



DANIEL
BALMACEDA

BIOGRAFÍA

NO AUTORIZADA

de
caja
SUBAMERICANA

1910



DANIEL
BALMACEDA

BIOGRAFÍA

NO AUTORIZADA

de **1910**

SUDAMERICANA

BIOGRAFÍA NO
AUTORIZADA DE 1910

DANIEL BALMACEDA

BIOGRAFÍA NO
AUTORIZADA DE 1910

EDITORIAL SUDAMERICANA

BUENOS AIRES

Balmaceda, Daniel
Biografía no autorizada de 1910 - 1a ed. -
Buenos Aires :
Sudamericana, 2010.
192 p. ; 23x16 cm. (Historia)

ISBN 978-950-07-3226-0

1. Ensayo Histórico. I. Título
CDD 982

Edición en formato digital: abril de
2011

© 2011, Editorial Sudamericana
S.A.®

Humberto I 555, Buenos Aires.

© Daniel Balmaceda,

c/o Guillermo Schavelzon & Asoc

Agencia Literaria

Diseño de cubierta: Eduardo Ruiz.

Todos los derechos reservados.

Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada en, o transmitida por, un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin permiso previo por escrito de la editorial.

ISBN 978-987-566-649-8

www.megustaleer.com.ar

Conversión a formato digital: eBook
Factory

www.ebookfactory.org

A Sofía, Pancho y Silvia Balmaceda

AGRADECIMIENTOS

A Bernardo Lozier Almazán, Lucía Gálvez, Fito Albarracín, Guillermina Lehmann, Guillermo Arregger, María Acuña y Mariano Etchegaray, por la generosidad de siempre.

Al Museo, Biblioteca y Archivo Histórico Municipal “Dr. Horacio Beccar Varela” de San Isidro, a la Hemeroteca “José Hernández” de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, a la Biblioteca “Esteban Echeverría” de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires y a la Cámara de Comercio Argentino Austríaca.

INTRODUCCIÓN

Tenemos una pregunta muy sencilla para hacernos: ¿cuántos argentinos habrán cantado el Himno Nacional el 1º de enero de 2010? La respuesta es: “Probablemente ninguno”. Sin embargo, en 1910, miles y miles de argentinos, en Buenos Aires, Mendoza, París, Montevideo, Bahía Blanca, Corrientes o Barcelona, iniciaron el año entonando la canción patria.

El del Centenario fue un año emotivo, de interminables evocaciones y grandes sucesos.

Pero tal vez usted prefiera preguntar por qué llamamos a esta crónica *Biografía no autorizada de 1910*. Porque detrás de la historia oficial de ese año tan recordado hay pequeños grandes hechos que han sido

tapados por los severos actos formales de la celebración.

Lejos estamos de ser precursores en escribir la biografía de un año. Félix Luna, por ejemplo, le dedicó un libro a 1925. Tampoco somos los primeros en preparar un trabajo sobre 1910. Horacio Salas, María Sáenz Quesada y Rosendo Fraga, entre otros, han publicado magníficas crónicas y ensayos. Apenas podemos atribuirnos la intención de que ésta sea una biografía entretenida sobre los días que vivieron nuestros abuelos y bisabuelos cuando conmemoraban los cien años de la Revolución de Mayo.

Además, este libro tiene otra particularidad. Surgió a partir de dos charlas que dimos en el Salón San Martín de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en el Museo, Biblioteca y Archivo Histórico Municipal “Dr. Horacio Beccar Varela” de San Isidro. Ambas conferencias fueron desgrabadas y hemos

trabajado sobre la base de las transcripciones, manteniendo un texto dinámico y casi coloquial porque creemos que es el mejor tono para transitar por la jugosa historia del Centenario.

Cuando vaya conociéndola, descubrirá que 1910 está rondando todo el tiempo entre nosotros.

En la provincia de San Juan, Guillermina Nievas y José Adrián Vargas fueron padres de una niña el 21 de enero de 1910, que tenía una hermana que había nacido el 21 de enero de 1908, que tenía una hermana que había nacido el 21 de enero de 1906.

Estamos frente a un caso de precisión envidiable que arrancó comentarios periodísticos hace cien años. Sin embargo, la historia que vamos a contar revelará que nuestros abuelos no fueron tan puntuales, ordenados y prolijos en aquellos días, cuando intentaron mostrar al mundo cómo era la remozada Buenos Aires y qué posibilidades brindaba la pujante república.

El año 1910 fue muy especial para los argentinos. Era el hijo deseado, el esperado por todos. Tan esperado, que se reunieron a esperarlo. Por eso, nuestra historia comienza un día antes, en la víspera: el 31 de diciembre de 1909 a las ocho de la noche, en la Avenida del Libertador entre Tagle y Austria, en el límite de los barrios de Palermo y Recoleta.

Allí se encontraba el Pabellón de las Rosas —centro social de moda— y esa noche, para recibir el año y reunir fondos para edificar un asilo, las Damas de Caridad realizaron un festival histórico con nombre poco telúrico: *dinner-concert*.

Para poder asistir al evento era requisito ir disfrazado con ropa de los tiempos de la Revolución. Las señoras se habían ocupado de armar una escenografía que imitara la Plaza de Mayo de 1810, aunque con algunos agregados. Un estanque en los jardines simulaba un lago surcado por dos góndolas que transportaban a los músicos encargados

de darle un marco de cuerdas a la comida.

Convengamos en que la recreación de la Plaza de la Victoria, sumada a los disfraces, el lago artificial y la orquesta flotante, era más bien un cambalache. Además, como había espacio de sobra, se realizó una exposición retrospectiva de moda femenina (vestidos, peinados y zapatos) que recorría los cien años de la Patria.

En los jardines del Pabellón de las Rosas se colocaron quioscos de venta atendidos por las integrantes de la asociación. Por ejemplo, el quiosco de flores y juguetes, en el cual los caballeros compraban rosas y claveles para el vestido o el peinado de su pareja, o muñecas y soldados para los pequeños. Entre quienes atendían este quiosco figuraban las señoritas Mercedes Saavedra Zelaya y María Jacinta Moreno Carabassa, lo que demuestra que Moreno y Saavedra podían unirse —cien años después— por una causa noble.

Otro de los quioscos era el de los

bombones. Las vendedoras eran Leonor Piñero Stegmann, de dieciséis años, y su madre, Leonor Stegmann de Piñero. En realidad, su nombre completo era Leonor Ezequiela Pompeya Stegmann de Piñero.

Había, además, un quiosco de perfumes y un bazar que más bien parecía una pulpería, por el gran surtido de mercadería; también, carretas que ofrecían diversos productos, siempre atendidas por las paisanas de la alta sociedad argentina. Todo este montaje no se hizo para esa noche únicamente: la exposición duraría una semana.

Cuando terminó la exquisita comida, algunos asistentes se repartieron en los jardines y muchos bailaron el ya entonces anticuado minué en un impecable salón de tertulias. Allí se comentó con tristeza el accidente de la joven Rosa López, quien se dirigía al Pabellón de las Rosas junto a su padre, Cecilio López, y a la señora Delfina del Sar de Peacan. No muy lejos del pabellón, se

desbocaron los caballos; el cochero no lograba dominarlos y Rosita saltó del carruaje. Por las contusiones que recibió, debió ser trasladada al Hospital Rivadavia, ubicado a pocas cuadras.

Como se ve, algunos empezaron bien el año y otros, no tanto. Esa noche se registraron varios casos de heridos —leves, graves y mortales— por balas perdidas. De la enumeración de las víctimas consignada en el diario *La Nación*, recuperamos el incidente que se originó en Nueva Pompeya: “En momentos en que el anciano Celso Bondieri se hallaba en el w.c. de su casa, en Rivera 855, recibió un balazo en el muslo izquierdo”. Increíble, ¿no? ¿Acaso no hay lugar a salvo de balas perdidas?

