

“Arquitectura Iberoamericana en el siglo XIX”. En: Rafael López Guzmán; Espinosa Spínola, Gloria (eds.). *Arquitectura en Iberoamérica y Filipinas*. Granada, Universidad, 2003, pp. 327-350. Manuales de arte iberoamericano. ISBN: 84-338-3044-9.

ARQUITECTURA IBEROAMERICANA EN EL SIGLO XIX

Introducción

El primer cuarto del siglo XIX americano estará marcado por la ruptura con el poder hispánico y por ende con la aparición de una situación completamente nueva en lo político. Esta situación, más allá de las euforias libertarias, traerá consigo confusión y desconcierto, caracteres que influirán en todos los ámbitos de la vida, política, social, económica y por supuesto cultural. La Independencia en lo político trajo pronto, en las distintas naciones, las consabidas luchas civiles por hacerse de los poderes, situación que, por lo general, llenará prácticamente toda la primera mitad de la centuria. Independencia en lo político, que no supuso emancipación cultural y económica: nuevos países europeos, en especial Francia en el primero de dichos aspectos e Inglaterra en las finanzas, se aprovecharán de la confusión para mantener vigente el control europeo sobre América.

En el plano cultural-artístico fue justamente la nación gala la que habría de incidir importando sus modas, gustos y maneras de hacer, con tal fortuna que fue arrastrando a varios gobiernos americanos, sobre todo en la segunda mitad del siglo, a imponer los dictámenes estéticos franceses. Porfirio Díaz en México o Antonio Guzmán Blanco en Venezuela, por citar solamente dos ejemplos paradigmáticos, dan cuenta de ello. De esta forma, aspiraban a hacer de los países americanos fiel reflejo de la Vieja Europa, un remedo cuyo trasfondo era, en definitiva, convertir a los americanos en europeos, ilusión utópica que retrasó la consolidación identitaria de aquellos países.

Desde la perspectiva señalada se da explicación ideológica a uno de los fenómenos sociales más salientes vividos por el continente, en especial en algunas naciones puntuales como Argentina, Brasil o Uruguay: el de las corrientes inmigratorias europeas, llamadas a ocupar y colonizar los territorios aun sin explotar. Esto provocó una pronunciada mutación de la población estable, en tanto ya no solamente los componentes sociales se limitaban mayoritariamente a población autóctona y criollos, sino que las nuevas colectividades eran la evidencia de que nuevos tiempos habían llegado. Y esto coincidiendo con el proceso de urbanización al que acompañó aquel sueño del progreso infinito que pocas décadas tardó en demostrar lo equivocado de sus premisas. En lo arquitectónico significó la variación de los repertorios formales y la integración de materiales industrializados.

Décadas de confusión. 1810-1850

Señalábamos en la introducción que al proceso de la emancipación americana, le siguió una larga etapa de luchas civiles, internas, que maniataron la mayor parte de las acciones que intentaron imponerse en el plano cultural. Los gobiernos, más atentos a otras preocupaciones, si bien en algunos casos apoyaron iniciativas tendientes a despertar interés por las artes y las letras, evidenciaron su incapacidad para echar bases sólidas. La vida académica, que con tanta pompa como limitaciones había impuesto la Ilustración desde finales del XVIII, daba señales de naufragio, como de hecho ocurrió temporalmente con la creación más paradigmática de la Corona española, la Academia de San Carlos de México, que vio cerradas sus puertas entre 1821 y 1824. Al margen de

esta institución se concretó la obra clasicista del criollo Francisco Eduardo Tresguerras, quien nunca lograría el reconocimiento de aquella.

Las academias españolas, y el insensato sistema de control que habían ejercido hasta el momento de la Independencia, había desmontado de plano la tradicional organización gremial que tan buenos frutos había dado al arte americano en todos sus ámbitos. Los proyectos arquitectónicos que se realizaban en América, para ser materializados, debían contar con la aprobación de la Academia de San Fernando de Madrid, cosa que nunca ocurrió, convirtiéndose esta institución en una verdadera máquina de impedir y por consiguiente de paralización del progreso edilicio.

