

Épocas. Revista de Historia. ISSN 1851-443X
FHGT-USAL, Buenos Aires
Núm 19, primer semestre 2019, [pp. 39-56]

Puerto y salubridad:

La ciudad, el agua y dos proyectos inconclusos en las décadas de 1870 y 1880. Un acercamiento a la labor de John L. Bateman en Buenos Aires y sus repercusiones locales inmediatas

VIVIANA BARTUCCI ¹

Resumen

Se abordará, en primera instancia, el proyecto de John Bateman para dotar de un puerto moderno a la ciudad de Buenos Aires, tarea que le fue encomendada por el gobierno nacional en el año 1871. Pese a quedar su plan trunco por fallas de detalle, aunque decisivas en palabras de Luis Augusto Huergo, su figura se constituyó en referente para los miembros de la Comisión de Aguas Corrientes que confiaron en él la concreción de las obras de salubridad en la misma ciudad. No obstante su experiencia en la construcción de desagües en Londres y el contar con varios años y recursos suficientes –inclusive onerosos– para ejecutarlo, este segundo proyecto tampoco prosperó. Sin ahondar en detalles técnicos y financie-

¹ Doctora en Historia USAL. Profesora titular en la carrera de Historia USAL.

ros, que serán presentados en líneas generales, esta investigación intentará contribuir a los estudios de historia de la ciudad de Buenos Aires, advirtiendo la centralidad del control y de la distribución de las aguas del Río de la Plata en la modernización urbana, a la par que procurará un acercamiento a las repercusiones locales inmediatas que la labor del ingeniero inglés produjo, específicamente entre los miembros de las comisiones que se fueron sucediendo durante su actividad y mediante el análisis de la intervención de algunas personalidades que cuestionaron su tarea, entre ellos el joven Estanislao Zeballos.

Palabras clave

John Bateman - Higiene urbana - Aguas corrientes - Obras de salubridad - Siglo XIX - Buenos Aires

Abstract

We will first address the John Bateman project whose objective was to provide a modern port to the city of Buenos Aires, a task entrusted to him by the national government in 1871. In spite of his plan being cut short due to lack of detail, although viable in the words of Luis Augusto Huergo, Bateman became a benchmark to the members of the Aguas Corrientes Commission who assigned him the implementation of the sanitation system in the same city. Despite his experience in drains construction in London and having had several years and sufficient resources - albeit strenuous - to implement it, this second project did not prosper either. Without delving too deeply into the technical and financial details which will be presented in general lines, this research will try to contribute to the historical studies of the city of Buenos Aires, taking into account the central control and the distribution of the waterways of the Río de la Plata within urban modernization. Likewise, we will attempt to address the local real time repercussions shaped by the English engineer's work, specifically among the different Commission members over the period of his engagement and we will analyze the intervention of some personalities who questioned his work, amongst others, the young Estanislao Zeballos.

Keywords

John Bateman - Urban hygiene - Water Supply - Sanitation Works - 19th Century - Buenos Aires

1. Agua y ciudad, Buenos Aires ca. 1870

El auge del desarrollo y la experimentación de tecnologías vinculadas al tendido de redes de infraestructura en las grandes ciudades occidentales² no fue extraño para los habitantes de Buenos Aires. En relación con el agua del río de la Plata y su control y aprovechamiento, mientras que los proyectos vinculados al puerto prosperaban rápidamente, los enlazados a los servicios sanitarios se demorarían por varias décadas. Debido a las limitaciones financieras y tecnológicas propias de una condición periférica, ambos, en mayor o menor medida, respondían a “las necesidades expansivas del capital extranjero [antes que a] las necesidades de la población local”³.

Desde la etapa fundacional, el Riachuelo era utilizado como un “abrigo natural para las naves [ganando importancia] la función portuaria [...] ya que las costas frente a la ciudad no eran las más adecuadas para el desembarco”⁴. En consonancia, poco antes de la creación del virreinato del Río de la Plata, y en especial durante la segunda mitad del siglo XIX, ante la creciente vitalidad del desarrollo comercial en ambos períodos, las marchas y contramarchas en torno a la construcción de un puerto comenzaron a constituirse en una variable fundamental en el vínculo de Buenos Aires con el río. La elección del lugar y de aspectos técnicos, junto a la consideración de cuestiones de comercio,

2 Véase MARGARITA GUTMAN, *Buenos Aires. El poder de la anticipación. Imágenes itinerantes del futuro metropolitano en el primer Centenario*, Buenos Aires, Infinito, 2011, pp. 261-263 para los casos de Londres, París y Nueva York.

3 *Ib.*, p. 260.

4 SILVESTRI, GRACIELA, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes. Prometeo, 2003 (Col. Las ciudades y las ideas), p. 81.

presupuesto y política exterior, entre otras, fueron aspectos claves observados e incluso motivo de debate entre los representantes políticos de cada momento; la historiografía al respecto es abundante⁵. En palabras de Graciela Silvestri, “muchas veces el sitio más favorable desde el punto de vista de los intereses comerciales se oponía al lugar natural en que con mayor facilidad y menor gasto técnico podía construirse un puerto”⁶.

