que culmina en la ley Mitre (1907). Interesan aquí otros aspectos en los intentos de contrabalancear la fuerza de los capitales que parecían obtener todos los privilegios y ninguna obligación. La provincia proyectó dos estrategias que implican tipo de transporte y estructura territorial: una vinculada a

tramways o ferrocarriles de baja inversión en áreas no servidas; otra, sobre la base de la alternativa del canal. Canal y *tramway*, pensados desde la provincia como sistemas de transporte económico, se movían en similar dirección territorial.

En 1889 la provincia concede a Prayones y Cía. una línea de tranvías para pasajeros y carga por la ribera sur del Riachuelo.⁸² Este proyecto seguía las líneas de la canalización, con sus meandros y nudos circulatorios, acercándose a la orilla. Alcanzaba el ferrocarril provincial en Morón. Una extensión similar fue solicitada por Llobet y Cía., desde Puente Alsina a Barracas. Ninguna fue realizada.

La Compañía de Tramways Buenos Aires propuso 123 km de líneas rurales en el área del ferrocarril a la Ensenada. La competencia sería ventajosa para el tranvía, su recorrido más corto en relación directa con las grandes fábricas y el puerto; los fletes más económicos. La oposición del ferrocarril no permitió su realización. La concesión de 1905 pasó en 1914 a la Anglo-Argentina, en una operación que ya resulta típica: obtención de la concesión por una compañía local, y transferencia a un gran consorcio.

El tema de la Anglo-Argentina posee aspectos de interés. Hacia comienzos de 1890, había completado prácticamente la absorción de las compañías menores de Buenos Aires, y en 1904 la decadencia financiera de la Compañía Ciudad de Buenos Aires, una de las principales en dimensión y tecnificación, fue absorbida por la compañía inglesa. Entre 1907 y 1913, tomó el control el consorcio SOFINA (de capitales internacionales belgas, franceses, alemanes y británicos).⁸³

En el directorio inicial de la concesión de 1905 se encuentran nombres destacados de la oligarquía, como Bemberg —de amplias relaciones con el capital alemán y belga—, Robirosa o Luis Agote. El recorrido de los tranvías que se efectivizó servía para la carga de las cervecerías Quilmes, la Compañía Papelera de Bernal, la Usina de Aguas Corrientes de Avellaneda y la Compañía de productos químicos La Sulfúrica de Sarandí. El recorrido afirmaba la preeminencia de la dirección sur.

En 1898 la provincia dictó la ley de los Ferrocarriles Agrícolas y Económicos. Julio Gerding obtuvo el permiso para la explotación de un ferrocarril de trocha angosta que viajaría por la orilla provincial del Riachuelo, y que uniría Tigre con estación Riachuelo (Barracas) en dos etapas. En 1899 la concesión se declara caduca: Gerding no ha podido hacer frente a las fuertes sumas de capital que era necesario invertir.

Durante la administración de Ugarte, en 1904, se reflota el proyecto de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos. Se preveían ventajas para favorecer la competencia: la libre introducción de los materiales para su construcción, la exención de impuestos a las propiedades inmuebles de los ferrocarriles, la exclusividad de las rutas por 15 años. La mayoría de las concesiones caducaron; el proyecto del Midland continuó. En 1908 la compañía ya había finalizado 60 km de vías desde Puente Alsina hacia el

⁸¹ La Compañía General de la Provincia de Buenos Aires poseía un importante ramal en la provincia, que unía Rosario y La Plata. Como se sabe, el desarrollo de las compañías francesas fue de gran importancia en Santa Fe; con el apoyo del Banque de Crédit Mobilier y del Société Générale, intensificaron sus obras desde 1890. La Compañía Buenos Aires estaba ligada íntimamente a firmas exportadoras como Bunge y Born y Tornquist. Cf. Carlos Marichal, “Los ferrocarriles franceses en la Argentina”, *Historia*, febrero de 1976.

⁸² Archivo del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, *Línea de tramway concedida a Prayones y Cía. desde el Dock Sud y Riachuelo por la ribera sur*, Pieza 13-210-44, prórroga de la concesión del 21 de noviembre de 1889, 20 de enero de 1891.

⁸³ Cf. R. García Heras, *Transporte, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de tranvías 1876-1981*. Buenos Aires, Sudamericana, 1994; N. Folino, *Barceló, Ruggierito y el populismo oligárquico*, Buenos Aires, 1966.

oeste, pero no estaba en condiciones económicas de librarlas al público. *Fraternalmente*, dice Rödging —el biógrafo oficial del Ferrocarril del Sud—, el Ferrocarril del Sud y el Ferrocarril Oeste compraron acciones y adelantaron fondos para finalizar la línea a Carhué, tomando a su cargo la administración del Midland. La mantuvieron deprimida todo el tiempo que duró la administración.