Mientras tanto, en el Pabellón de las Rosas los señores estaban atentos a sus relojes —de bolsillo— y la medianoche surgió en medio de campanadas, trompetas y platillos. Luego de un par de minutos de

abrazos, alborozo y alboroto, la banda interpretó el Himno Nacional, que fue entonado con gran energía por el heterogéneo coro de disfrazados. La bienvenida al año del Centenario fue emotiva.

Por la mañana, en otra ciudad, un grupo de argentinos saludaba la llegada de 1910. A las nueve en punto, en el teatro Cibils de Montevideo, entonaban el himno Alfredo Palacios, Juan B. Justo, Enrique Dickmann, Francisco Cúneo, Mario Bravo, Antonio de Tomasso y decenas de socialistas que, con el fin de esquivar el estado de sitio decretado en el territorio argentino, cruzaron a debatir el futuro del partido, con vistas a las elecciones presidenciales que se llevarían a cabo en marzo de ese año. Esa misma tarde fueron agasajados por sus colegas socialistas uruguayos, pertenecientes al Centro Carlos Marx de Montevideo. Al día siguiente continuaron las sesiones, pero no avanzaron

porque no se hallaban cómodos para debatir, por la presencia de la policía. Las autoridades uruguayas les habían advertido que ante cualquier manifestación en contra del gobierno argentino clausurarían la reunión. La crónica periodística explica qué ocurrió: “Para que no se interrumpiera la sesión, se habló de bueyes perdidos, dándose luego por cerrado el congreso”.

El presidente de la Nación argentina era José Figueroa Alcorta, sucesor de Manuel Quintana. Ambos habían integrado la fórmula vencedora en los comicios de 1904. Sin embargo, poco después de que Quintana iniciara su mandato, la relación con el vice se deterioró y alcanzó un punto sin retorno. Poco después, Quintana se convertía en el primer mandatario de la Argentina que moría en ejercicio de sus funciones.

Figueroa Alcorta ocupó su lugar y debió soportar la hostilidad del oficialismo en la Legislatura. Fue el tercer presidente oriundo

de Córdoba, luego de Santiago Derqui y Miguel Juárez Celman.

Se decía que Figueroa Alcorta era yeta o “Jettatore”, de acuerdo con el uso de la palabra en aquel tiempo. Esto se debió principalmente a que durante su gobierno murieron cinco ex presidentes: Quintana, Bartolomé Mitre, Miguel Juárez Celman, Carlos Pellegrini y Luis Sáenz Peña, además del ex gobernador bonaerense Bernardo de Irigoyen. Y algunas publicaciones repetían con insistencia maléfica que adonde Figueroa Alcorta fuera, surgían los problemas, los accidentes y las tragedias.

No es posible afirmar que una cosa tenga relación con la otra, pero vale la pena rescatar un aviso publicado en el primer ejemplar del año de la revista *PBT*: “Se vende medalla contra la Jetta, es la medalla Strega, sólo se consigue en la joyería La Porteña, de Miguel Pineda, en Santa Fe 2276, entre Andes y Azcuénaga”. El slogan del aviso era:

“Todos deberían poseerla para 1910”. La imagen era la de una mujer haciendo los cuernitos antimufa. Costaba quince pesos la común y ochenta pesos la dorada.

Mientras que en los círculos periodísticos y políticos algunos señalaban la supuesta energía negativa del presidente, en ciertos ámbitos de inmigrantes era convocado para romper maleficios. Este hecho se dio en octubre de 1907, cuando Enrique Brost y Apolonia Holmann, un matrimonio de inmigrantes de origen alemán provenientes de Rusia, solicitaron que apadrinara a su séptimo hijo. En su tierra era costumbre que el zar tomara como ahijado al séptimo hijo varón, pues existía la creencia de que sin su protección se transformaría en lobo. Así, la tradición protectora del padrinazgo del séptimo hijo, que terminó siendo amparada por una ley, se inició con Figueroa Alcorta.

Entre los integrantes de su gabinete

figuraba Victorino de la Plaza como ministro de las importantísimas Relaciones Exteriores, quien pronto iría a convertirse también en presidente de la Nación, de la misma manera que Figueroa Alcorta, es decir, desde la vicepresidencia. Por otra parte, el intendente de la ciudad de Buenos Aires en 1910 era Manuel Güiraldes —padre de Ricardo, el autor de *Don Segundo Sombra*—, gran protagonista de la historia del Centenario.

Las autoridades del gobierno nacional y municipal no participaron de ninguna celebración pública para recibir el año. Prefirieron comenzar a transitar el Centenario en la intimidad de sus casas. Por supuesto que tanto el presidente como el intendente recibieron varias notas con saludos. Hace cien años no existían los mensajes de texto. Pero sí el telégrafo. El 1º de enero se enviaron desde Buenos Aires, al resto del país y al exterior, 20.145

telegramas; y se recibieron un total de 22.230.

La población de la Argentina allá por 1910 alcanzaba los seis millones y medio de habitantes y Buenos Aires tenía un millón trescientos mil. Crecía la población y también la edificación. Había construcciones recientes y empezaba a cambiar la fisonomía de la capital de la República con obras tales como el Teatro Colón, de 1908; el Palacio Anchorena (futuro Palacio San Martín), que mandó construir Mercedes Castellanos de Anchorena en 1909; y el Palacio Fernández Anchorena, también concluido en 1909 (luego nos ocuparemos de él). Como se presume, el exquisito aporte edilicio de los Álzaga, los Alvear y los Anchorena fue enorme.

De 1910 es también el Palacio de Justicia, frente a la Plaza Lavalle (hoy llamamos Tribunales a sus alrededores). La obra se inauguró a las apuradas porque era el año en

que había que exhibirlo. Sin embargo, apenas se trató de un acto virtual; no fue posible habilitarlo de inmediato, aunque un sector, el Salón de los Pasos Perdidos, se empleó para albergar a los científicos que participaron ese año en el Congreso de Americanistas.

El edificio había empezado a construirse en el año 1904. Se había esperado concluirlo en tres años, pero a los seis sólo habían llegado a completar una parte. Casi en forma simbólica, un par de juzgados se instalaron en 1910. La mayoría de los restantes funcionaban desde el Palacio Sarmiento, actual Ministerio de Educación, que se había creado por instrucción testamentaria de la adinerada Petronila Rodríguez. Ella deseaba dotar a la ciudad de una enorme escuela de mujeres que llevara su nombre, pero su voluntad no se cumplió y no parece haber nadie interesado en enmendar esa situación: ni es escuela, ni lleva su nombre.

En cuanto a la participación de las mujeres en el ámbito de la justicia, en 1910 había en Buenos Aires cerca de mil doscientos abogados y una letrada. Porque ese año se recibió la primera abogada porteña, Celia Tapias. Los bonaerenses también tenían la suya: fue la pionera María Angélica Barreda, que se graduó en La Plata, en 1909, y prestó juramento en mayo de 1910, en el mismo salón del Cabildo donde lo hicieron los miembros de la Primera Junta.

Volviendo al Palacio de Justicia, inaugurado en 1910, empezó a funcionar como corresponde en 1919. Lo que no significa que se hubiera terminado en esa fecha. La obra recién fue concluida en la década de 1940 (ya más cerca del sesquicentenario), acompañada de un enorme juicio entre el Estado y la constructora. ¿Dónde estaba el juzgado que llevaba esa causa? Ahí adentro, en el Palacio.

Algo similar ocurrió con la sede de otro

de los poderes soberanos de la Nación. Nos referimos al ámbito de los legisladores. Se corría para terminar el frente del Palacio del Congreso —no su interior—, porque necesitábamos que desde la Avenida de Mayo luciera lo más majestuoso posible. Pero, sobre todo, porque en medio de los festejos se inauguraría la Plaza del Congreso y no quedaba bien que en el fondo de la escena se vieran andamios, fratachos y obreros gritando.