Junto al contacto con el mundo exterior que la construcción del promisorio puerto facilitaría, el río de la Plata era, junto a la lluvia, la fundamental fuente de provisión de agua para los habitantes de la ciudad. Ventaja que, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, se constituiría en un problema sanitario de grandes consecuencias por el origen, en el sur porteño, de importantes focos de contagio durante las graves epidemias que se sucedieron⁷. A la progresiva dificultad del abastecimiento, que había sido objeto de atención en la etapa rivadaviana, se habían sumado en esta época las de la eliminación de las aguas servidas y de los residuos provenientes de los saladeros como aspectos claves para reducir la tasa de mortalidad en la población⁸. Durante la presidencia de Bartolomé Mitre fue destacada la tarea del ingeniero Juan Coghlan quien, desde el cargo de asesor técnico de Obras Públicas, realizó estudios para dotar a la ciudad de agua potable, los cuales serían retomados por el ingeniero Bateman,⁹ eje del presente estudio.

5 Véase *La arquitectura en Buenos Aires (1850-1880)*, 2da. ed., Buenos Aires, Municipalidad Ciudad de Buenos Aires. Universidad Nacional de Buenos Aires, 1972 (Cuadernos de Buenos Aires LXI), pp. 75-76. Un antecedente lejano es el Muelle de las Catalinas, de mediados del siglo XVIII. Entre los proyectos de los constructores ingenieros previos a la década de 1870, se destacan los de Santiago Bevans, Carlos Enrique Pellegrini, Juan Coghlan y Eduardo Madero.

6 SILVESTRI, *El color del río...*, p. 85

7 Entre ellas, la epidemia de fiebre amarilla constituyó un hito: “en tan solo cuatro meses murieron más de 13.000 personas y la lucha contra sus efectos provocó un reordenamiento de la ciudad de Buenos Aires” (*Ib.*, p. 125).

8 Véase *La arquitectura en Buenos Aires...*, pp. 20, 37, 125. Sobre ambos aspectos, la bibliografía es abundante.

9 Véase *Ib.*, p. 42

Las primeras iniciativas comenzaron a desarrollarse en la segunda mitad de la década de 1860 por impulso del Estado provincial; fue inaugurada en 1869 el primer servicio de agua corriente y filtrada por medio de surtidores públicos¹⁰. El discurso de la época “promovía y convalidaba la realización de obras de este tipo como clave para garantizar la salud de las grandes aglomeraciones urbanas y la limitación de las infecciones”¹¹. Entre proyectos y ordenanzas municipales, provinciales y nacionales, que se sucedieron sin orden y entre conflictos de jurisdicción, y comparaciones constantes con la provisión de agua en ciudades europeas¹², “el proceso de organización y control estatal de los servicios se perfeccionaría en 1912 con la creación de Obras Sanitarias de la Nación”¹³.

En este amplio contexto general, la década de 1870 constituye el inicio de la labor de John Bateman en la ciudad de Buenos Aires.

10 *Ib.*, p. 263. Una obra clásica con numerosas referencias sobre obras vinculadas con el agua es la de ENRIQUE GERMÁN HERZ, *Historia del agua en Buenos Aires*, Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1979 (Cuadernos de Buenos Aires, 54).

11 KARINA INÉS RAMACCIOTTI y FEDERICO RAYEZ, “Los ingenieros sanitarios en la salud pública argentina entre 1870 y 1960” en *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, 11, Buenos Aires, 2018, p. 127.

12 Por ejemplo, la realizada en la “Nota sobre el Riego de las Calles” de Adolfo Bullrich, publicada en *Memoria Municipal 1898 a 1901*, pp. 171-177. Esta memoria fue consultada en la edición digitalizada ofrecida por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dirección General de Cultura. Allí constan los datos de impresión.

13 GUTMAN, *Buenos Aires...*, p. 265. No solo en la provisión de agua corriente sino en la apertura de avenidas, tendido de vías férreas o de telégrafos y teléfonos, etc. se desarrollaron en estas décadas pujas de poder entre los ámbitos municipal, provincial y nacional. Véanse, entre otros, *Ib. passim* pp. 267-283 y CLAUDIA SCHMIDT, “La convivencia imposible una capital para dos estados. Buenos Aires (1880-1888)” en *Anales del Instituto de Arte Americano*, Vol. 41, n° 1, enero/junio 2011., pp. 27-36. Disponible en: http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/2/pdf_5 (febrero 2017).