Desde fines de siglo el Ferrocarril del Sud ha crecido a un ritmo vertiginoso. Completó su monopolio en el área sur con la adquisición de varias líneas del Ferrocarril Oeste en 1901 (Tolosa-Ensenada, Pereyra a Villa Elisa y Temperley a La Plata); en el mismo año proyecta una serie de modificaciones a sus instalaciones primitivas. Para entonces, el Ferrocarril del Sud posee el 36, 25% de la red ferroviaria en todo el país. Sus intereses están firmemente anudados con la navegación de ultramar: la compañía que adquiere en 1898 los derechos de Paul Angulo sobre el Dock Sud, la Buenos Aires Southern Dock, instalada en Londres, cuyo director es Frank Parish; su capital aparece *issued at par to the Ferrocarril del Sud*. En 1905 se abre la primera sección del Dock. Con él, el Ferrocarril del Sud afirma la dirección principal de desarrollo.

Indudablemente, el Ferrocarril del Sud no tenía interés en el desarrollo del canal industrial del Riachuelo. Pero puede pensarse, sin embargo, que el Ferrocarril Oeste sí debería haber estado interesado. Desde la estación Riachuelo circulaban cantidad de productos de exportación que llegaban desde su línea principal, y también mercaderías de importación —máquinas agrícolas, petróleo, etc.—; el tráfico de lanchas era intenso. Para 1902, cuando se retoman las obras iniciadas por La Canalizadora (que llegaba a escasos metros al oeste del puente del Ferrocarril del Sud), el director del Ferrocarril Oeste, el ingeniero Brian, proyectaba la ampliación de la estación Riachuelo con una estación de cargas para servir a un movimiento que superaba las 500.000 toneladas por año. El Ferrocarril Oeste tenía también una conexión viaria con el Mercado de Frutos en la orilla sur, y con la estación Sola en la orilla norte. La canalización del tramo II hubiera sido para él altamente ventajosa; el Ferrocarril Oeste hubiera obtenido, como manifiesta un artículo de *La Ingeniería*, “un puerto marítimo sin buscarlo”.⁸⁴

Pero el canal industrial no sólo no es objeto de interés para el Ferrocarril del Sud sino que puede resultar un obstáculo. Y el Ferrocarril Oeste jamás se opondrá a las necesidades del Ferrocarril del Sud, porque se trata de los mismos capitales: para principios de siglo, la mayoría de los directores y accionistas del Ferrocarril del Sud y del Ferrocarril Oeste pertenecían a las dos empresas (de los cinco directores del Ferrocarril Oeste, cuatro lo eran también del Ferrocarril del Sud). En 1912 se proyecta la fusión de ambas compañías, que ya habían operado juntas en proyectos de importancia, como la usina eléctrica para el cambio de tracción en los servicios suburbanos, o los depósitos de carbón. La fusión, admitida por los poderes públicos, no llega a concretarse.⁸⁵

Las compañías retiraron el proyecto de fusión, que hubiera redundado en desarrollo de las instalaciones ferroviarias, atemorizadas por lo que consideran un “cambio absoluto en la política ferroviaria adoptada por los poderes públicos durante más de cincuenta

años [que] ha afectado el porvenir financiero de las compañías, produciendo la alarma y el retraimiento consiguiente de sus centros capitalistas”.⁸⁶ Se refieren a la promulgación en la provincia de una ley de ampliación de sus líneas con manifiesta intención competitiva con el monopolio del ferrocarril. Las iniciativas de canales, cuyo detalle hemos visto, pueden ponerse en relación con el mismo argumento: las desventajas de los *trust* ferrocarrileros para los pequeños industriales, el consecuente aumento de los fletes, el afán desmedido de lucro que no posee contrapartida en el mejoramiento del servicio. Se trata de la discusión entre la preeminencia y la libre acción del capital privado versus las consideraciones de bien común; entre la acción privada y la estatal y la articulación de sus lógicas en el servicio público.

En el caso del canal industrial del Riachuelo, esta discusión aparece en sordina, a través de sistemáticos choques entre el Ferrocarril del Sud y los constructores del canal. El reemplazo de puentes fijos por móviles por parte del ferrocarril constituía un gasto importante para la empresa y novedosos desafíos técnicos. Un puente con una luz considerable desde el cero de las aguas hubiera implicado la imposibilidad del tránsito ferroviario, ya que los trenes no pueden subir pendientes muy marcadas; los puentes móviles parecían una contradicción para el objetivo de un tráfico aceitado: si la navegación de alto bordo aumentaba, el puente debía estar levantado demasiado tiempo. La contradicción intrínseca entre canal y ferrocarril continúa mientras el Riachuelo se proyecta como canal navegable, es decir, hasta la década de 1940, sin lograr soluciones satisfactorias. El Ferrocarril Oeste continuó utilizando lanchas, como también lo hicieron las fábricas localizadas aguas arriba de la línea del Ferrocarril del Sud: hacia 1940, salían en lancha hacia el puerto más de un millón de toneladas de cereales.⁸⁷ Por tratarse prácticamente de la misma administración, seguramente las desventajas para el Ferrocarril del Sud que suponía un canal para buques de alto bordo pesaron más que las posibles ventajas que hubiera obtenido el Ferrocarril Oeste.