En todo caso, a diferencia del de Justicia, que estaba casi desocupado, el del Congreso ya se hallaba habitado por los legisladores. Aun estando en obra. ¿Cuál fue el primer presidente que inauguró las sesiones parlamentarias desde ese edificio? Figueroa Alcorta, el 12 de mayo de 1906. Arrancó a las tres menos veinte con estas palabras: “Llamado a regir desde la primera magistratura los destinos de la República...”.

De aquel discurso se recuerda que fue

muy largo. Demasiado largo. Excesivamente largo. Insoportablemente largo. Quizás, aquel histórico 12 de mayo fue la primera vez que un legislador se durmió en su banca. ¡Para colmo, el discurso tuvo lugar a la hora de la siesta! ¿Habrá superado el trance el senador santiaguense Dámaso Palacio?

El punto es que la extensión del discurso no sólo agotó a los senadores y diputados, sino también a las cuerdas vocales del presidente Figueroa Alcorta. Vencido por la disfonía, debió cederle su lugar al secretario del Senado, Adolfo Labougle, para que continuara la lectura.

A partir de octubre de 1909 se trabajó a destajo para tener la fachada del Congreso en condiciones y que una plaza surgiera de los escombros. Debe tenerse en cuenta que el terreno que corresponde a la Plaza Lorea, donde termina la Avenida de Mayo, era ocupado por un mercado municipal que de inmediato se desarmó. En cambio, el espacio

de la hoy gran plaza contenía ochenta y nueve edificaciones, entre casas de diversos tamaños, galpones y un centro de espectáculos de ciclismo y patín llamado Buckingham Palace, regentado por Domingo Pace, quien a pesar de no ser propietario del terreno intentó que le pagaran el galpón al precio de una mansión.

No logró que le dieran un solo centavo, ya que por contrato estaba obligado a desmantelar en veinticuatro horas lo que hubiera edificado, si la Municipalidad le pedía la devolución del terreno. Pace tuvo que buscar un nuevo lugar donde emplazar el negocio de entretenimiento. Alquiló un baldío en Corrientes al 1000, nada menos que la actual Plaza de la República donde cinco lustros más tarde se plantaría el Obelisco porteño.

Bautizó el nuevo centro de diversiones con un nombre muy utilizado en las ciudades europeas para estos espacios lúdicos: Luna

Park. Años más tarde, debido al ensanche de Corrientes, una vez más fue desplazado: al bajo de Corrientes, entre Bouchard y Madero, donde por fin se asentaría. Como vemos, a Pace lo perseguían los cambios en Buenos Aires.

Los doctores Arturo Z. Paz (tesorero de la Comisión Nacional del Centenario) y Luis Ortiz Basualdo (vocal de la Junta Ejecutiva de dicha Comisión) fueron los encargados de acelerar los trámites de expropiación en la futura Plaza del Congreso. A pesar de que era una misión complicada, ya que las partes no se ponían de acuerdo en los valores (como ocurrió con Pace y su galpón), se logró que en diciembre de 1909 todo fuera escombros. A partir de allí, el paisajista francés Carlos Thays quedó a cargo de enverdecer esos veintidós mil metros cuadrados y que surgiera la postal viva de la plaza más la fachada del Palacio del Congreso, que había inaugurado oficialmente Figueroa Alcorta en

1906 y que se terminaría en 1946, con el revestimiento de la pared posterior, que da a la calle Combate de los Pozos.

El imponente edificio de la Aduana, que ocupa la manzana de Azopardo, Moreno, Huergo y Belgrano (terreno ganado al río durante las obras del Puerto Madero), también es de 1910; se inauguró en los primeros días de octubre.

Enfrente, sobre la vereda oeste de Paseo Colón, se halla aún en pie el primer rascacielos (o *skyscraper*) de la historia argentina. También fue realizado en el año del Centenario y lo denominaron Railway Building o Edificio de Ferrocarriles, pues albergó oficinas de las compañías ferroviarias.

Fue la primera construcción en todo el país que tuvo más de diez plantas, requisito indispensable para entrar en la categoría de rascacielos. Y sobrepasó la marca con creces, ya que contaba con catorce niveles. Tenía

seis ascensores jaula, es decir, de hierro forjado. Era una maravilla arquitectónica a los ojos de los porteños y se convirtió en un paseo obligado de los vecinos, que concurrían a admirarlo.

El edificio no pudo utilizarse durante un tiempo porque a un periodista se le ocurrió decir que se caía hacia adelante, como la Torre de Pisa. Hay que tener en cuenta que todas las manzanas en el margen oeste de esa avenida, desde Plaza de Mayo hasta Parque Lezama, son inclinadas porque están en una barranca. Una mole de planta baja más trece pisos apoyada en un terreno con desniveles despertaba más de una fantasía. Tras la denuncia periodística nadie se animaba a habitarlo o a trabajar en esas oficinas, hasta que finalmente se comprendió que las sospechas eran infundadas y que podía ocuparse sin peligro.

Mencionamos que el Railway Building contaba con seis ascensores, lo que nos

permite evocar una inauguración previa.

En 1909 se había terminado aquel que fuera, durante algunos meses, el edificio más alto de la ciudad. Nos referimos al Plaza Hotel construido por Enrique Tornquist enfrente de Plaza San Martín (y enfrente de su casa, ya que vivía en Florida y Charcas). Tenía un par de ascensores —marca Otis— con capacidad para veinte personas, más un montacargas.

Recordemos que el estadounidense Elisha Graves Otis fue quien encontró un sistema de seguridad para los montacargas y a partir de allí pudieron empezar a utilizarse para transportar personas. El propio Otis, en una exposición en Nueva York en 1857, se subió a un ascensor y, mientras bajaba, un empleado de la firma cortó con un hacha la cuerda que sujetaba el elevador. El aparato frenó de golpe y la experiencia fue un éxito total. El invento de don Otis permitió crecer hacia arriba y tener edificios de muchos

pisos, que podían emplear este tipo de ascensores. Hasta entonces, lo habitual era no superar los cinco pisos, conectados por escaleras.

La Buenos Aires del Centenario rebosaba de hoteles. Ya mencionamos el Plaza. Otro de los importantes de aquel tiempo era el Grand Hotel, de cinco plantas, en la esquina de Florida y Rivadavia. Aunque tenía un pequeño problema: los baños se compartían cada dos suites, y a muchos turistas no les convencía esta falta de privacidad.

El Grand Hotel nos sirve de introducción para abordar la cuestión de las compañías previsionales y de seguro.

El negocio del seguro venía desarrollándose en forma auspiciosa en el país hasta la crisis de 1890 —que desembocó en la renuncia de Miguel Juárez Celman a la presidencia—. En ese momento muchas de estas compañías quebraron, y aunque algunas lograron mantenerse a flote con

dificultad, lo más grave es que habían perdido la confianza de la gente.

Para recuperarla, necesitaban mostrarse sólidas. Así fue como La Previsora, una de las que habían sobrevivido, resolvió en 1895 construir un enorme edificio frente a la Plaza de Mayo, en Defensa y Victoria (hoy Hipólito Yrigoyen), que se utilizó como hotel. Nos referimos al Londres Hotel, muy de moda en aquel tiempo, al cual se le adosó el restaurante La Sonámbula, propiedad de los hermanos Ambrosio y Nicolás Canale, entonces decano de los restó porteños, ya que funcionaba desde 1843.

Al advertir que el capital que administraba La Previsora se convertía en algo tangible y lucrativo, los argentinos volvieron a creer. La compañía aumentó notablemente su cartera de clientes y empleó los fondos frescos para construir nuevos edificios y crear nuevos hoteles, como el Metropole, en Salta y Rivadavia, y el Grand

Hotel, el del baño compartido que motivó este comentario. Las inversiones prosiguieron, incluso fuera de la ciudad de Buenos Aires: el Hotel Sud Americano de Bahía Blanca también fue un emprendimiento de La Previsora.