2. *John F. La Trobe Bateman en el marco de las transformaciones urbanas de Buenos Aires*

Nacido en Inglaterra en el año 1810, el ingeniero John Frederick La Trobe Bateman poseía desde antes de su llegada a Buenos Aires una comprobada experiencia como constructor de embalses y de redes de distribución de aguas. Su vida profesional había comenzado en 1833, asociado con William Fairbain, con quien diseñó los depósitos del río Bann, en Irlanda. Luego realizó otras obras, como la provisión de agua en Manchester, sobre la cual publicó un trabajo y, en el Reino Unido, en Glasgow y en Londres, mediante las cuales obtuvo gran prestigio. Entre otros honores, fue presidente del Instituto de Ingenieros de Londres, entre 1878 y 1879, y *fellow* de la Royal Society desde 1860.

Arribó al país en 1870 a raíz de un contrato para construir el puerto, y luego de que no prosperase, intervino en la comisión de salubridad que llevaba adelante las obras de provisión de aguas corrientes, desagües y adoquinados. Falleció en Inglaterra en 1889, sin haber visto concluidas las obras sanitarias que había proyectado¹⁴.

2.1. *El proyecto para el puerto, antesala del reconocimiento público*

Un informe del propio ingeniero Bateman sobre las obras para el puerto de Buenos Aires y documentos relativos a él, compilados en una obra publicada en 1871, se utilizará en este apartado como hilo conductor para indagar los pormenores del proyecto, su consonancia con las necesidades locales y la verificabilidad, tanto material como financiera.

En septiembre de 1869 fue sancionada una ley provincial destinada a la construcción de “las obras y útiles necesarios en el puerto de

14 Los datos biográficos fueron extraídos de *La arquitectura...*, pp. 42-43 y *La Trobe Bateman, John Frederick*. En: JORGE LIERNUR, FERNANDO ALIATA, (comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina I-N*, Buenos Aires, Clarín. Arquitectura, 2004, pp. 71-72.

esta ciudad” con recursos propios y fondos extraordinarios, entre estos parte de los destinados para la prolongación del Ferrocarril del Oeste y a la construcción de un ramal en el Bajo de las Catalinas¹⁵. Al año siguiente, el estado nacional se unió a la gestión provincial con fondos y autorizaciones para la construcción de un puerto de abrigo y almacenes fiscales en la Rada de Buenos Aires¹⁶ y autorizó la contratación de un empréstito, externo o interno, para varias obras vinculadas con los ferrocarriles en distintos puntos del país y con el puerto de Buenos Aires, específicamente en relación a la Aduana¹⁷. La relación de Bateman con la ejecución de este último proyecto habría comenzado en septiembre de 1870. Su experiencia y prestigio motivaron la atención hacia él por parte del entonces presidente Domingo F. Sarmiento.

En una carta a los señores de Murrieta y CA.¹⁸, intermediarios entre Bateman y el gobierno, el inglés indicaba algunas condiciones para ocuparse de la tarea –entre ellas ser designado director y los honorarios

15 *Ley sancionada por la legislatura de la Provincia autorizando al Poder Ejecutivo para la construcción de obras en el puerto*, Buenos Aires, 4/IX/1869. En: *Documentos relativos a las obras del puerto de Buenos Aires e Informes del ingeniero J. F. Bateman*, Buenos Aires, Imprenta del Siglo, 1871, pp. 5-6. Disponible en: <http://www.bne.es/es/Catalogos/BibliotecaDigitalHispanica/Inicio/index.htm> (marzo 2018)

16 *Ley sancionada por el Congreso Nacional mandando invertir 30.000 pesos fuertes en el estudio técnico de la rada de Buenos Aires*, Buenos Aires, 15/VII/1870. En *Ib.*, pp. 7 y 8.

17 *Ley del Congreso Nacional autorizando al P.E. para contraer un empréstito de treinta millones de pesos fuertes*, Buenos Aires, 5/VIII/1870. En *Ib.*, pp. 8-10.

18 La compañía era una casa bancaria de origen vizcaíno afincada en Londres desde el segundo tercio del siglo XIX y que quebró, por efecto de la crisis de la casa Baring, en el año 1890. La familia Murrieta estaba emparentada con la de Sebastián y Carlos Casares por parte de su abuela materna. Sobre el origen y lazos de la compañía con el gobierno de Santa Fe a fines del siglo XIX, véase OSCAR ALVAREZ GILA, RUIZ DE GORDEJUELA URQUIJO, “El empréstito Murrieta y la fundación de las colonias Portugalete, Santurce y Algorta (Santa Fe, Argentina) 1887-1890” en *Poder, pensamiento y cultura en el Antiguo Régimen*. Actas de la primera semana de Estudios Históricos “Noble Villa de Portugalete”, Donostia – San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 2002, en especial pp. 252-257. Disponible en: <http://www.eusko-ikaskuntza.eus/PDFAnlt/lankidetzan/23/23245258.pdf> (junio 2018).

suyos y de sus ayudantes– y los estudios necesarios para corregir el proyecto del ingeniero Coghlan.¹⁹

Veo que será necesario investigar sobre la fuerza y dirección de las corrientes, el volumen de agua que pasa por el río en tiempos de inundaciones o de secas; la naturaleza y cantidad de depósito; la permanencia o variabilidad de los canales y bancos de arena; el carácter de los estratos; el tamaño y naturaleza de los buques que han de ser alojados; el carácter de los materiales necesarios para la construcción.²⁰

Su predilección por el personal extranjero, que fuera objeto de críticas posteriores, se manifestó desde este primer momento al señalar que “será mucho mejor mandar un caballero de este país [Inglaterra], que sea competente para hacer estas investigaciones, y con quien yo podría comunicarme, que emplear algún caballero en Buenos Aires”. También solicitaba la asistencia de un ingeniero residente con su personal a cargo²¹, pedido al que los señores C. de Murrieta y Ca. no se comprometieron por ser ajeno a sus incumbencias.