Sin embargo, y sobre todo en las provincias, los talleres, pobres y con escasos recursos, mantuvieron vivo aquel legado, permitiendo una continuidad de las estéticas heredadas del Barroco y dando origen a nuevas expresiones de carácter popular. Estas, aunque muchas veces, y aun en la actualidad, fueron y son apartadas de la consideración por parte de los historiadores del arte, más interesados en atender a aquellos aspectos que son reflejo de las corrientes europeas y que responden a sus cánones, conforman expresiones singulares del arte americano en la época independiente. El peso del barroco popular siguió siendo de tal enjundia que no pudieron ser opacados por los contados ejemplos de arquitectura clasicista surgidos puntualmente en México, Guatemala, Chile o Uruguay. Entre las obras “clásicas” más tempranas e importantes pueden citarse el Templo de La Habana (1827) -recuérdese que Cuba estaba aun bajo el dominio español- y la Catedral Anglicana de Buenos Aires (1831).

Durante la primera mitad de la centuria, fueron los italianos y los franceses quienes tomaron la delantera en la conformación de una arquitectura nueva para América. En el caso de los primeros puede señalarse la actividad profesional, tanto en lo que a edificaciones respecta como asimismo al ejercicio de la docencia académica, de Javier Cavallari en México o Carlos Zucchi en Buenos Aires. Entre las obras del primero destaca la actual fachada de la Academia de San Carlos (1864) y entre las de Zucchi, el Teatro Solís en Montevideo, Uruguay (1841-1856). Respecto de los franceses, fue indudablemente la llamada “Misión Francesa”, arribada en 1816 a Río de Janeiro, la que marcó el jalón más importante de aquellos en el continente americano, por acción y organización, lo que se concretó no solamente en lo arquitectónico sino también en el desarrollo de las otras “bellas artes”. En dicha “Misión” destacó la labor del arquitecto Grandjean de Montigny, quien había ganado renombre en Europa por obras como la remodelación de la Villa Médicis en Roma y que, en Brasil, proyectaría entre otros edificios, el de la Academia de Bellas Artes de Río de Janeiro.

En síntesis, pueden establecerse claramente dos vertientes arquitectónicas de peso propio en el continente americano durante el siglo XIX: por un lado la que venimos comentando en los párrafos precedentes, esto es la marcada por las influencias académicas, que se acentuarían a partir de la segunda mitad de la centuria, las de los ingenieros militares y, finalmente, las de los arquitectos europeos contratados por los gobiernos para hacer obras públicas en América. Y por otro lado las expresiones arquitectónicas populares, de notoria importancia en las provincias, pequeños poblados y zonas rurales. En estas destacó la pervivencia de las tradiciones constructivas con técnicas que aun en nuestros días gozan de plena vigencia como la utilización de la tierra (adobe, tapia, etc.) o la utilización de la madera que se emplea desde el norte, en México, hasta las zonas más meridionales del continente como las singulares iglesias de Chiloé (Chile).

Los años del clasicismo (1820-1880)

Al igual que en España, en América se vivió el proceso de desamortización de los bienes de la Iglesia, pasando entonces al poder del Estado un importante y amplio conjunto de edificios de uso religioso de los que ahora, con la nueva situación, se reconvertirían sus funciones; otros muchos fueron demolidos. Los programas arquitectónicos que comenzarán a afianzarse en las ciudades tendrán como característica justamente el retroceso presencial de edificios religiosos, prevaleciendo las construcciones de uso público como escuelas, hospitales, teatros, mercados y equipamientos para las autoridades gubernamentales (casas de gobierno, parlamentos, etc.). Las urbes mostrarán una nueva cara, marcada por las nuevas pautas sociales, entre las que destaca el diseño y trazado de paseos públicos y otros espacios abiertos destinados al ocio y al recreo. Entre ellos destacarán las grandes avenidas que irán incorporando programas monumentales que dotarán a las ciudades, a través del emplazamiento de estatuas, de recorridos simbólicos por la historia de los respectivos países.

Las principales capitales del continente imitaban así las obras del Barón Haussmann en París, concentrando esfuerzos en el ornato de los espacios públicos. Bajo esta óptica se erigieron “arcos de triunfo” dedicados a la Patria y la Religión como el que se construyó en Lima (Perú), ciudad en la que también destacan los edificios de los Hospicios Ruiz Dávila (1848) y el de Manrique. En La Paz (Bolivia) cabe señalar el Teatro Municipal (1834-45) y el Palacio de Gobierno (1845-52), mientras en Santiago de Chile, el Teatro Municipal (1853), obra de Brunet des Baines. En Paraguay, el italiano Alejandro Ravizza fue el autor de la Iglesia de la Trinidad, el Palacio de Gobierno y el Oratorio de la Virgen de la Asunción, que luego se convertiría en el Panteón de los Héroes.