En aquellos días todos hablaban del Majestic Hotel, para variar inaugurado contrarreloj. En un principio iban a terminarlo en enero. Luego, ante los rumores de que no llegarían a tiempo para los festejos, publicaron avisos en los diarios con un categórico anuncio: “Majestic Hotel —El más moderno y lujoso de Buenos Aires — Inauguración indefectible del 25 al 30 de marzo”. No tan indefectible. Pasaron marzo y abril, y seguían en obra hasta que abrió al público el viernes 13 de mayo, a las 17, en Avenida de Mayo 1317, valga la redundancia.

Según se informaba, había sido creado “para el turismo elegante” y se enorgullecía de contar con una “alfombra de Esmirna

legítima”, tal vez intentando aclarar que en el resto de los hoteles no todo era lo que parecía.

Además, poseía suites “de diplomáticos”, es decir, con sala y escritorio. ¿Algunos detalles más de confort? Las primeras dos plantas del hotel tenían pisos Sheraton, es decir, de caoba con incrustaciones Luis XVI. Y desde el *roof garden* del séptimo piso podía contemplarse la costa de Quilmes, lo que nos permite deducir cuán petisa era aquella Buenos Aires.

Una nota aparecida en *La Nación* informaba que “el servicio de ventilación es mecánico y por todas partes se ven radiadores que aseguran una temperatura suave en los días más crudos del invierno”. Pero además la nota mencionaba un aspecto sobresaliente: “Desde la primera habitación hasta la última tiene teléfono, ligado a un gran conmutador central, atendido por una telefonista”.

Principalmente en Buenos Aires, Córdoba, Bahía Blanca, Rosario y Corrientes, los vecinos comenzaban a familiarizarse con el uso del teléfono. Se trataba de centrales autónomas, por lo tanto aún no podía establecerse una comunicación entre Bahía Blanca y Corrientes, por ejemplo. En 1910, la mayor larga distancia posible era entre Rosario y Mar del Plata. Todos los enlaces se hacían a través de una operadora.

El sistema era muy simple. Los aparatos de teléfono eran cajas que se adosaban a la pared. Para lograr la comunicación se descolgaba el tubo que se encontraba a la izquierda del aparato y se giraba una manivela ubicada a la derecha (los zurdos, bien, gracias). Esto hacía que en la central telefónica correspondiente cayera una chapa avisando cuál era el usuario que solicitaba el servicio. La operadora conectaba un cable (nada más ni nada menos que el básico *plug in*) y preguntaba con quién debía

establecerse el contacto. Si se deseaba hablar con alguien de la misma central, la operadora activaba un procedimiento mecánico que hacía vibrar un martillo entre dos campanillas en el teléfono del destinatario de la llamada. Cuando la atendían, intercomunicaba a los dos usuarios mediante el *plug in*. En cambio, si el llamado era a otra sucursal (por ejemplo, un abonado de la central Avenida de Mayo se comunicaba con otro de la central Juncal, de Retiro), participaban dos operadoras, la del emisor y la del receptor.

Antes de continuar con la telefonía del Centenario, nos detenemos en la central Juncal para comentar que la segunda jefa de la sucursal se llamaba Segunda. Más precisamente, Segunda Allivi. Y, a pesar del karma por el nombre y el cargo, en la Lotería del Millón en la Navidad de 1910 no conseguiría el segundo premio, sino el primero: había comprado un décimo del

04949 que le cambiaría la vida.

¡Felicitaciones!

Y regresemos al mundo de la comunicación.

En 1910 la compañía prestadora del servicio —Unión Telefónica— buscó promocionar el uso del teléfono. Su objetivo era que los escépticos vencieran el temor a lo desconocido. Para tal fin, se estableció un horario de visitas a la central Avenida de Mayo. Cualquier hijo de vecino podía concurrir todos los días, entre la una y las cinco de la tarde, para ver cómo funcionaba el sistema.

Destaquemos que ese año se dio un paso importante en materia tecnológica: llegaron los teléfonos sin manivela. Si bien seguían siendo de pared, ocupaban la mitad del espacio de sus predecesores.

A partir de estos nuevos aparatos, el gran adelanto fue que, por el solo hecho de descolgar el tubo, se encendía una luz en la

central, reemplazando la chapita que caía. Y los impacientes podían golpear la horquilla varias veces. Así lograban que a la sufrida operadora se le encendiera la lucecita intermitentemente.

De todas maneras, a fin de año surgieron quejas porque estábamos alejándonos del Primer Mundo: en Alemania ya empleaban máquinas automáticas que reemplazaban a las telefonistas.

La moda local, en materia telefónica, era tener un conmutador propio. Los bancos ya se manejaban con ese sistema que les permitía comunicarse entre ellos, sin necesidad de desplazarse a lo largo de los amplísimos edificios y ahorrando mucho tiempo. También era común que lo utilizaran las grandes tiendas (Gath & Chaves, A la Ciudad de Londres). A veces estos conmutadores eran atendidos por un operador, y no por la clásica operadora. El propulsor de las centralitas telefónicas en el

país fue el ingeniero Otto Krause, quien las trajo de Europa. Hasta 1910 (año en que se jubiló), Krause fue director de la primera escuela técnica del país (que más adelante llevaría su nombre), ubicada en Paseo Colón al 600, y vecina del edificio de la Aduana y del Railway Building, ambos usuarios del novedoso sistema.

Otros potenciales consumidores del servicio de centralitas eran los hoteles. Por eso, el Majestic Hotel lo implementó con notorio éxito.

El gobierno argentino dejó en manos de Arturo Z. Paz y Luis Ortiz Basualdo (los mismos que se ocuparon de acelerar las expropiaciones de la Plaza del Congreso) la elección de los hoteles que hospedarían a las comitivas extranjeras. Estos caballeros eligieron el Majestic para los diplomáticos y el Plaza Hotel para las decenas de oficiales navales extranjeros. Los periodistas del mundo que llegarían para cubrir las noticias

de los festejos se hospedarían en el Cabildo Hotel.

La hotelería en general sacó tajada de la conmemoración. En 1910 los hoteles estaban colmados. Muchas personas —del interior y del exterior— se entusiasmaron con la idea de viajar a conocer Buenos Aires y se entremezclaron con aquellos que habían decidido migrar a la Argentina. En los primeros ocho días del año ingresaron al país a través del puerto 5.131 viajeros (2.232 españoles, 1.857 italianos, 381 rusos, 142 sirios y 519 de otras nacionalidades). Fue un año de intenso tráfico portuario.

Llegaron muchos visitantes ilustres, como Vicente Blasco Ibáñez. Este escritor español dejó una magnífica memoria sobre nuestro país. Su trabajo se llama “La Argentina y sus grandezas” y de él tomamos un concepto. Blasco Ibáñez decía que los porteños de 1910 parecían sufrir de claustrofobia: todo el mundo salía a pasear

en la noche y no estaba nunca en su casa.

En esa época existían en la ciudad veintisiete teatros, tres circos y cuarenta y cuatro cines. Inclusive había asilos nocturnos en la zona de Constitución, Montserrat y Balvanera, a los que no solamente iba la gente que no tenía la posibilidad de pagar un hotel: también los utilizaban muchos que por la noche se quedaban dando vueltas por el centro y se les hacía tarde para regresar a sus barrios porque ya no circulaban tranvías. Durante el año 1910 durmieron en los asilos porteños 3.780 personas.

Asimismo, funcionaban baños públicos, adonde concurrían quienes no tenían tiempo de ir a bañarse a sus casas y aquellos que no contaban con servicio de agua corriente, padecimiento que soportaban cuatro de cada diez hogares porteños. Con orgullo la Municipalidad anunció en el verano de 1910 la compra de un terreno en Billinghamurst

entre Pacheco de Melo y Peña —vecino a la Penitenciaría—, para construir una nueva casa de baños.

En el año del Centenario 49.280 hombres utilizaron los baños públicos de Buenos Aires (costaba 1,30 pesos, un valor resistido por los clientes), mientras que los de mujeres sólo atendieron a 1.308 usuarias. En términos generales, las mujeres no estaban muy de acuerdo con la idea de bañarse en un lugar que no fuera un hotel o su casa.