Tras varias negociaciones, que pueden rastrearse a través de la correspondencia entre Bateman, los representantes de la compañía Murrieta y representantes del poder político nacional y provincial²² se celebró un contrato entre Bateman y el gobierno nacional, con fecha 17 de octubre de 1870, “a fin de asegurar unidad de concepción y de acción”²³. La tarea principal convenida fue el reconocimiento del terreno y la preparación del proyecto bajo los términos de un “contrato

19 *Carta de Bateman a los señores C. de Murrieta y Ca.*, Londres, 5/IX/1870. En *Documentos relativos a las obras del puerto...*, pp. 11-14.

20 *Ib.*, p. 13.

21 *Idem.*

22 Sobre las limitaciones de cada jurisdicción, ver *Nota del gobernador de la provincia de Buenos Aires Emilio Castro al ministro de Hacienda de la República, Luis L. Domínguez*, Buenos Aires, 22/II/1871 en *Documentos relativos a las obras del puerto...*, pp. 97-102.

23 *Carta de C. Murrieta y Ca. a Bateman*, Londres, 20/IX/1870. En *Ib.*, p. 18. El texto completo del contrato traducido y en su idioma original puede consultarse allí mismo, pp. 24-32.

inglés”²⁴. A tal fin se ideó la participación de jóvenes ingenieros argentinos en calidad de auxiliares, que adquirirían conocimientos prácticos y útiles para el futuro²⁵, y fue nombrada una comisión compuesta por el director del Ferrocarril del Oeste y los ciudadanos Sebastián Casares y Adolfo Bullrich, ambos vinculados, de uno u otro modo, con las finanzas públicas²⁶.

Los trabajos preparatorios, realizados por los ingenieros ingleses Revy y Bateman, concluyeron en un informe²⁷, redactado por el segundo, que incluye el agradecimiento a personalidades locales, entre ellas el ingeniero Coghlan; apreciaciones geográficas, biológicas e históricas, y datos técnicos, en constante comparación con obras portuarias en la ciudad de Gasglow. Con respecto al presupuesto total, Bateman no brinda cifras totales.

El alto precio de los salarios, la falta de buenos ladrillos, la ausencia de piedra a menor distancia que la isla Martín García y, en cuanto he podido saber, la carencia total de cal hidráulica, elevarán necesariamente el costo de las obras mucho más allá de lo que importarían en Europa²⁸.

La propuesta de Bateman consistía en un malecón o muro de defensa desde la usina de gas de Retiro hasta la boca del Riachuelo, que encerraría casi 6 ha. de agua tranquila; un dique paralelo, con todas las comodidades convenientes de cobertizo; un canal de navegación E-SE de diez millas de largo; uno o dos diques secos al extremo NO del gran dique; una nueva desembocadura para el Riachuelo y “un canal que se excavará en el Río de la Plata con 8 o 9 pies de profundidad en marea

24 *Contrato celebrado en Londres con el señor Bateman*. Traducción, Londres, 17/X/1871. En *Documentos relativos a las obras del puerto...*, p. 28.

25 *Carta de Antonio Malaver al rector de la Universidad* [Buenos Aires], Ministerio de Gobierno, Buenos Aires, 10/XI/1870. En *Ib.*, pp. 33. Varios jóvenes se sumaron a la convocatoria (*ib.*, pp. 34-35).

26 *Acuerdo*, Buenos Aires, 15/XI/1870. En: *Ib.*, p. 34.

27 *Informe del señor Bateman*, Buenos Aires, 7 de enero de 1871. En *Ib.*, pp. 36-63. La versión en inglés se encuentra a continuación, entre las páginas 64 y 88.

28 *Ib.*, p. 58.

baja y un canal de comunicación dentro del malecón entre la boca y el dique propuesto. Este canal pondrá el nuevo puerto y el Riachuelo en la más estrecha comunicación”. Para su concreción, estimaba necesaria una previa desinfección de las aguas del Riachuelo y el retiro de los saladeros, que aún no habían sido trasladados a Ensenada²⁹.

Más allá de los aciertos o desaciertos del proyecto, la indefinición financiera fue motivo de posturas opuestas a su ejecución; en la Cámara de Senadores fue desaprobado por “excesivamente oneroso”³⁰. Varias de sus propuestas fueron tenidas en cuenta en los proyectos de Huergo y Madero, “en especial, el dragado del canal sur, con la rectificación propuesta..., y la consecuente limpieza del Riachuelo, después de la fiebre amarilla”³¹.