Cuando en 1913 se promulga la ley de canalización del Riachuelo otro aspecto, además de la navegación, resulta central: el de las inundaciones. Las instalaciones ferroviarias en el área, como vimos, se denuncian como principales responsables de los desastres pluviales en el sur. De haberse cumplido las ambiciones de Eduardo Huergo, los estudios adicionales de saneamiento de la cuenca con motivo de la defensa contra las inundaciones, que acompañaban el proyecto de canalización, hubieran implicado una transformación radical de los recorridos ferroviarios que obturaban el libre drenaje.

Es cierto que el Ferrocarril del Sud tuvo que ceder en muchos casos ante las demandas de los poderes públicos por los problemas que creaba: no sólo en relación con el proyectado eje productivo del Riachuelo o con las inundaciones de la cuenca; también respecto de los problemas urbanos originados por la multiplicación de pasos a nivel, las vías de carga en calles angostas, las notables extensiones de tierras retenidas que impedían provisiones urbanísticas globales. Es posible advertir que el ferrocarril se comportó, principalmente, negociando a partir de las presiones y obteniendo siempre ventajas adicionales a cambio de realizar alguna mejora. Los

⁸⁴ “Canal y Puerto del Oeste”, en *La Ingeniería*, año vi, N° 17, septiembre de 1902, p. 194.

⁸⁵ En 1936 se produce la coordinación de ambas administraciones con un solo director general designado en Londres.

⁸⁶ William Rödging, *Historia del Ferrocarril Sud*, Buenos Aires, Imprenta Ferrocarril del Sud, 1937.

⁸⁷ A. A. Schulte, “La navegación del Riachuelo en el límite sudoeste de la Capital Federal”, *La Ingeniería*, Año LV, N° 902, junio de 1950.

grandes proyectos de modificación de sus instalaciones de 1901 alternan las demandas de la Nación (la eliminación de varios pasos a nivel en Barracas, reemplazados por puentes; la construcción de un puente móvil sobre el Riachuelo, abandonando el viejo puente fijo; la construcción a alto nivel de las nuevas estaciones necesarias en el plan; el cruce de la calle Pavón por un puente de 55 m de luz) con franquicias y ventajas para la compañía (la expropiación por ley de los terrenos necesarios para la ampliación de la estación Constitución; la autorización para adquirir los terrenos de las Catalinas y ampliar Casa Amarilla; la adquisición de los ramales sur del Ferrocarril Oeste). En 1904, se intercambia la construcción de puentes levadizos sobre el Riachuelo por la autorización de construir vías de servicio en su ribera norte.

El negocio más ostensible fue realizado en 1925, cuando se amplía la estación Constitución. El proyecto de la Comisión de Estética Edilicia consistía en la apertura de la calle Caseros, interceptada por la estación, mudando la terminal 300 m al sur. Se retomaban viejas aspiraciones municipales: una comunicación directa entre este y oeste en ese sector, facilitando a través de la avenida Alcorta el desahogo del tránsito. El Ferrocarril del Sud objetó la solución; finalmente, se convino en un proyecto de compromiso que no resolvió la conexión buscada. Fue una victoria del Ferrocarril: la compañía sólo se comprometía a realizar un puente de conexión sobre la parrilla ferroviaria, manteniendo en el mismo lugar la estación. La antigua estación fue demolida y edificada una nueva; y, aunque esta circunstancia ya estaba prevista dentro de los planes de la empresa desde antes de la guerra —ya que hacia 1912 la vieja estación había llegado al máximo de su capacidad— fue presentada como una operación en la que el Ferrocarril del Sud *regalaba* a la ciudad una obra de considerable importancia que embellecería estos abandonados parajes. El príncipe de Gales puso la piedra fundamental.