El tránsito empezaba a complicarse en 1910. Había en Buenos Aires doce mil carruajes y unos dos mil autos. Era hora de poner un poco de orden, por lo que cerca de fin de año se instauraría el sistema de chapas patente para los automóviles. Dalmiro Varela Castex, quien poseía el registro número 1 para conducir y era socio fundador y primer presidente del Automóvil Club Argentino, reclamó la patente 1. Pero el intendente

Joaquín Anchorena —quien sucedería a Güiraldes en octubre— opinó que la patente le correspondía al automóvil del jefe de gobierno de la ciudad. Por fin, luego de necias discusiones, se estableció que le correspondía al funcionario.

La velocidad máxima para manejar en el centro era de 14 kilómetros por hora. Tan lenta marcha, sin embargo, no impidió que ese año hubiera muchos choques: 1.702 colisiones y 1.174 accidentes de otro tipo.

Para esa época en que convivían toda clase de vehículos con los tranvías y la circulación no era fluida en las zonas más céntricas, se planteaba la necesidad del subte. El intendente decía que la instalación de este transporte “nos colocará a la vanguardia de las primeras capitales de la orbe”. Como era necesario cavar la Avenida de Mayo, se resolvió esperar a 1911 para iniciar las obras.

Otra de las cuestiones vinculadas con los

medios de transporte y el Centenario fue el cambio en los taxis. En 1910 se impusieron las llantas de goma, que desterraron a las de madera, y se decretó la utilización obligatoria del reloj taxímetro, el *tax meter*, que medía la tasa por metro. Desde entonces empezaron a ser conocidos con el popular nombre de taxímetros. Esta ordenanza venía a resolver el problema de la justa compensación, ya que eran habituales las peleas entre el chofer y el pasajero por el precio del viaje realizado.

¿Fue bienvenido el aparato? Los choferes se quejaban de que muchos patrones los obligaban a compartir con ellos el costo de instalación del medidor. Los pasajeros tampoco se sintieron a gusto. En la revista municipal se publicó el siguiente comentario: “Apenas el coche se mueve, el viajero mira con espanto que ya ha gastado setenta centavos en la sola tentativa de ponerse en marcha a su destino”.

¿Se acabaron las disputas entre el prestador y el prestatario gracias al taxímetro? No; en todo caso, disminuyeron. Pero al final del viaje era común escuchar la queja: “¡Chofer, ese reloj adelanta!”.

También se produjo un importante cambio para los peones de los taxis (en ningún caso eran conducidos por los propietarios). El gremio logró que se les permitiera dejar de usar bombín en 1910 y se los autorizara a prestar el servicio utilizando una gorra. Parece que era muy molesto, sobre todo en las jornadas calurosas, andar con el bombín que tan bien lucía Carlitos Chaplin. El antídoto para las altas temperaturas —que no era exclusivo de los taxistas— consistía en colocar hojas de lechuga en la nuca, debajo del sombrero. Las boinas con visera, en reemplazo de los sombreros rígidos, fueron un gran alivio para los conductores profesionales. ¿Otros dos remedios caseros que se usaban en 1910 para

combatir el calor? Se aconsejaba comer cuatro o cinco sardinas, o unas fetas de jamón crudo.

Hubo una tercera medida que revolucionó el trabajo de los choferes del Centenario: se les permitió circular por zonas hasta entonces vedadas de la ciudad. Más precisamente, por calles del centro de Buenos Aires. Hasta ese momento los taxistas tenían paradas específicas: ningún pasajero podía detener un taxi en cualquier punto de la calle, como solemos hacer ahora. A partir de 1910 los taxis pudieron recorrer determinadas calles y horarios. Por ejemplo, una de las pocas avenidas de aquel tiempo, la Avenida de Mayo, donde, por otra parte, estaba prohibido que pasaran tranvías.

El sistema de transporte de los huéspedes ilustres debía estar a la altura de las circunstancias. Por ese motivo debía contarse con una flota de carruajes y automóviles para los principales

funcionarios de cada comitiva que nos visitara en las semanas de festejos. Las empresas funerarias Mirás y Lázaro Costa se ocuparon de la provisión.

Como se deduce, estas compañías — incluimos también a González & Hnos.— se encargaban del transporte tanto de vivos como de muertos, ya que sus actividades incluían los servicios de remise, casamientos y pompas fúnebres. Interesante, ¿no? Todos podíamos ser clientes de estos transportistas que estacionaban en extensos galpones: cuando nos referimos a las grandes casas del ramo, no bajaba de las 150 unidades, entre landós y automóviles para casamientos; carrozas fúnebres y coches de duelo para los viajes al cementerio; y cupés y milores para los servicios de remise.

Parece ser un buen momento para mencionar cuatro bodas y un funeral. Porque el 15 de abril se casó la hija de Julio Lagos. Nos referimos a Gregorina “Goya” Lagos,

quien se unió en matrimonio con Horacio Castro Videla, hijo de Sara Videla y de Damián Castro.

La de los Castro Videla es una familia duplicada: Sara Videla y su hermana María Elena se casaron con Damián y Carlos Castro. Es decir que los dos matrimonios generaron familias Castro Videla.

Además debemos saber que la madre de las Videla era María Varela (viuda de Carlos Videla y luego casada con Cosme Beccar) y que la abuela era Justa Cané, viuda del escritor Florencio Varela y del marino Andrés Somellera.

Hasta ahora hemos mencionado cuatro bodas: la de Goya-Lagos, las dos de Castro-Videla y la de Beccar-Varela. Falta el funeral. Tuvo lugar el 10 de mayo de 1910 cuando el cortejo acompañó a la recién mencionada Justa Cané (nacida en 1815) a su descanso eterno en el cementerio de la Recoleta. El ciclo sin fin de la vida se completará con el

nacimiento de un tataranieto de doña Justa: el 11 de septiembre de 1910, en Libertador y Tagle, frente al Pabellón de las Rosas, nació Manuchito, hijo de Manuel Mujica y Lucía Lainez.

Pero volviendo a las cocherías, la competencia por el traslado de un féretro podía llegar a límites insólitos. Una solicitada que publicó durante varios días la Casa Mirás en 1909 lo demuestra. Bajo el título “El colmo de la maldad”, anunciaba don Manuel Mirás que a los hogares en que había enfermos muy graves (este tipo de información aparecía en las secciones sociales de los diarios) solían concurrir personas que se identificaban como empleados de su firma y ofrecían sus servicios. También supuestos vendedores de la compañía remitían a estos doloridos domicilios un presupuesto detallado de las prestaciones.

Con mucha razón, el gallego Mirás se

quejaba: “Dése cuenta el público el efecto que causa a la familia semejante barbaridad. ¿Quién es esa persona? ¿Pagada por quién? Afirmino que es inducida y pagada por quien conoce el ramo”. ¡Pobre Mirás! Estaba perdiendo la clientela, por decirlo de alguna manera. Aunque todos sabemos que ese tipo de negocios no pasa de moda jamás, ni en Buenos Aires, ni en Calamuchita, ni en ninguna parte.

Entre las necrológicas de abril de aquel año encontramos a dos sobrinos. El 2 por la mañana murió Juan Cobo —sobrino de Juan Lavalle—, en la estancia Laguna del Monte, en Rufino (provincia de Córdoba). Pocas horas después en Buenos Aires fallecía Adela Dorrego de Lugones, sobrina de Manuel Dorrego, quien fue despedida con gran despliegue en la Recoleta. Sus tíos habrán estado enfrentados, pero ellos partían casi juntos de la vida terrenal.

Mejor será que dejemos esta pompa y

volvamos a la del regocijo, aquella que acompañaría a los visitantes ilustres en las fiestas del Centenario.