2.2. *La labor en la Comisión de Salubridad y las repercusiones locales inmediatas*

Así como hubo marchas y contramarchas en la dotación de un puerto para la ciudad de Buenos Aires, también las hubo en las obras de aprovisionamiento de agua. En esta ocasión, el rol de Bateman fue central, aunque cabe mencionar que las obras proyectadas por él se prolongaron mucho más del tiempo previsto y quebrantaron las finanzas públicas.

Dos leyes provinciales, sancionadas en los años 1867 y 1868, junto a la labor del ya mencionado Juan Coghlan, circunscripta a las necesidades del Ferrocarril del Oeste³², fundaron las bases de las obras de salubridad proyectadas por el ingeniero Bateman. El marco legal se había constituido en septiembre de 1870 con la creación de una comisión

29 LIERNUR, ALIATA, *La Trobe Bateman...*, pp. 71-72.

30 *Ib.*, p. 72.

31 *Id.*

32 OLGA BORDI DE RAGUCCI, “Las Obras de Salubridad en el desarrollo urbano de la ciudad de Buenos Aires” en *La vivienda en Buenos Aires*, Buenos Aires, Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 2004 (Jornadas de Historia), p. 136. Coghlan era Director de las Obras de Salubridad y formaba parte del Directorio del Ferrocarril del Oeste. La provisión era necesaria por dañar el agua salobre de los pozos de la ciudad los caños de las máquinas ferroviarias. (*Ib.*, p. 137).

específica para las aguas corrientes dependiente del Ministerio de Hacienda provincial, la cual estuvo presidida, hasta la revolución de 1874, por Vicente Casares. Su propósito era brindar los servicios de desagüe de las calles de la ciudad; de cloacas para las aguas servidas y materias fecales provenientes del interior de las casas, y de provisión de aguas corrientes a domicilio, este último en ese momento limitado y provisorio y que se brindaba a través de surtidores públicos convenientemente ubicados en edificios públicos y cada cuatro cuadras³³. En concreto, se buscaba ampliar la provisión de agua, a razón de 182 litros diarios por persona, y encarar por primera vez obras de desagües cloacales.

Dada la presencia de Bateman en Buenos Aires y su prestigio profesional en la ejecución de obras de ingeniería hidráulica, el gobierno provincial contrató sus servicios en febrero de 1871 para cubrir toda la superficie urbana de entonces, “el área denominada luego «ciudad vieja» o «ciudad Bateman»”³⁴.

Las obras recién comenzarían en 1873, contemplando el sistema combinado o unitario para la ciudad –los mismos conductos servirían como desagüe de las aguas de lluvia y servidas– con excepción de algunas zonas –La Boca y Barracas– en que se proyectó el sistema unitario.

Tras serias problemáticas financieras, en 1877, las obras fueron transferidas a la Nación, mediando entre 1888 y 1891 años de gestión privada con la empresa de Samuel Hale, luego el sindicato de banqueros ingleses The Buenos Ayres Water Supply and Drainage CO. Ltda. Debido a los profundos efectos de la crisis económica de 1890, y la consecuente readquisición de las obras por parte del Estado argentino al doble de su valor, el proyecto de Bateman fue completado a inicios del

33 El agua se llevaba por cañerías desde la costa del río en el bajo de la Recoleta, hasta el Parque de Artillería, en la actual Plaza Lavalle. El establecimiento duró hasta 1933; allí funcionaron los dos primeros motores a vapor que impulsaban el agua al distribuidor y que durante 16 años proveyeron de agua a parte de la Ciudad de Buenos Aires. Véase BORDI DE RAGUCCI... *cit.*, pp. 136-139,

34 LIERNUR, ALIATA, *cit.*, p. 72

siglo XX por una Comisión Nacional, sumando a la propuesta original ampliaciones motivadas por el crecimiento vertiginoso de la ciudad³⁵.

El mecanismo de la provisión de agua era de gran complejidad. El agua del río era llevada por un conducto subterráneo que partía de un túnel de toma situado en la corriente del Capitán a 800 metros de la ribera, frente al pueblo de Belgrano. El agua era recibida en la planta de purificación y luego llegaba a tres depósitos de asiento, revestidos de hormigón y ladrillo donde se alojaban las materias en suspensión, para pasar a los filtros debajo de los cuales se asentaba la cámara de reserva. De allí era distribuida a la ciudad por medio de máquinas impelentes cuya chimenea era una de las más grandes de Buenos Aires. El sistema se completaba con una vasta red de caños maestros y distribuidores que corrían por debajo de las veredas para conectarse finalmente con las cañerías domiciliarias. A grandes rasgos los caños maestros fueron distribuidos de este a oeste de cuatro en cuatro cuadras, y de norte a sur de ocho en ocho.

