

Barracas, paraje porteño con historia

Patricia Méndez

Al sur de la Ciudad, el barrio de Barracas se acuna en la margen izquierda del Riachuelo, justo antes de su desembocadura, que lo distingue entre los cuarenta y ocho barrios desde su origen. Una múltiple y vasta literatura documental y épica da cuenta de ello nada más recorrer las páginas de «El matadero», de Esteban Echeverría, o en los párrafos de José Mármol en su *Amalia*, por citar algunos. Nos permiten una veloz introducción al contexto de este enclave porteño en la primera mitad del siglo XIX.

Barracas se distingue no solamente por su participación en la historia urbana cuando

grandes mansiones en las quintas señalaban los apellidos Alzaga, Guerrero, Montes de Oca, Horne, Cambaceres, Balcarce, Ocampo o Sáenz Valiente. Su gente se divertía en los corsos de la Calle Larga¹, en corridas de toros navideñas y acudía dominicalmente a profesar su fe a Santa Lucía. Barracas sobresale porque fue un punto crucial para el desarrollo mercantil del Buenos Aires de inicios del siglo XVIII gracias a las rudimentarias construcciones utilizadas para almacenar cuero, carnes saladas, y hay quienes

1 Denominada inicialmente «Camino Real del Sur», actual avenida Montes de Oca.

dicen que hasta guarecieron esclavos traídos de Guinea, que poblaban las riberas del Riachuelo. Fue tal la importancia económica y social alcanzada por este equipamiento espontáneo que, finalmente, con ese nombre fueron designados

los sectores a uno y otro lado del curso fluvial que lo enmarca: Barracas al Norte y Barracas al Sur, actual partido de Avellaneda.

La epidemia de fiebre amarilla que padeció Buenos Aires hacia 1860 provocó cambios en la conformación del lugar, lo que acentuó las potenciales cualidades económicas que ya sobresalían en el barrio. Aunque sus habitantes se mudaran a la zona norte de la Ciudad, el Río continuaba siendo el canal idóneo para las transacciones y producciones mercantiles de entonces, y por esta razón, el 27 de marzo de 1791, se inauguraba



La Calle Larga de Barracas, en un óleo de Juan Carlos Morel hacia 1858, muestra la actual avenida Montes de Oca desde la barranca sobre Caseros, hacia el sur. Fuente: *Monumenta Iconographica*.

el primer puente que unía ambas costas y facilitaba el tráfico en un territorio común. La conexión de ambas riberas, a la altura de las calles Montes de Oca, en Capital, y Ameghino, en Avellaneda, tenía su aprobación del Cabildo desde febrero de 1779, pero a solicitud de los vecinos recién pudo verse la obra terminada casi veinte años después.

El puente fue proyectado por el brigadier portugués José Custódio de Sá e Faria y contemplaba su factura en piedra, cal y ladrillos; sin embargo, la ejecución fue realizada por un vecino del lugar, Juan Gutiérrez Gálvez, a la sazón administrador de las canoas que cruzaban el Riachuelo. Gálvez prefirió para su construcción emplear maderas duras, lo que originó con este cambio de materiales numerosas críticas; sin embargo, esta factura impidió (a raíz de un incendio intencionado) que las tropas inglesas desembarcadas en Quilmes en 1806 ingresaran a la capital por esta vía.

Esta primera conexión con el territorio bonaerense debió reemplazarse en distintas ocasiones: en 1871, Prilidiano Pueyrredón fue el autor de uno de hierro dulce cuyo final fue la crecida desbocada del Riachuelo en 1884; luego, otro, de metal levadizo que funcionó por casi treinta años desde 1903 y, finalmente, el que se mantiene en pie, inaugurado el 19 de septiembre de 1931.

De esta manera Barracas acompañaba el crecimiento y la pujanza económica que sostenía la Ciudad de Buenos Aires hacia fines del siglo XIX y la configuraba como un distrito de conexión importante entre la capital y la provincia de Buenos Aires. Entre los documentos que refieren a esta zona, en el plano que hiciera el ingeniero A. Aymez en 1866, cuando la ciudad contaba con 150.000 almas y se alentaba la idea de instalar el puerto capitalino en las riberas del Riachuelo, se indican los proyectos de las líneas de trenes y tranvías, proyectos que demuestran la pujanza

que alcanzaba este sector de la capital repartido entre Barracas al Sur y Barracas al Norte a la vez que se observa el Ferrocarril del Sud, que partía de la estación Constitución (de menores dimensiones que la que conocemos hoy), la parroquia de Santa Lucía y la calle Sola —antes «Camino del Paso de Gálvez», luego «Salta» y «Vieytes»— bordeada por extensos terrenos destinados a quintas.