Si bien se alquilaron las flotas de carruajes para las ceremonias de mayo, el gobierno decidió estrenar movilidad propia. A mediados de abril importó de Europa dos carrozas, un cupé y un milord. La importación se completaba con dos automóviles para el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Los tranvías también experimentaron cambios. En 1910 eran un medio de locomoción muy popular (nueve compañías se repartían la red tranviaria de Buenos Aires). Habitualmente, hombres y mujeres subían y bajaban por la parte trasera del coche, sin distinción de género. Para las semanas de los festejos, en cambio, se permitió sólo a las mujeres que se mantuvieran en la zona delantera y bajaran por allí, debido al aumento de pasajeros y a

la aglomeración de hombres en las paradas. Las damas usufructuaron gustosas de la licencia.

Acotamos, además, que el tranvía era un transporte confiable. En sus memorias, María Elena Masini —pianista y pintora uruguaya que se instaló en Buenos Aires para dar clases en el colegio Misericordia del barrio de Belgrano— cuenta que, en una ocasión, luego de asistir al Conservatorio en el centro, había ido a tomar el té con una amiga a Gath & Chaves. Ya era tarde cuando abordó el tranvía eléctrico que la llevaba a Belgrano. Al bajarse, advirtió que había olvidado en el asiento partituras que sumaban un costo considerable.

Con tristeza se lo comunicó a su hermano, Carlos, quien llevaba un par de años viviendo en la ciudad. Él la calmó: “No te aflijas, María, iré a la estación Lacroze. Aquí en Buenos Aires todo lo que se deja en los tranvías aparece”. Un rato más tarde,

regresaba con las partituras.

Vinculado con los tranvías, hubo un simpático concurso organizado por el shampoo Pilol (estaban de moda los productos terminados en “ol”: tónico anticaspa Javol, talco para niños Vasenol, jabón para pelo Pilol, dentífrico Odol, quitamanchas Limpiol, antiséptico Aniodol, tintura para el pelo Aureol y jabón a base de plantas aromáticas Plantol; todavía el Geniol no había aparecido, es de 1927): se trataba de responder a la siguiente pregunta: ¿Qué cantidad de pasajeros viajará el día 24 de diciembre de 1910 en los tranvías del Anglo-Argentino? Los avisos brindaban una pista: “Para mejor ilustración del público y principalmente para las personas que desean tomar parte de este concurso, el 24 de diciembre de 1909 viajaron 825.951 pasajeros”. Se podía participar hasta el 10 de diciembre de 1910. El cupón que debía completarse con los datos del concursante y

la respuesta venía en cada valioso frasco de medio litro de Pilol, que costaba quince pesos. Quien acertara —o se aproximara más— recibiría un premio de cinco mil pesos. El segundo se llevaba dos mil, el tercero mil y luego seguían varias recompensas de cien, cincuenta y veinticinco pesos.

Por su parte, los cigarrillos Centenario organizaron un concurso de diseño. Los artistas debían enviar dibujos “de un carro alegórico de la independencia argentina”. El jurado estaba integrado por Dardo Rocha, el arquitecto Jules Dormal y el plástico Torcuato Tasso, entre otros. El proyecto ganador fue el presentado por el artista valenciano Julio Vila y Prades, quien ideó una nave azotada por un mar embravecido. Timoneaba el barco nada menos que la señora República. La vela tenía los colores de la bandera argentina. Una dama con una antorcha controlaba la popa. Tres corceles en la proa. Una pareja junto al palo mayor, más

neréidas y ángeles custodiando el barco que portaba un retrato de San Martín. La carroza de los cigarrillos Centenario con esta alegoría circulaba orgullosa por las calles porteñas.

Hesperidina, el aperitivo que catapultó al éxito a la empresa Bagley, realizó el “Gran Concurso Hesperidina conmemorando el Glorioso Centenario de la Revolución de Mayo”. Funcionaba de la siguiente manera: si usted pedía en un bar una copa de Hesperidina, le entregaban, además, una ficha de lata. Cuando compraba una botella —que tenía una capacidad de dieciocho copas—, el negocio debía entregarle dieciocho fichas. Y en caso de comprar un cajón (de doce botellas), recibía 216 fichas.

¿Qué había que hacer con las fichas? Juntarlas. En el mes de diciembre, hasta el 24 a las cuatro de la tarde, había que entregarlas en Bagley (Montes de Oca al 200, Barracas). Quien más fichas juntara, ganaba el premio mayor: tres mil pesos. Y había

recompensas en dinero para los 237 que clasificaran detrás del ganador. Poco tenía que ver todo este asunto con el “Glorioso Centenario de la Revolución de Mayo”, pero eso era apenas un detalle.

Los concursos, los actos patrióticos y las transformaciones de Buenos Aires eran claros signos de que se estaba en presencia de un año festivo. En 1910, sus calles estarían expuestas a las críticas de los visitantes. Por lo tanto, las semanas previas a la llegada de la ráfaga de turistas, se renovaron aceras en el centro de la ciudad. Durante un tiempo, mientras se realizaban las obras, eran prácticamente intransitables. Una queja anónima, escrita en verso y publicada en la revista *PBT*, le expresaba al intendente Manuel Güiraldes:

*¡Ay, señor intendente!
¡Qué desazones
nos causan esas calles*

a los peatones!

*Yo sé que usted arguye
que es necesario
hacerlo en homenaje
del Centenario.*

Estábamos en condiciones de mostrar que nos habíamos renovado en todo sentido, incluso en el transporte de desperdicios. En 1908 se había agregado al servicio un modelo de carro tirado por caballos, con seis compartimentos estancos para depositar la recolección. En 1910 se resolvió suprimir los modelos anteriores al de 1908. Por otra parte, en abril de 1910 se inauguraron —un poco a las apuradas, como tantas otras cosas— los hornos de Nueva Pompeya para la quema de basuras.

El año del Centenario también fue clave para el transporte de enfermos. Hasta 1910 las ambulancias eran de tracción a sangre y

en ese tiempo se reemplazaron por automóviles que “ofrecen la ventaja de tener dos puertas separadas, una para el médico y otra para el enfermo”. Otra novedad fue la instauración del vehículo de emergencias: un médico y un practicante circulaban por la ciudad en un automóvil y si eran convocados a realizar algún auxilio médico urgente, en vez de concurrir a caballo, lo hacían en auto.

Como vemos, el traslado de enfermos mereció la atención de los abuelos de nuestros abuelos. Incluso, se pretendió instaurar —pero no se concretó nunca— un sistema de vías para coches que transportaran enfermos de un hospital a otro. Es decir, algo así como un tranvía-ambulancia interhospitalario. Para llevarlo a cabo hacía falta crear un ramal que recorriera todos los hospitales. Vaya a saber uno en qué despacho se atrancó el proyecto. En 1910 Buenos Aires contaba con nueve hospitales municipales (Álvarez, Torcuato de

Alvear, Muñiz, Piñero, Pirovano, Rawson, San Roque, Hospital de Niños y Asistencia Pública), cinco privados (Italiano, Español, Francés, Alemán y Británico) y cuatro nacionales (el Clínicas, el Militar, el Oftalmológico y el Rivadavia).

Cabe destacar un hecho que en aquel año pasó desapercibido fuera de la Facultad de Medicina. El 30 de enero la Comisión Examinadora de la facultad se dirigía al decano, doctor Eliseo Cantón, para comunicarle que “ha decidido darle la más alta calificación” al ex alumno —ya graduado médico— Ángel H. Roffo, por su tesis de doctorado titulada: “El cáncer. Contribución a su estudio”. Tan valioso fue su trabajo que los profesores solicitaron que se solventara su publicación, aun cuando no sería una edición económica debido a la cantidad de gráficos e ilustraciones. Hoy, cuando sus estudios están cumpliendo cien años, Roffo es considerado el padre de la oncología en la

Argentina.