En el sur —en Avellaneda, en Lanús, en la dirección territorial en la que el Ferrocarril del Sud depositó todo su interés— el resultado espacial está descripto por el ingeniero Devoto Moreno hacia 1945.⁸⁸ El anárquico pan de rama vial es agravado por la ocupación ferroviaria del centro de Avellaneda; estima aproximadamente unas 150 ha de sus terrenos en manos de las líneas principales. La casi total ausencia de espacios verdes en Avellaneda es achacada a la ocupación privada del suelo sin control público; de esta ocupación privada el ferrocarril es protagonista. La diatriba del ingeniero contra los ferrocarriles transcurre en otro momento histórico: el poder ferroviario se encuentra en decadencia. Cuando los ferrocarriles son expropiados, los vastos espacios que mantuvieron como talleres, estaciones de carga, etc., pudieron haber sido objeto de nuevos proyectos. En la Capital, aunque las realizaciones efectivas fueron exiguas en comparación con la multitud de proyectos presentados, los terrenos del ferrocarril se pensaron como reservas verdes o sitios experimentales de la nueva arquitectura. Pero si en Las Catalinas esto se llevó parcialmente a cabo, el quiebre profundo de los enjambres viarios de Sola y el Ferrocarril Buenos Aires continúa hoy casi como entonces. Por su parte, en Avellaneda, y en la orilla provincial en general, no existió voluntad pública de transformar el caos del territorio ferroviario.

El vasto triángulo SO, estructurado por el canal industrial, fue densificando su malla habitacional sin aumentar la densidad de los servicios. La zona más pobre se mantuvo

⁸⁸ A. Devoto Moreno y E. Montdor, "El problema de los puentes sobre el Riachuelo", *Boletín del Honorable Concejo Deliberante*, t. IV, N° 17-18, septiembre-octubre de 1940, p. 93 y ss.

a orillas del Riachuelo, servida por el Midland y por viejos e incómodos colectivos en la orilla provincial. También en la orilla de la Capital, aunque cierto éxito de los proyectos para "el área vacía" de los bañados de Flores lograron alguna diferencia; la *villa miseria* más grande de la ciudad se instaló en los terrenos de Ingeniero Brian y sus adyacencias, cerca de donde habían crecido, a principios de siglo, el informal asentamiento del "barrio de las ranas" y la Quema.

Puentes: la belleza técnica

Existe un punto en el lineal recorrido ferroviario que *materializa* su conflicto con el canal: el puente. Claro que el ferrocarril utiliza puentes de diverso tipo, muchos para cruzar las vías en trinchera, o para salvar avenidas de circulación rápida. Pero el puente sobre un río de navegación frecuente, como se proyectaba para el canal industrial, debe cumplir requisitos más severos: o posee una altura suficiente para permitir el paso de naves de cierta dimensión —lo que implica, como dijimos, un grave problema para el ferrocarril, que no puede "trepar"—, o necesita de un dispositivo de apertura, que no sólo resulta complicado y caro, sino que atenta, también, contra una fluida circulación terrestre. Algunos de estos requisitos no son ajenos a los puentes camineros, aunque éstos, sometidos a condiciones técnicas menos rigurosas, poseen mayor libertad formal.

Los puentes móviles, proyectados para solucionar estos problemas que aparecen agravados en las metrópolis modernas, introducían desafíos inéditos para las tipologías pontuarias clásicas, que permanecieron casi inalteradas desde las formulaciones romanas hasta las innovaciones del siglo XVI. Debe recordarse que las modificaciones tecnológicas y funcionales del siglo XIX se apoyaron en tipologías usuales: como ejemplo pueden citarse las armaduras Pratt y Whipple, las estructuras estándar más extendidas para los puentes ferrocarrileros, que son una reelaboración de las tipologías descriptas por Palladio.⁸⁹ Pero esta larga tradición formal entra en crisis cuando debe responder, en las metrópolis, al crecimiento inédito de la circulación de bienes y personas, por agua y por tierra, sin poner obstáculos.

El uso del hierro y sus aleaciones prometía una solución parcial: otorgaba, por ejemplo, la solidez y la flexibilidad necesarias para soportar las vibraciones y las cargas que implicaba el paso de la locomotora. Hacia 1860, cuando se inicia en nuestro país el avance de las redes ferroviarias, las aleaciones tipo Bessemer comenzaban a utilizarse en los rieles, y los puentes de madera fueron pronto reemplazados por enrejados de hierro. Pero estos puentes sencillos y sólidos poseían una gran desventaja cuando cruzaban ríos navegables, al impedir, como vimos, todo tránsito fluvial como no fuera el de sencillas chatas. Y los puentes levadizos reducían la solidez de

⁸⁹ Palladio fue el primero que innovó en una larga tradición de armaduras simples aplicando el principio del triángulo rígido; los puentes palladianos, económicos y seguros, no fueron utilizados en nuestro país hasta avanzado el siglo XX en zonas no urbanizadas. Las armaduras de Pratt y Whipple, inicialmente construidas en madera, combinan las invenciones de Palladio con las investigaciones de De L'Orme para la construcción a partir de pequeñas piezas. La forma romana, de arcos, permanece en los modernos puentes parisinos del siglo XVIII, aunque se modifica la relación entre luces y apoyos y se emplea el arco vahído.