Claramente, esta necesidad de establecer un medio de transporte para pasajeros, cargas de ganado y de granos alentó hacia 1865 que un grupo de comerciantes ingleses promoviera la creación de un tendido ferroviario para reforzar con ello el trayecto del Camino Real del Sur. La construcción del Buenos Ayres Great Southern Railway se hizo entonces sobre la base de una propuesta que alcanzaría los ochenta kilómetros de tendido desde la estación Constitución y correría paralela a la calle Montes de Oca. En este emprendimiento participaron el irlandés Thomas Saint George

Armstrong² y el comerciante inglés George Wilkinson Drabble³, quien presidió el directorio de la compañía años después, además de dirigir la construcción del Sola Workmen's Dwellings.

2 Armstrong, Thomas Saint George. (1797, Garrycastle; 1875, Buenos Aires). Se destacó en cuestiones comerciales, bancarias y ferroviarias siendo además propietario de grandes extensiones de campo en las provincias de Santa Fe y Buenos Aires. Junto con su hermano arribó a la Argentina en 1817 para establecer la firma "Armstrong & Co." Muy vinculado al gobierno de Rosas, fue director del Banco Nacional, del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Fundó la Compañía de Seguros. Se destacó como importante inversor y director en varias oportunidades de las empresas que administraron la construcción de las líneas ferroviarias Central Argentino, Ensenada y del Sur.

3 Drabble, George Wilkinson. (1823, Sheffield; 1899, Manchester). Llegó a Buenos Aires en 1849 para atender los negocios de su familia instalados en Chacabuco 20 y, luego, en la actual zona bancaria porteña. Dueño de latifundios en Uruguay y en la provincia de Buenos Aires, presidió en 1863 la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. En 1870 inició la Compañía de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires siendo accionista del Ferrocarril Central Argentino y presidente de Ferrocarril Campana. También trabajó en la prolongación del ferrocarril de Bahía Blanca a Neuquén, presidiendo el directorio junto con Parish (cónsul británico en Argentina), Ashworth, Fair, Neild y Shennan.

Inicialmente, los talleres del Ferrocarril del Sud ocuparon lotes entre el Riachuelo y la calle Pavón, pero, hacia 1880, su expansión demandaba mayores espacios y nuevas construcciones. La empresa adquirió, entonces, un terreno cercano a la plaza Constitución e instaló allí una estación con seis galpones de carga y dos talleres para mantenimiento y recomposición

de vagones y maquinarias; el conjunto recibió el nombre de «Estación Sola» por la ubicación donde quedó instalada. Resulta cuanto menos



Sector del plano de la Ciudad de Buenos Aires, del ingeniero Aymez en 1866, donde se indicaba el trazado del momento y los proyectados para las líneas de ferrocarriles y tramways (Taullard, 1940).

curioso, sin embargo, que la orfandad a la que refiere la denominación «Sola» se contrapusiese a la importancia de su trazado urbano: la calle con

tal nombre ya figuraba hacia 1814 en el plano de Buenos Aires que hiciera Cerviño, y que planteaba el trayecto de este camino que recorría desde Barracas hasta el puente de Gálvez. También lo hizo Alfredo Taullard, al repasar el plano de Adolfo Sourdeaux (1850) y expresaba que la calle «tiene bien merecido ese nombre, pues apenas acusaba una población no mayor a la docena de ranchitos» (Gesualdo, 1994). Esta situación se contrapuso casi inmediatamente a la fuerza que tomó el sector en el devenir del barrio a fines del siglo XIX. Así lo relatan los documentos y planos que se dedican a las distintas mejoras; como el de 1888 del arquitecto J. B. Durand, destinado a la instalación de hornos y ladrillos de máquina, propiedad de Gaspar Cúneo & Cía (Leg. 195, IHCBA⁴); el de la Oficina de Obras Públicas, que propone la nivelación de esta calle, trazado de alcantarillas y

canaletas (1889, Leg. 8) o la propuesta de ampliación de la red de tranvías de la Ciudad de Buenos Aires firmados por el presidente del Directorio de la Compañía de Tramways de la Ciudad de Buenos Aires, ingeniero Guillermo White (1889, Leg. 131, IHCBA).