Una gran noticia relacionada con la salud provino de Rosario y se debió a la voluntad de ser protagonistas en la efeméride de la Patria. Allí, durante los primeros días del año se comentaba con cierta molestia que la participación de las colectividades se focalizaba en Buenos Aires, que captaría todos los actos centrales y recibiría magníficos monumentos costeados por los inmigrantes de cada nación extranjera. Comenzó a circular la idea de unir fuerzas entre los vecinos y donar un hospital a la ciudad. Se llamaría Hospital Centenario. El próximo paso lo dio Cornelio Casablanca —gerente de la sucursal rosarina del Banco Español—, quien reunió a un grupo de su amistad en el Jockey Club local para comunicarle su sueño: crear un hospital escuela, como el Hospital de Clínicas porteño. Casablanca y sus amigos pusieron manos a la obra para conseguir dinero. En

una nueva reunión que tuvo lugar el 6 de mayo, ciento diez asistentes aportaron 440.200 pesos. En Buenos Aires, al recibir el telegrama con la información de lo que se había recaudado en una noche para el hospital, los diarios *La Nación* y *La Prensa* debieron rechequear el dato, pues la cifra les parecía exageradísima. Pero había sido así nomás.

La Municipalidad de Rosario donó un terreno junto a las vías del ferrocarril. Con todo el entusiasmo de que el proyecto marchaba sobre rieles, se realizó el acto de colocación de la piedra fundamental, el 24 de mayo a las dos de la tarde. Por favor, no vaya a imaginarse una piedra cualquiera: se trataba de una urna de mármol blanco que pesaba 250 kilos.

Se organizó un concurso de proyectos arquitectónicos que debían considerar la creación de dos pabellones: el General San Martín y el General Belgrano. También era

indispensable que los bocetos incluyeran una novedad hospitalaria: la sala de terapia intensiva (se denominaba pieza de aislamiento de enfermos) y la de terapia intermedia (sala de convalecientes), además de un “frigorífico para la conservación de cadáveres”.

De esta manera, Rosario, a través del aporte de sus vecinos, daba el puntapié inicial para construir uno de los grandes edificios de la ciudad. A tan buena noticia se contrapone lo que ocurrió el 29 de octubre, cuando manos anónimas destruyeron la urna para robar su contenido y fragmentos de mármol. Se resolvió no reemplazarla y hay que reconocer que fue una buena decisión, ya que por entonces la zona rosarina de las calles Urquiza y Suipacha era casi inhóspita y los amigos de lo ajeno hubieran seguido profanando el monumento. El hospital se completó en 1922.

Ya mencionamos los hospitales de las

colectividades en la Capital Federal. El Centenario dio lugar a la creación de otro: el de la comunidad judía. En algún momento estos inmigrantes habían considerado obsequiarle a la ciudad una obra escultórica, como casi todas las otras agrupaciones, tema en el que abundaremos más adelante. Pero esta colectividad enfrentaba el grave problema de que sus jóvenes médicos recibidos en el país —como Nicolás Rapoport— debían recorrer los hospitales con el fin de ocuparse de sus enfermos, ya que sólo ellos entendían el idish. Prácticos, optaron por reunir dinero para comprar dos terrenos ese año. Uno en Ciudadela, donde establecieron un cementerio, y otro en Gaona y Nazca (barrio Villa Santa Rita), donde edificarían el Hospital Israelita Ezrah. La construcción se demoró: seis años más tarde se colocaría la piedra fundamental del primer pabellón bautizado con el nombre de Centenario.

La salud ofreció, además, un récord en

los anales de 1910: las consultas en el Hospital Pasteur por las mordeduras de perros o la posibilidad de contraer rabia fueron 2.035. Sin embargo, se registraron sólo tres muertes.

Ese año la rabia, aunque no la canina, por cierto, provocó una muerte. La protagonista del drama fue Medarda Urquiza, una de los veintitrés hijos que reconoció Justo José de Urquiza.

Recordemos que el entrerriano tuvo doce hijos con siete novias y después once hijos con su mujer, Dolores Costa. Medarda nació en 1846. Ese año Justo José de Urquiza fue padre de tres hijas mujeres, no trillizas sino más bien “urquillizas”, porque eran de madres diferentes.

Medarda era brava. Se cuenta que en cierta oportunidad en que su cochero perdió el control del carruaje por culpa de un caballo desbocado (lo mismo que le ocurrió en Buenos Aires a la pobre Rosita López el 31

de diciembre de 1909), Medarda Urquiza saltó al pescante y dominó la situación.

La decimoquinta hija de Urquiza tenía mucho carácter y no era precisamente del bueno. Además, para 1910, la viudez había exacerbado su impaciencia. Vivía junto a tres criados en una confortable casona en Concepción del Uruguay, ciudad entrerriana donde —como dato al margen— esa semana se anunció una tercera función de *La viuda alegre*, a cargo de la compañía Falconer, debido al notable éxito con localidades agotadas.

Medarda descubrió que una de sus criadas, Antonia Muñiz, había hecho ingresar a su novio a escondidas al inmueble. La dueña de casa habría expulsado al candidato de la señorita a fustazos y después habría encarado a Muñiz. La criada de Medarda no tuvo mejor idea que pergeñar un crimen. Tomó una pistola que guardaba la señora y le disparó en la cabeza a sesenta centímetros de

distancia, mientras dormía. Murió Medarda Urquiza, una hora antes de que terminara el 10 de abril de 1910, justo cuarenta años después de que Justo José de Urquiza fuera baleado, el 11 de abril de 1870. En esa semana, además, se anunció que el Monumento a Urquiza construido en Venecia para la ciudad de Formosa se inauguraría el 1° de mayo.

La de Medarda no era la primera desgracia del año ni la última. Ya enero había comenzado con una noticia terrible. El 1° de enero, a primera hora de la noche, en la mercería porteña de Reconquista 836, fue hallado el cadáver del dueño del negocio, el sirio Fadul Am, de cincuenta años de edad y un estilo de vida extraño. Fadul dormía en la mercería, en un ambiente de dos metros por cuatro donde preparaba cada noche su catre desplegable. Sus vecinos aseguraban que tenía una fortuna, pero no la guardaba en los bancos porque prefería mantenerla cerca de

él, en el depósito-dormitorio.

Los investigadores ocuparon bastante tiempo en contar y recontar las heridas de arma blanca en el cuerpo del mercero. La paciente tarea arrojó un feroz resultado de 116 puñaladas. Mahomet Ahmet —ex empleado de la mercería— y un compañero fueron capturados pocos días después y de esta manera se resolvió el macabro caso, conocido en los medios como “el crimen del turco”.

El tema policial era un asunto de lo más complejo en esos tiempos. El jefe de Policía era Luis Dellepiane Cálcena, hijo de Andrés Dellepiane y de Petrona Cálcena. Por el atentado anarquista de fines de 1909, en el que habían matado a su predecesor, Ramón Falcón, cuando salía de un funeral en la Recoleta, pensó Dellepiane que haría falta un mayor número de policías durante los festejos y pidió que se incorporaran novecientos vigilantes más, trescientos

bomberos y cien investigadores.

Integrantes de las principales familias comenzaron a ofrecerse porque todos querían que la fiesta fuera un éxito y no hubiera sobresaltos. Se creó entonces el Cuerpo de Policía del Centenario, con credenciales especialmente diseñadas para ellos. En dichas libretas constaban los datos del flamante detective, más un concreto manual de instrucciones donde se explicaba qué atribuciones tenía esta distinguida fuerza, que hasta podía detener a cualquier sujeto sólo por su aspecto sospechoso.

Además de la Policía del Centenario se creó el Cuerpo de Agentes de Tránsito, una brigada municipal que coordinaba la circulación de coches, automóviles y tranvías. Fueron los primeros de la historia de la ciudad —faltaban décadas para que se instalara el primer semáforo— y los llamaban “los varitas” porque estaban todo el tiempo con su varita en la mano, dando

indicaciones a los conductores.