Sobre los líquidos cloacales, luego de varias discusiones, se acordó que se descargaran en el río, al otro lado del pueblo de Quilmes, a través de una cloaca máxima de 25 kilómetros de longitud desde la boca del Riachuelo.

Entre los hitos concretados durante este largo camino, se destaca en 1874 la apertura de la Planta Purificadora Recoleta, el primer establecimiento potabilizador de la ciudad. La Segunda Casa de Bombas, en tanto, se inauguraría dieciséis años como anexo, en el lugar que hoy ocupa el Museo Nacional de Bellas Artes.

Un segundo hito, tras numerosas dificultades e interrupciones en el trabajo, fue la inauguración en 1884 de una planta de líquidos cloacales en el entonces paraje Puente Chico, hoy Wilde; se habilitaron cuatro años después, de manera parcial, el sistema cloacal porteño con un sifón provisorio en el cruce de la primera cloaca máxima con el Riachuelo.³⁶

35 El itinerario de las obras se encuentra desarrollado en la citada obra de la investigadora Olga Bordi de Ragucci.

36 En las viviendas era habitual el uso de “servicios” o “vasos necesarios” que, junto con bacinillas y “sillicos”, permitían satisfacer en forma restringida las necesidades

La primera cloaca máxima de la ciudad fue habilitada años después, en 1893. La obra, fundamental para la mejora sanitaria de la ciudad, fue notoriamente tardía, tanto para los porteños –“es un error dar a la ciudad la gran cantidad de agua que pueda absorber sin dar pronta salida a las aguas servidas lo que se obtiene por medio de las cloacas”³⁷ como para el propio Bateman, que había fallecido años antes.

Otro gran acontecimiento fue la inauguración el Gran Depósito Distribuidor de la avenida Córdoba, edificio conocido como Palacio de las Aguas Corrientes. Excepcional ejemplo de la arquitectura ecléctica de fines del siglo XIX, en su interior posee una colosal estructura de hierro que soporta doce tanques distribuidos en tres pisos, con una capacidad total de 72 millones de litros de agua potable. El plan general pertenece al estudio del ingeniero Bateman y la construcción, realizada entre 1887 y 1894, fue dirigida por el ingeniero civil de origen sueco Carlos Mystöner.

En 1905, el proyecto de Bateman para el Radio Antiguo o “Viejo” estaba concluido: se habían finalizado el Establecimiento de Aguas Corrientes de Recoleta, el Gran Depósito de la Av. Córdoba, las redes de cañerías maestras y distribuidoras de agua potable, las cloacas externas de la mayor parte de los distritos, el sifón de la cloaca máxima bajo el Riachuelo y cinco de los grandes conductos de desagüe pluvial. Las ampliaciones se tornaban necesarias dado que el servicio planificado más de treinta años atrás era limitado y obsoleto.

Desde el punto de vista financiero y político, el plan Bateman despertó la oposición, tanto de diputados y senadores provinciales y nacionales y de vecinos de la ciudad³⁸. Fueron numerosos los anteproyectos,

fisiológicas en las habitaciones de las casas sin necesidad de trasladarse hasta la zona del fondo del predio, donde habitualmente estaban las letrinas. Estas desaguaban a pozos negros, con gran peligro de contaminación. Los primeros inodoros comenzaron a llegar en 1885.

37 Consejo de Higiene Pública, 1877. *Cit.* BORDI DE RAGUCCI, OLGA, *cit.*, p. 147.

38 La información proviene de expedientes conservados en el Palacio de Aguas Corrientes, algunos de los cuales fueron recogidos en la obra de BORDI DE RAGUCCI, *cit.*, p. 145. Refiere prácticas de los barrenderos de arrojar barro a los sumideros públicos y de vecinos realizando actividades recreativas en espacios reservados para las obras

estudios y gastos, y notoria la ausencia del ingeniero en Buenos Aires, quien se manejaba a través de representantes locales, entre ellos George Higgin, e, inclusive, mediante una comisión creada en Londres.³⁹ Junto a los vaivenes económicos, en especial la crisis de 1890, alternativas leyes nacionales y provinciales sumaron discontinuidades. Varias veces las obras debieron ser paralizadas, por falta de fondos y/o cambios de jurisdicción, por ejemplo en 1877⁴⁰. A la falta de empleo que ello generaba, se acumulaban intereses, aumentando el estado deficitario de las obras.

Durante las décadas de 1870 y 1880, las principales críticas se centraron en señalar la carencia de personal argentino en la dirección de las obras y de materiales de origen nacional en su construcción así como de estudios específicos, por parte de Bateman, que ampliaran los de Coghlan. Vicente F. López, Carlos Pellegrini, Manuel Montes de Oca y Eduardo Olivera fueron algunos de las personalidades que se expresaron en dicho sentido. En las cámaras, uno de los cuestionamientos más importantes fue el del senador provincial Luis Huergo, cuyo informe, fundamentado en su condición de idóneo, al momento de brindar cifras y datos técnicos, provocó una polémica con el ministro de Hacienda⁴¹ y el consiguiente compromiso de continuar las obras con un proyecto de construcción por secciones. A tal fin, fueron utilizados fondos provenientes del Empréstito del Puerto, depositados en el Banco Provincial⁴².