Las propuestas del eclecticismo y del academicismo francés

Este repertorio formal de la academia fue agotándose por su terca imitación de modelos prestigiados y carencia, por lo general, de originalidad. Se dio paso, de manera gradual, a una alternativa eclecticista en la que predominaban las referencias historicistas. Los edificios religiosos eran realizados dentro de lineamientos románicos o góticos, las cárceles como castillos medioevales y en los jardines zoológicos y cementerios se permitían toda clase de exotismos orientales. La diferenciación radicaría ahora en la faz decorativa, utilizándose en la construcción diferentes materiales y colorido. Se mezclaron indiferentemente propuestas tan variadas como los lenguajes provenientes de los “cortiles” y “loggias” italianas o las “mansardas” francesas.

De la misma manera, surgirían historicismos propios, que, si bien nacidos a la sombra del XIX, gozarían de desarrollo hasta bien entrado el XX. Entre ellos debemos señalar el llamado estilo “Neoprehispánico”, potenciado primeramente por México y los Estados Unidos. En este último país surgió una preocupación por parte de varias instituciones en enviar expediciones científicas a estudiar las ruinas aztecas y mayas, produciéndose a partir de ellas numerosas publicaciones con textos e imágenes. A partir de estos libros, que fungieron de verdaderos manuales de ornamentación como fue en su momento, para el “Neoárabe”, la “Gramática del Ornamento” de Owen Jones, arquitectos e ingenieros utilizaron libremente estos repertorios decorativos para proyectar obras de “raíz prehispánica”. Uno de los primeros ejemplos fue, curiosamente, uno de los proyectos presentados por el escultor Frédéric Bartholdi para la famosa Estatua de la Libertad en Nueva York, en el cual la colocaba sobre un pedestal que era una reproducción de una pirámide maya.

En México los primeros ejemplos de interés surgen a finales de la década de 1880, concretamente en 1887 cuando se inaugura el Monumento a Cuauhtémoc en el Paseo de la

Reforma, obra en la que el ingeniero Francisco Jiménez diseña un pedestal ecléctico, con elementos tomados y reinterpretados de las ruinas aztecas; para el mismo no se basó en una experiencia directa, es decir no visitó los sitios que le inspiraron, sino que se valió de algunos de aquellos manuales publicados en Estados Unidos. En 1889 México participó de la recordada Exposición Universal de París, la misma que vio surgir la emblemática Torre Eiffel, construyendo un pabellón en el que se mezclaban elementos mayas y aztecas. Ecuador, por su parte, lo hizo con un pabellón basado en elementos incaicos.

Acabamos de hacer referencia a la Torre Eiffel, lo cual nos da pie para abordar otro de los momentos importantes de la arquitectura iberoamericana decimonónica, que es la irrupción del hierro como metal constructivo de notoria importancia. Una de las primeras experiencias podemos situarla en Cuba, que vio erigirse el primer ferrocarril del continente en 1837, antes inclusive que hiciera su aparición en la metrópoli, es decir en España. Ellos marcarían profundas transformaciones urbanas y territoriales. La arquitectura ferroviaria incorporó masivamente el uso del hierro, el ladrillo de máquina, la chapa acanalada de zinc y otros elementos de prefabricación modificando el sistema constructivo. La transferencia de elementos industrializados marcó la inserción de las nuevas repúblicas americanas en el mercado mundial e impuso no solamente el gusto europeo, sino también la utilización de los recursos técnicos para obtenerlo. Europa abasteció de profesionales de la arquitectura e ingeniería a Iberoamérica e inclusive formó sus Escuelas universitarias a semejanza de los Politécnicos y de la École des Beaux Arts de París que era la de mayor prestigio.

Por un lado, la inversión de capitales ingleses en puertos, diques, silos, centrales eléctricas, ferrocarriles y servicios de infraestructura (aguas, electricidad, etc.) integraba una arquitectura funcionalista. Por otro lado, el decorativismo afrancesado se imponía en los edificios públicos, como consecuencia de aquella “haussmanización” de las ciudades capitales que miraba con atención y sin pausa a París, el nuevo paradigma de la “Ciudad Moderna”. La École des Beaux Arts era la que definía los gustos, y los arquitectos americanos manifestaron un apego desenfrenado a los estilos imperiales, sin recapacitar acerca de su viabilidad estética en aquellas latitudes. La Academia, ahora la francesa y no tanto la italiana, como décadas antes, se impondría en los últimos decenios del XIX.