Era tal el movimiento y la concurrencia de empleados y operarios en este sector de la Ciudad cuando cerraba la centuria, que en la Oficina de Vía y Obra del Ferrocarril del Sud, se gestó la idea de acompañar este crecimiento con la construcción de una colonia de viviendas. El fin era albergar a los operarios que allí trabajaban o dar cobijo a aquellos que llegaban desde el interior del país para realizar algún trámite en la ciudad; de esta manera, y dirigido por Drabble, en 1889, se trazó el proyecto de «Sola Workmen's Dwellings», lo que hoy conocemos como «Colonia Sola».

El conjunto se instaló en la manzana norte de la avenida Australia al 2725/35, donde hace esquina

4 IHCBA: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, archivo de planos.

La avenida Montes de Oca vista desde un paraje similar al óleo de Morel, cuando terminaba el siglo XIX (Puccia, 1964).



con Perdriel en dirección norte, avanzando hacia Aráoz de Lamadrid. El predio ocupa unos 8389 m² con un frente de 142 m y con 59 m de fondo. Un total de 71 departamentos que poseen entre 35 y 70 m² cada uno se desarrollan en dos plantas y altísimo, organizándose simétricamente en cuatro bloques de dieciséis viviendas cada uno. El complejo contaba con cinco accesos peatonales, dos vehiculares, previendo que uno de ellos se comunicara con la vecina estación de cargas.

Su construcción obedeció a los criterios de la empresa propietaria y refleja claramente el espíritu británico de sus directores: faldones en las cubiertas de tejas, chimeneas, aleros, sistema pluvial en hierro fundido y a la vista, aldabas metálicas, falsos *pans de bois*, barandas de madera, galerías y jardines de acceso caracterizan el conjunto aproximándolo al entorno industrial donde se inserta. Pero también sobresale en los edificios la tradición constructiva característica

de los modelos empleados en los ferrocarriles y que resultan visibles en la economía de recursos y rapidez de ejecución a través de la modulación, los materiales metálicos, las series y los sistemas de montaje que se perciben en “Colonia Sola”.

La memoria descriptiva de su proyecto datada en agosto de 1889 ampliaba los datos del conjunto y refería:

Habrán 16 departamentos, siendo estos desde 2 hasta 4 piezas en cada edificio. Los departamentos de 2 piezas tendrán dormitorio y comedor con despensa armario. Los de 3 dormitorios, comedor, dormitorio y cocina con despensa armario y carbonera. Los de 4 piezas un dormitorio adicional, siendo en lo demás iguales a los de 3. Cada departamento tendrá su letrina propia, con ventiladores: están colocados en las esquinas de los edificios, llevando inodoros del último sistema inglés WC. Habrá una corriente de aire fresco

entre las letrinas y el edificio. Cada edificio tendrá dos conductores embuditos en la pared para arrojar las basuras que irán a un receptáculo que se colocará en el sótano. El piso bajo estará a 1,50 m sobre el nivel del terreno... (Aslan et ál., 1990).

En cuanto a las circulaciones, todas se hacían perimetralmente a través de las galerías. En los extremos se ubicaron los núcleos verticales —que también ocultaban los retretes comunes—, y llegaban a las viviendas del segundo piso, mientras que los accesos a los departamentos, en todos los casos, se realizaban a través de las cocinas. Desde su origen, las viviendas fueron habitadas por trabajadores del ferrocarril o sus familias y con el correr del tiempo, diversos factores fueron modificando mínimamente la estructura inicial de las viviendas. La falta de servicios sanitarios individuales se subsanó parcialmente con la instalación de baños en donde antes funcionaban las

carboneras; hacia 1920 debió enrejarse la fachada sobre la avenida Australia en tanto que su propiedad fue cambiando de acuerdo a la estructura empresarial que tomó la compañía de ferrocarriles⁵.