Los adelantos materiales introducidos desde el exterior, en especial por capitales ingleses, generaron nuevos puestos de trabajo locales pero, en forma paralela, detuvieron el desarrollo industrial local. Entre otros, el diputado provincial Rafael Hernández lo expresaba: “Se están

proyectadas por la Comisión de Salubridad. Asimismo las frecuentes quejas por los verdaderos “ríos” que las lluvias dejaban en las calles y los reclamos constantes de los propietarios de viviendas por las “montañas” de tierra proveniente de las cuadrillas de las Obras de Salubridad.

39 BORDI DE RAGUCCI, *cit.*, pp. 140 y s.

40 *Ib.*, p. 144.

41 *Ib.*, pp. 142-143.

42 *Ib.*, p. 143.

matando industrias nacionales de inmenso porvenir para la provincia porque todos los materiales que se están empleando son ingleses y en el país los tenemos de primera calidad (cemento, ladrillo y barro cocido) [...] vamos a quedar tributarios de Inglaterra”⁴³.

También hubo expresiones de los legisladores sobre la ausencia de profesionales argentinos en la concreción del proyecto, como la del diputado provincial Luis Varela, quien propuso entregar la dirección de la obra a una comisión de ingenieros nacionales.⁴⁴

Por las circunstancias especiales que rodearon su juventud y su posterior labor en la esfera pública, destacaré la posición de Estanislao Zeballos ante el proyecto de Bateman.

Durante el flagelo de la fiebre amarilla, a los dieciocho años, en 1871, un joven Estanislao había prestado colaboración como auxiliar en la Comisión Popular de Salubridad presidida por José C. Paz⁴⁵. Entre otras tareas, otorgó asistencia a los enfermos y trasladó cadáveres, contrayendo él mismo la enfermedad. Ante sus ojos, los efectos de la falta de obras públicas en torno al manejo del agua deben haber sido significativos.

Su carácter emprendedor lo encontraría al año siguiente, junto a otros jóvenes estudiantes y profesionales, entre ellos Luis Huergo, entre los miembros fundadores de la Sociedad Científica Argentina⁴⁶.

Las referencias al estado de las obras de salubridad en la ciudad de Buenos Aires eran frecuentes en dicha sociedad. Cuenta de ello dan sus *Anales*, los que al día de hoy se siguen publicando. Durante el año 1876, en que apareció su primer número, fueron numerosas las ocasio-

43 *Ib.*, pp. 143-144.

44 *Ib.*, p. 144.

45 En ese momento, Zeballos era redactor en el periódico dirigido por José C. Paz. Marta Bonaudo, entre otras cuestiones, recorre el vínculo de Zeballos con José C. Paz en el periodismo y en la política, cf. *Estanislao Zeballos: el hombre de acción política que no se haría jamás un profesional*, Programa Historia Política del Siglo XX. Disponible en: http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/santafe_bonaudo2.pdf (abril 2018)

46 Sobre la fundación de la Sociedad y su labor durante el siglo XIX, véase JUAN CARLOS NICOLAU, “Historia de la Sociedad Científica Argentina en el siglo XIX (1872-1900)” en *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, Vol. 23, 1, Buenos Aires, 2002.

nes en que se expresó la preocupación por la demora en la concreción del proyecto así como informes críticos sobre sus avances. En sus páginas desfilan cuestiones variadas, como el corte geológico del túnel de toma de agua para el servicio de aguas corrientes de la ciudad, tema de interés para Zeballos⁴⁷, así como una crítica hacia los gastos excesivos y no planificados como los derivados de la importación de cemento Portland.

Solamente en las obras de Salubricación [sic] de esta ciudad se emplearán sesenta mil toneladas de aquel material según los primitivos cálculos del señor Bateman; pero ahora es posible que se necesite una cantidad mayor, porque algunas obras que debían haber sido de ladrillos lo son y lo serán de concreto, en cuya formación entra el cemento. Tales son por ejemplo, las cloacas colectoras actualmente en ejecución.

El señor Bateman había calculado que el cemento costaría trescientos y tantos pesos la tonelada; pero la experiencia vino a descubrir el error de ese cálculo, pues la Provincia lo ha pagado a razón de 803 pesos m/c la tonelada⁴⁸.