Bajo estos postulados, la transferencia de programas, tipologías, técnicas y materiales provenientes de Europa tendió a uniformar el repertorio de la arquitectura continental. Desaparecía en muchos casos la relación con el paisaje y los modos de vida locales. La estación de ferrocarril de Buenos Aires (1877) había sido diseñada para Madrás (India) pero fue colocada allí sin alteraciones. Casas prefabricadas "contra temblores", obras diseñadas en las oficinas de Gustavo Eiffel que se levantan en Arica (Chile) o en Tacna (Perú) o escuelas de talleres metalúrgicos belgas que se montan en Costa Rica y Mercados prefabricados que se instalan en Maracaibo (Venezuela) o Recife (Brasil) son indicativos de este proceso de transferencia tecnológica. Verdaderos alardes, vinculados a la radicación de capitales y la producción de materias primas, localizan en la Patagonia el galpón de esquila más grande del mundo y en Buenos Aires un Mercado-Depósito de Frutos con la mayor superficie cubierta conocida, construido por el alemán Fernando Moog (1837-1905).

El urbanismo iberoamericano en el XIX

Vinculado a los asuntos tratados en los apartados anteriores, donde se hicieron algunas alusiones directas, el tema del urbanismo en Iberoamérica merece un capítulo de excepción. Aquellos decisivos cambios de vida y de modalidades sociales apuntados se complementaron con las modificaciones experimentadas en el paisaje urbano, incidiendo el uno sobre el otro y viceversa, con marcada modificación en el trazado de varias ciudades

lo que dio origen a notorios cambios de escala. En tal sentido, a partir de los pequeños núcleos urbanos se produjo de manera extensiva un reparto de tierras, pasando la ciudad a convertirse no ya en algo independiente sino en un fragmento, eso sí esencial, de un territorio más amplio. Inclusive este “engrandecimiento” de los espacios se manifiesta en la propia traza urbana, en donde las plazas mayores, las avenidas y paseos aumentan sus dimensiones. Influyeron aquí coyunturas y progresiones como la necesidad de incorporar a la vida diaria la presencia de los medios urbanos de transporte como los tranvías y los carruajes, o, en el caso de los espacios verdes que se fueron creando a causa, entre otros aspectos, de las epidemias, que propendió a la implantación de sistemas de Higiene Pública que llevará a procesos de saneamiento, provisión de agua, forestación, y ventilación urbana inéditos.

Se reafirma así el concepto de “territorio”, que se expresa de diferentes formas. Una de ellas, de gran importancia, será la de los espacios articulados por el novel medio de transporte, el ferrocarril, que verán privilegiar a los puertos en un nuevo ensamble con Europa, mientras las ciudades capitales concentran nuevas tipologías de viviendas. Desde los palacetes y las casas quintas suburbanas que permiten a los sectores de mayores recursos un contacto con la naturaleza, hasta los insalubres conventillos y vecindades donde se albergan los inmigrantes y pobladores rurales ya urbanizados. Así, los barrios y colonias urbanas van definiendo el carácter del ensanche de las ciudades al impulso de la especulación de tierras y los trazados de líneas de tranvías. Esto marca una apertura de servicios y lleva a la edificación de nuevos centros barriales provistos de mercados, colegios, parroquias, etc.

En los pueblos del interior, la actuación del ferrocarril se da de manera más directa aun, convirtiéndose la Estación en el punto neurálgico y hasta en el símbolo arquitectónico de aquellos; a partir de ella se fueron definiendo nuevas trazas y por ende diferenciaciones sociales: no sería lo mismo vivir frente a la estación que detrás de la misma. En casos, la nueva población que genera el ferrocarril desplaza al antiguo poblado colonial, creándose entonces un pueblo nuevo en donde prima el reparto de las tierras, produciendo en varios casos la decadencia de los antiguos asentamientos. Esta vinculación a la economía es un factor fundamental para entender los trazados de las vías férreas, verdaderas telarañas de metal que unían todos los territorios confluyendo en los puertos donde se descargaban las mercaderías y los productos, dispuestos a ser trasladados para su comercio, por lo general por barcos europeos.

Bajo estos parámetros, las ciudades iberoamericanas del XIX se van consolidando en un proceso que se afianzaría posteriormente. Algunas de ellas sufren tal acelere de cambios, como Buenos Aires o San Pablo que prácticamente borran la memoria de la ciudad colonial. Los grandes estudios de arquitectura de Alejandro Christophersen (1866-1946) o del paulista Ramos de Azevedo (1851-1928) juegan un papel esencial en esta transformación. Como conclusión, señalar que el XIX marca fundamentalmente la ruptura con la tradición colonial y un avance mimético hacia una modernidad ajena. El desencuentro de los americanos con sus raíces pondrá en crisis la consolidación de aquella identidad que había empezado a manifestarse en el siglo XVIII.