A fines del siglo XX, la Colonia Sola reconoció numerosas acciones que promocionaron su vigencia y alentaron su salvaguarda tanto constructiva como habitacional dadas sus particulares características. Así, el 3 de agosto de 2000, recibió de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la ley que promovía su programa de rehabilitación, contemplaba la normalización en su propiedad y la rehabilitación integral del conjunto. También, mediante la Ley 2447, del 20 de septiembre de 2007, la zona fue incluida en el Casco Histórico de la Ciudad y el Código de Planificación Urbana en vigencia

5 Trenes Nacionales, luego ENABIEF. Actual Mutual Colonia Sola (Boleto de Compra-venta 21 de abril de 1999).

reconoce a Colonia Sola como la APH 009 (Área de Protección Histórica), lo que le concede protección estructural, es decir, resguardo a los valores tipológicos, ambientales y simbólicos que posee.

Colonia Sola hoy forma parte del tejido histórico, patrimonial y urbano del barrio de Barracas, que

debe continuar defendiéndose. En este sentido, son destacables las actuaciones surgidas desde el interés de los vecinos del barrio, quienes, en 2007, formaron el grupo Proteger Barracas, y desde ese entonces han demostrado que es posible incorporar la defensa y salvaguarda del patrimonio desde la gestión ciudadana y social.

Colonia Sola. William Rogind, hacia 1900. Fuente: Inventario de Patrimonio Urbano (CEDODAL).



Bibliografía

- Aslan, L.; Joselevich, I.; Novoa, G. et ál. (1990). *Buenos Aires: Barracas, 1872-1970*, p. 86. Ciudad de Buenos Aires: IPU.
- Cutolo, V. O. (1996). *Historia de los barrios de Buenos Aires*, pp. 86-133 Buenos Aires: Elche.
- Donado, P. (2011, julio 10). «Solita y sola», *Página 12 Turismo*.
- Flores, R. D. (2010). «Familias británicas en la Sociedad Rural Argentina, 1866–1912», *Épocas. Revista de Historia*, 3, pp. 95-132 Ciudad de Buenos Aires: USAL.
- Gesualdo, V. (1994). *Buenos Aires: historia de las calles y sus nombres*, tomo II, p. 1272 Ciudad de Buenos Aires: Elche.
- González Montaner, B. (ed.) (2012). *El patrimonio arquitectónico*, vol. 7, pp. 16-23. Ciudad de Buenos Aires: AGEA.
- Kiernan, S. (2010, junio 19). «La colonia que espera», *Página 12, M2*.
- Levin Rabey, C.; Weber, L.; Salim, J.; Mesquida, S. (2003). «Patrimonio industrial en el barrio de Barracas: su protección normativa», en: *CICOP - Patrimonio industrial. Fuerza y riqueza del trabajo colectivo*, p. 81-90. Ciudad de Buenos Aires: CICOP.
- Ministerio de Cultura, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2006). "Arquitectura Industrial. Edificios, conjuntos, equipamiento", en *Guía Patrimonio Cultural de Buenos Aires*, vol. VI., Ciudad de Buenos Aires: Dirección General de Patrimonio.
- _____. (2008). *Guía digital. Cartografía histórica de la Ciudad de Buenos Aires, 1854-1900*. Ciudad de Buenos Aires: Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico.
- _____. (s/f). *Barracas. Bajo las baldosas*. Ciudad de Buenos Aires: Comisión para la Peservación del Patrimonio Histórico y Cultural.
- Piñeiro, A. G. (2003). *Las calles de Buenos Aires. Sus nombres desde la fundación hasta nuestros días*. Ciudad de Buenos Aires: IHCBBA.
- Prosur. (s/f). *Barracas. Programa de revitalización del Sur de la ciudad de Buenos Aires*. (mimeo, s/p).
- Puccia, E. (1964). «Barracas en la historia y en la tradición», en *Cuadernos de Buenos Aires*, XXV, Ciudad de Buenos Aires: Baraga.
- Taullard, A. (1940). *Los planos más antiguos de Buenos Aires, 1580-1880*. Ciudad de Buenos Aires: Jacobo Peuser.

Barracas, 1872-1970 (CEDODAL, Inventario de Patrimonio Urbano).