Cabe agregar, por ser un tema de interés para este estudio, que en los anales también existen apuntes sobre la cuestión del puerto de Buenos Aires. Por ejemplo, en el mencionado año 1876, pueden leerse disquisiciones sobre el nivel que debían tener las aguas del Río de la Plata y la importancia de su definición en el establecimiento de un punto de partida para los estudios de ferrocarriles, caminos, canales de navegación y puertos; la tarea había sido fruto de la labor de la Comisión de Nivelaciones, creada por las autoridades nacionales y dependiente de la

47 31 sesión del 1 de abril de 1876. En: *Anales de la Sociedad Científica*. Tomo 1. Primer semestre 1876, Buenos Aires, Imprenta de Pablo Coni, 1876, p. 14. Disponible en: <https://www.biodiversitylibrary.org/item/192624#page/9/mode/1up> (abril 2018).

48 *Exposición de Rafael Hernández. Acta de la 39 Sesión del 1 de agosto de 1876 en Anales...* pp. 117-118. Agregaba el diputado su postura contraria a cerrar una fábrica en Barracas destinada a elaborar dicho cemento, con el argumento que su producción sería excesiva para las necesidades locales y observando que ello constituía una falacia dada la gran cantidad de obras públicas aún faltantes en la ciudad.

sociedad⁴⁹. También se encuentran en sus páginas completos informes del ingeniero Luis Huergo con interesantes observaciones históricas y técnicas sobre las aguas del Riachuelo y los proyectos portuarios así como notas sobre la formación de un archivo histórico con las últimas y estudios previos como los de Vicente G. Quesada⁵⁰.

Conclusiones

La labor del ingeniero Bateman en proyectos vinculados con el control y aprovechamiento de las aguas del Río de la Plata en la ciudad de Buenos Aires recibió el beneplácito de un gran número de autoridades, en especial de aquellos vinculados con el comercio y las finanzas. Integrantes de la familia del gobernador Carlos Casares y de algunos miembros de su gabinete pueden considerarse ejemplo de ello⁵¹.

Pero por parte de otros funcionarios, se expresa una postura crítica hacia la contratación de personal extranjero y el uso de materiales importados así como preocupación y sospechas de subterfugios ante la demora en la concreción de las obras de salubridad para la ciudad de Buenos Aires, consideradas, a la vez, de suma necesidad para la salud de la población y de escaso interés para el extranjero. De manera expresa o tácita, sostienen la necesidad de afianzar los recursos locales,

49 Nota de Juan Médici, Augusto Ringuelet, Francisco Lavalle, Jorge Cooper, Luis A. Huergo, Ignacio Firmat dirigida a Pedro Pico, Buenos Aires, 14/III/1876. *Actas de las Sesiones de 1876*. En: *Anales...*, pp. 12-13. Sobre dicha Comisión y otros trabajos encargados a la Sociedad por el gobierno nacional, véase NICOLAU..., *cit.*, p. 29.

50 LUIS HUERGO, *Mejoras en la navegación del Riachuelo*, 1 de junio de 1876. *Actas de las Sesiones de 1876*. En *Anales...*, pp. 28-43 y pp. 80-87. Gran parte de sus planos y estudios para las obras del puerto de Buenos Aires fueron donados por el ingeniero Huergo a los archivos de la Sociedad.

51 Por citar un último ejemplo, se expresa el mencionado beneplácito en la interpelación del Senado de la Provincia al ministro de Hacienda por la contratación en 1876 de los servicios del ingeniero inglés Higgin, representante de Bateman, para la construcción del puerto, pese a un informe preparado por el Departamento de Ingenieros de la Nación que había considerado más provechoso el proyecto de Luis Huergo.

tanto materiales como humanos, para el desarrollo de las obras necesarias para la transformación de Buenos Aires como ciudad moderna. Muchos estaban agrupados en la Sociedad Científica, entre ellos, aparte de los miembros fundadores especificados, los mencionados Olivera, estanciero que pugnaba por el aprovechamiento de las materias primas del país para el desarrollo industrial, y Hernández, promotor de trabajos científicos y técnicos.

A partir de una inquietud sobre el quehacer de Bateman en Buenos Aires, se develó ante mí una red mucho más profunda que la esperada ante la cual, de manera incipiente, pude vincular cambios en la configuración urbana en torno al agua con la política y las finanzas provinciales y nacionales. Se trata de un camino que han empezado a recorrer algunos historiadores de la arquitectura en el abordaje de cambios urbanos planificados a partir de la federalización de Buenos Aires y que, para la época indagada, no encuentra antecedentes desde el mencionado campo historiográfico. En contrapartida, son numerosos los estudios referidos al puerto o a las obras sanitarias con aportes específicos desde el punto de vista cronológico y técnico; estos, podrían constituirse en punto de partida de nuevas investigaciones con el enfoque propuesto. El aporte de fuentes no indagadas hasta el momento, como los anales de la Sociedad Científica, abren asimismo nuevas perspectivas, que podrían enriquecerse con la aplicación del método prosopográfico en la interpretación de la labor de Estanislao Zeballos y de otras personas deseosas de “fomentar el desarrollo de las ciencias y sus aplicaciones”⁵² en las últimas décadas del siglo XIX. *é*

52 *Anales*, 1876 *cit.* JUAN CARLOS NICOLAU, “Historia de...”, p. 15.