ILUSTRACIONES

1. FRANCISCO EDUARDO TRESGUERRAS (atrib.), Palacio Rull, Guanajuato (México), 1827.
2. CARLOS ZUCCHI, Teatro Solís, Montevideo, Uruguay. 1836.
3. JUAN HERBAGE, Universidad de Chile, Santiago. 1872.
4. TEODORO ELMORE, Pórtico del Palacio de la Inquisición, Lima, Perú. 1872.
5. LUCIANO HENAULT. Teatro Municipal, Santiago de Chile. 1873.
6. ALEJANDRO RAVIZZA. Palacio de Gobierno, Asunción, Paraguay. 1860-1880.
7. Capilla Santa María Magdalena de Pazzis, Cementerio de San Juan de Puerto Rico. S. XIX.
8. Plaza del Mercado, Cárdenas, Cuba. 1859.
9. Parque de Bombas, Ponce, Puerto Rico. 1883.
10. JOSÉ MACCHI Y FRANCISCO RIGHETTI, Iglesia de la Candelaria de la Viña, Salta, Argentina. 1890.
11. CHARLES TYRON, Escuela prefabricada de hierro, San José de Costa Rica. 1890.
12. Casa Fratta, Asunción, Paraguay. c. 1910.

OBRAS COMENTADAS

MANUEL TOLSÁ, Palacio de Buenavista (Museo de San Carlos), México. 1795-1803.

“Nos parece que la característica más agradable de Manuel Tolsá, es su estética neoclásica, pero aunada a un barroquismo *espacial*, siempre evidente. Por ello Tolsá no es frío. De neoclásico tiene: simetría axial en fachadas e interiores, con lo cual consigue unificar el partido; ritmo repetido o alternado en los vanos de puertas y ventanas; proporción estética siempre eficaz, entre las partes y el conjunto —conocida como euritmia, armonía o belleza— tanto en la obra nueva como en las ya empezadas: Catedral de México, ciprés de la Catedral de Puebla, altares de la Profesa, Santo Domingo, etcétera; el conjunto de la obra, antes que otra cosa, debe ser un objeto armonioso, estéticamente agradable, "de buen gusto", como Tolsá decía. En esto sigue imperturbable a todo el Renacimiento francés. Naturalmente que debe estar sólidamente construido, pero antes que sus funciones, la estética es lo primero. Por ello colocamos antes la proporción estética y el ritmo de sus elementos. El funcionamiento y utilidad de las obras también es un aspecto atendido, a veces con gran originalidad; asimismo, el talento de un escultor que aprendió estupendamente la arquitectura se refleja en la proporción psicológica con que maneja sus elementos...”

(Texto de PINONCELLY, Salvador. *Manuel Tolsá, arquitecto*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1998).

Iglesia de Santa María de Achao. Chile, c. 1850.

Los jesuitas levantaron en Chiloé las aldeas, próximas a las costas, así como un enjambre de capillas que regaron por los campos, en lugares escogidos, con el fin de reunir en ellas a la población rural. Fue aplicada entonces una mitología denominada "misión circular", no porque las aldeas tuvieran esta forma, sino por verificarse anualmente visitas a todas las capillas siguiendo un itinerario circular. En todos esos lugares, mayores o pequeños, los edificios religiosos fueron construidos en madera: iglesias de una a tres naves, de formas simples, pero que representan la superación de la pericia del carpintero: a veces, de un mismo carpintero de ribera, especializado en construcciones navales: no en balde las bóvedas de cañón seguido semejan las quillas de los barcos y se nombran, igualmente, cuadernas y vértebras. La caducidad de los materiales empleados torzó a una permanente necesidad de reparación de techos y muros, buscando la mejor calidad entre la gran variedad arbórea de la región, rica en maderas resistentes: ulmo, tenio, colgüe, avellano, quiaca y, sobre todo, el alerce y el ciprés.

(Texto de SOLANO, Francisco De. Madrid, CSIC, 1993. Incluido en <http://www.iglesiasdechiloe.cl/historia/history.html>).

ALONZO TAYLOR, Estación del Ferrocarril, Asunción, Paraguay. 1863.

En el Paraguay el impulso que dio Carlos Antonio López a la planificación del país se tradujo en la renovación edilicia de Asunción y la instalación de nuevos edificios que estuvieron a cargo en una primera etapa del Maestro Pascual Urdapilleta (Catedral, Legislatura) y luego del italiano Alejandro Ravizza. Entre estos últimos descuellan la Iglesia de la Trinidad, el Palacio de Gobierno y el Oratorio de la Virgen de la Asunción

(luego Panteón de los Héroes) cuyo modelo fue la Basílica de Superga. El inglés Alonzo Taylor realizó la estación de ferrocarril con un ecléctico sentido donde aparecen rasgos goticistas junto a una estructura maderera y un salón de recepción que es una calle con columnatas a la antigua usanza paraguaya.

(Texto de Ramón Gutiérrez, en *Historia del Arte Iberoamericano*. Lunwerg, Barcelona, 2000).

ULRICO COURTOIS, Basílica de Luján, Argentina. 1895.

En 1887 se colocó la primera piedra de la Basílica de Luján. Este monumento gótico-ogival fue construido con sillería clara, procedente de la provincia argentina de Entre Ríos. El frente de la Basílica está flanqueado por dos torres; la que está sobre el crucero es totalmente de cobre, de acuerdo a la mejor tradición gótica, siendo Norte Dame de París la referencia de los constructores. Su ancha nave se inicia a partir de un rosetón bajo la cual se descubre el enorme órgano de la Basílica, inaugurado en 1911 y que tiene cincuenta registros reales, tres manuales y tres mil ochocientos tubos. Proviene de la Casa Carvaillé-Coll, de París, que envió a Francisco Pic, uno de sus mejores técnicos, para instalarlo. Más abajo se halla la entrada principal, desde la cual se domina el altar. En el subsuelo de la Basílica se encuentra el gran baptisterio.

CARLOS NYSTRÖMER, Palacio de las Aguas, Buenos Aires, Argentina. 1887.

El Palacio de Aguas Corrientes de Buenos Aires es un excepcional ejemplo de la arquitectura ecléctica de fines del siglo XIX en la Argentina. Testimonio del lujo ornamental que caracterizó a las construcciones de la época, este depósito recaudador y distribuidor de agua corriente, destinado al abastecimiento de la población porteña, fue producto del plan de obras de saneamiento de la Capital Federal. La construcción, realizada entre 1887 y 1894 por la empresa inglesa Bateman, Parsons & Bateman, fue dirigida por el ingeniero sueco Carlos Nyströmer y por el arquitecto noruego Olof Boye. Se trata de una colosal estructura portante constituida por columnas, vigas y cabriadas metálicas, que soporta doce tanques distribuidos en tres pisos, con una capacidad total de 72 millones de litros de agua potable. La estructura queda oculta tras los cuatro muros perimetrales del edificio, cuyo espesor alcanza un metro ochenta en planta baja. Las fachadas están revestidas con más de 130 mil ladrillos esmaltados y 170 mil piezas de cerámica, fabricados especialmente para esta obra en Bélgica e Inglaterra. Dentro de la profusión de elementos decorativos, se destacan los escudos en relieve de cada una de las provincias argentinas. Los techos son de pizarra verde, proveniente de Francia. Pequeños jardines rodean los frentes del edificio, cerrados por una destacable verja de herrería que apoya sobre pilares de mampostería, a lo largo de la línea municipal.

(Texto de la página web de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos de la Argentina. <http://www.monumentos.org.ar/18cf0/cf0043.htm>).

APÉNDICE DE TEXTOS

KATZMAN, Israel. *Arquitectura del siglo XIX en México*. México, UNAM, 1973.

“A muchos amantes del barroco mexicano les es difícil comprender el porqué de la crítica o destrucción de aquella arquitectura en el siglo XIX. Una persona se quejaba conmigo de ese crimen del siglo pasado, sin embargo, a los pocos minutos de conversación me explicó muy satisfecho que le había tocado demoler una casa de ‘pésimo gusto porfiriano’ (era un magnífico ejemplo), para construir allí unos apartamentos. Parece que aun la gente de cierta cultura, que puede comprender el historicismo estético de una manera abstracta y le parece natural la relatividad de su propio juicio y no admiten que la actitud de los neoclásicos respecto al barroco era idéntica a la posición actual respecto al XIX. (...).

Es indudable que los clasicistas estaban hartos del barroco, de lo contrario lo habrían prolongado. Tresguerras poseía un libro sobre Ordenanzas de Madrid y al leerlo hizo anotaciones en los márgenes; en la página donde se comenta a Churriguera anotó: *lo cierto es que corrompió la buena arquitectura* y donde dice ‘Joseph Donoso, pintor y arquitecto universal’, Tresguerras agregó: *y ridículo*. Manuel Lozada, administrador de la Real Casa de Moneda, en 1818 describe el retablo barroco de dicha casa de la siguiente manera: ...’un retablo lleno de defectos, adornado tan monstruosamente, y que arreglado al pésimo gusto del tiempo en que se construyó, lejos de causar devoción, mueve a risa al pueril, y al sensato a dolor’.

Sin embargo, la imagen del arquitecto clasicista mexicano que han formado algunos historiadores, como la de un brutal destructor del barroco, es exagerada. Muchos retablos clásicos se hicieron donde antes no había nada, otros sustituyeron a retablos apollillados que ya no podían soportar ni su propio peso y muchos edificios coloniales se derrumbaron por mal construidos. Si a los arquitectos del XIX los acusamos de indiferencia por no haber levantado la voz cuando los gobiernos demolieron obras del virreinato por ampliar o prolongar una calle, ¿por qué no nos responsabilizamos de la destrucción actual de la arquitectura porfirista? Seguramente el número de edificios porfirianos demolidos solamente en la capital en los últimos cinco años es mayor que el de los coloniales destruidos en todo el siglo XIX”.

CARPENTIER, Alejo. *La Ciudad de las Columnas*. Barcelona, Ed. Lumen, 1970.

“No es nuestro propósito -y temprano debemos advertirlo- hacer un bosquejo histórico de la arquitectura cubana, obra que requeriría todo un aparato erudito, sino llevar al lector, de la mano, hacia algunas de las *constant*es que han contribuido a comunicar un estilo propio, inconfundible, a la ciudad aparentemente *sin estilo* (si nos atenemos a las nociones académicas que al estilo se refieren) que es La Habana, para pasar luego a la visión de *constant*es que pueden ser consideradas como específicamente cubanas, en todo lo que significa el ámbito de la Isla. Al principio fue el alarife. Pero las cosas empezaron a crecer, mansiones mayores cerraron el trazado de las plazas y la columna - que no ya el mero horcón de los conquistadores- apareció en la urbe. Pero era una columna interior, grácilmente nacida en patios umbrosos, guarnecidos de vegetaciones, donde los troncos de palmeras -véase cuán elocuentemente queda ilustrada la imagen en el soberbio patio del convento de San Francisco- convivieron con el fuste dórico. En un principio, en casas de sólida traza, un tanto toscas en su aspecto exterior, como la que se encuentra frente a frente a la catedral de La Habana, pareció la columna cosa de refinamiento íntimo, destinada a sostener las arcadas de soportales interiores. Y era

lógico que así fuera -salvo en lo que se refería a la misma Plaza de la Catedral, a la Plaza Vieja, a la plaza donde se alzaban los edificios destinados a la administración de la Isla- en ciudad cuyas calles eran tenidas en voluntaria angostura, propiciadora de sombras, donde ni los crepúsculos ni los amaneceres enceguecían a los transeúntes, arrojándoles demasiado sol en la cara. Así, en muchos viejos palacios habaneros, en algunas ricas mansiones que aún han conservado su traza original, la columna es elemento de decoración interior, lujo y adorno, antes de los días del siglo XIX, en que la columna se arrojará a la calle y creará -aun en días de decadencia arquitectónica evidente- una de las más singulares constantes del estilo habanero: la increíble profusión de columnas, en una ciudad que es emporio de columnas, selva de columnas, columnata infinita, última urbe en tener columnas en tal demasía; columnas que, por lo demás, al haber salido de los patios originales, han ido trazando una historia de la decadencia de la columna a través de las edades. No hace falta recordar aquí que, en La Habana, podría un transeúnte salir del ámbito de las fortalezas del puerto, y andar hasta las afueras de la ciudad, atravesando todo el centro de la población, recorriendo las antiguas calzadas de Monte o de la Reina, tramontando las calzadas de El Cerro o de Jesús del Monte, siguiendo una misma y siempre renovada columnata, en la que todos los estilos de la columna aparecen representados, conjugados o mestizados hasta el infinito. Columnas de medio cuerpo dórico y medio cuerpo corintio, jónicos enanos, cariátides de cemento, tímidas ilustraciones o degeneraciones de un Vignola compulsado por cuanto maestro de obra contribuyera a extender la ciudad, desde fines del siglo pasado, sin ignorar a veces la existencia de cierto *modern style* parisiense de comienzos del siglo, ciertas ocurrencias de arquitectos catalanes, y, para quienes, en los barrios primeros, querían sustituir las ruinosas casonas de antaño por edificaciones más *modernas* (hay dos de este tipo, notables, casi hermosas al cabo del tiempo, en ángulos de la antigua Plaza Vieja), las reposteras innovaciones de *estilo Gran Vía* de Madrid.

Panettieri, José. Los trabajadores. Buenos Aires, Jorge Alvarez 1968.

“Trabadas de tal manera sus posibilidades de progreso, el inmigrante comienza a amontonarse en las ciudades portuarias de la Argentina, especialmente Buenos Aires, en ellas constituirá la base de un cambio mucho más profundo que el ocurrido en las pampas. Buenos Aires y en segundo término Rosario, serán los centros urbanos de mayor absorción de población. Principalmente la primera, prácticamente el único puerto de entrada para los europeos, distraerá la mayor parte de esa fuerza laboral para satisfacer las urgentes necesidades de servicios, construcción y producción que el crecimiento urbano y la prosperidad económica provocaban. Fue así cómo la manía por la modernización, generada por las mencionadas causas, creó mayores oportunidades de empleo para los millones de inmigrantes que llegaban a Buenos Aires. Además, debe tenerse en cuenta la enorme atracción que la vida urbana, con su colorido, sus múltiples actividades y sus posibilidades económicas, ofrecía al recién llegado. En los años 80 Buenos Aires dejaba de ser la gran aldea que nostálgicamente rememoraba Lucio V. López. Las 4.000 hectáreas de 1880 habían aumentado, con la incorporación de Flores y Belgrano, a 18.584 en 1887. El tranvía a caballos acortaba distancias, y nuevos barrios, alejados antes, se integraban a ese todo febril y pujante que comenzaba a ser la ciudad porteña.

El tranvía o "tranway", como se lo llamó durante largo tiempo, merece la dedicación de algunos párrafos. Fue indudablemente un sistema de transporte que convulsionó en su época a Buenos Aires, y que hoy, juzgado con perspectiva histórica, puede afirmarse que constituyó uno de los factores que contribuyeron al progreso de la ciudad.

Al asumir Sarmiento la presidencia de la República, Buenos Aires tenía pocas calles pavimentadas y un comercio localizado en el centro. Los únicos medios de transporte eran las diligencias y los lujosos carruajes que utilizaban las clases altas. En cuanto a las diligencias, uno de los medios de locomoción más usual entonces, no podía pedirse algo más incómodo para los pasajeros que ese vehículo de asientos estrechos que daban continuos saltos por la gran cantidad de baches que había en las calzadas, uniéndose a esa incomodidad el calor y el polvo durante el verano. Su capacidad permitía solamente la ubicación de 14 a 16 pasajeros, número tan reducido que "no alcanzaba a satisfacer las exigencias del público, un comentario de la época. Luego agregaba: "Las señoras pocas veces hacían uso de ese vehículo, porque además de ir molestas tenían que aguantar las costumbres incultas de algunos pasajeros".

Los carruajes, en general, y los caballos eran otros medios de movilidad. Por Ley del 26 de octubre de 1868 surgió el tranvía. Para instalarlo hubo que vencer la oposición del público, reacio generalmente a toda innovación, y la de los empresarios de otros tipos de transporte, los cuales sentían amenazados sus intereses. Las principales objeciones efectuadas fueron: 1) No podrían salvar las pendientes de las calles; 2) Interrumpirían el tráfico ordinario; 3) Pondrían en peligro la vida de los peatones; 4) Causarían la depreciación de los terrenos por donde pasaran las líneas. Su implantación y posterior uso barrió fácilmente con las tres primeras objeciones. En cuanto a la cuarta, se logró precisamente un efecto contrario; los terrenos y fincas por donde pasaba el tranvía se valorizaron enormemente, y más aún en los suburbios de la ciudad.

A diez años de su instalación, las líneas tranviarias alcanzaban un recorrido de 145.281 metros, siendo siete las compañías que prestaban el servicio. Lo interesante surge de la comparación con otras ciudades importantes del mundo. En 1879, Buenos Aires, con una población estimada en 220.000 habitantes, contaba casi con 146 Km. de vías; Nueva York -1.000.000- 121 Km.; Londres, habitada por 4.000.000 de personas, 91 Km.; Viena, 660.000 habitantes 22 Km.; Madrid, con 400.000 almas, solamente 6 Km.