A decir verdad, fueron los segundos. Porque desde 1903 un francés se ocupaba de dirigir el tránsito en la esquina de Florida y Sarmiento. Se trataba de un chiflado al que todos llamaban monsieur Lebonnard.

A todo aquel que le sorprendiera este sujeto parado en medio de la calle controlando el paso de los automóviles y carros con un periódico enrollado, los porteños le contaban que monsieur Lebonnard, antiguo financista, había enloquecido tras quedar arruinado por la crisis del '90. Desde aquellas negras jornadas resolvió plantarse a dirigir el tránsito en esa esquina de intenso movimiento.

Para sorpresa de todos, los “varitas” hacían movimientos muy similares a su precursor, lo que no ayudó a que se los tomara en serio. Estos vigilantes no eran muy respetados y hubo necesidad de ponerles ipolicías que los acompañaran!

Otro de los temas de 1910 fue el de la iluminación. Si la historia estableció que Juan José de Vertiz ha sido el “virrey de las luminarias”, podríamos decir que Manuel Güiraldes fue el “intendente de las luces”. Para las celebraciones, el jefe de la comuna tenía contratada a la compañía de electricidad con capacidad para 1.600.000 lamparitas. Podíamos encender a la vez 1.600.000 foquitos, ésa era la potencia. Del total, la Municipalidad contrató quinientas mil lamparitas y los privados, trescientas mil. Gran parte, casi cincuenta mil, se utilizaron sólo en el puerto. Así fue como, mientras el municipio expresaba que poseíamos “una de las ciudades mejor iluminadas del mundo”, un viajero europeo sentenció: “Buenos Aires es sin duda la ciudad más derrochadora de luz”.

Las calles con iluminación especial — que, por lo tanto, concentraron gran parte de la actividad nocturna en la Semana de Mayo

— fueron: Brasil, Entre Ríos, Callao, Alvear, tanto Juncal como Arenales desde Florida hasta Cerrito, Florida, Avenida de Mayo, Bernardo de Irigoyen y Carlos Pellegrini. Además, se iluminaron algunas plazas: Once, Flores, Belgrano, Vicente López, La Boca y Barracas.

Como era previsible, el gentío en esas calles complicaba la circulación de los peatones. El 23 de mayo la Policía dispuso la obligatoriedad de transitar por la derecha en las veredas, a fin de organizar el caos. No deja de ser curioso si se tiene en cuenta que en aquel tiempo los coches y automóviles circulaban “a la inglesa”, es decir, manteniendo la izquierda.

El flujo de gente obligó a que se vedara el tránsito de todo tipo de coches en la calle Florida, desde el 20 hasta el 28 de mayo, después de las siete de la tarde. Por algunas horas, Florida pasaba a ser exclusivamente peatonal y esto enfureció a los comerciantes.

Como los resultados fueron óptimos, en 1911 se estableció para siempre la veda al tránsito por Florida entre las once de la mañana y las nueve de la noche.

Con la iluminación y la electricidad no teníamos problemas, pero con el gas, sí. Iba a realizarse un concurso de globos aerostáticos, muy de moda en esa época, pero debió suspenderse en mayo y pasarse para más adelante porque se corría el riesgo de que se acabara el gas en medio de los festejos.

Las calles más importantes contaban con fantásticos arcos de luz llenos de lamparitas. A lo largo de la Avenida de Mayo podían divisarse dos: uno en la calle Perú, otro en la actual Bernardo de Irigoyen. A éstos seguía un tercero, ya en la avenida Rivadavia, llegando a Callao (a un costado de la Plaza del Congreso).

Y, hablando de la Avenida de Mayo, vale aclarar que fue necesario correr para tenerla

lista en fecha. Podemos detenernos aquí para mencionar un detalle. Esta avenida era uno de los pocos lugares en Buenos Aires donde, por el ancho de sus veredas, se disponían mesas fuera de los bares, a la usanza de los cafés parisinos. El permiso de colocar mesas en las avenidas provenía de una ordenanza de 1891. Pero hubo que reglamentar la norma debido a que los propietarios de los cafés de la Avenida de Mayo se excedieron en sus derechos: ubicaban mesas cerca de la calle, en vez de hacerlo junto al local, y esto inhabilitaba ese sector para el descenso de los pasajeros de automóviles y, además, obligaba a los peatones a esquivar al mozo y su bandeja (como ahora).

Más allá de los salvables inconvenientes físicos, el problema era de orden moral. Porque, según el diario *La Nación*, en algunas mesas se reunía “gente de dudosa educación; la libertad de lenguaje es cosa frecuente allí, aun cuando pasen señoras o

niñas, y ya sabemos las impúdicas formas con que surge de las aglomeraciones de gente ociosa el chiste callejero”.

Se determinó que las mesas debían ser redondas, de sesenta centímetros de diámetro (o cuadradas, pero de similar superficie) y que sólo podían colocarse cuatro sillas por mesa. Por otra parte, no podían emplearse para servicio de restaurante: quien quisiera comer debía hacerlo adentro.

Los memoriosos aseguran que la primera vez que se interpretó un tango en la Avenida de Mayo fue en 1910 frente al Palacio Barolo. El adelantado habría sido el maestro Roberto Firpo, a quien además se le atribuye ser el pionero del uso del pedal del piano en los tangos. Tocó en un café recién nacido y con nombre de moda, El Centenario, aunque nadie lo llamaba de esa manera, sino que se referían a él como “la confitería Taka Taka”, debido a que el mozo que atendía era japonés

y parecía estar diciendo “taka taka” todo el tiempo.

La otra gran avenida de aquella época era Alvear, mucho más extensa de lo que la conocemos ahora, ya que incluía a la actual avenida del Libertador. Un recorrido virtual por su zona más residencial nos ha trasladado a Alvear y Cerrito, donde hoy se encuentran la sede social del Jockey Club y la Plaza Carlos Pellegrini, con el monumento a este presidente, quien además fue fundador del Jockey. Es recomendable hacer un alto y recordar la importancia que tuvo en aquel tiempo el “Gringo” Carlos Pellegrini. No por haber integrado el quinteto de muertes que marcó a fuego el apodo de Figueroa Alcorta, sino porque fue el más interesado de los argentinos en llevar adelante el proyecto de las exposiciones internacionales que no alcanzó a ver.

De todas maneras, nuestro homenaje es tan virtual como el recorrido, ya que en

tiempos del Centenario la Plaza Pellegrini aún no existía. Y la sede del Jockey Club aún era la residencia particular de Concepción “Cochonga” Unzué, viuda de Carlos Casares desde 1907.

Junto a ésta se encontraban las mansiones de sus dos hermanas, María de los Remedios “Manita” Unzué de Alvear (su marido, Ángel de Alvear, había muerto en 1905 en el Ritz de París) y Ángela Unzué de Álzaga, madre del playboy Macoco (las tres comunicadas en forma interna para que las damas se visitaran sin necesidad de salir a la calle). Pero nos hemos distraído de nuestra aventura geográfica. Es 1910, Macoco Álzaga Unzué tiene apenas nueve años y estamos parados frente a la entrada de la casa de Cochonga.

Alvear es doble mano. Avanzamos hasta la barranca de la Recoleta y desembocamos en la actual avenida del Libertador, que es la que nos conduce a Palermo. En definitiva, la

avenida Alvear de 1910 corría desde Cerrito (en Retiro) hasta Dorrego (en Palermo).

A partir de la intensa circulación que se vislumbraba —debido a que en Palermo se llevarían a cabo exposiciones internacionales—, se resolvió afirmarla con alquitrán. Ése fue un gran avance que permitió una mayor circulación de automóviles por la zona.

En aquel tiempo la avenida Las Heras —que corre de norte a sur como la actual del Libertador— era un camino secundario, que acostumbraba tomar el tránsito pesado. Dos edificaciones dominaban su recorrido: el Hospital Rivadavia (construido en 1887) y la Penitenciaría (1877). En 1910 se completaba la construcción de la Iglesia de San Agustín. Fue una donación de Mercedes Baudrix de Unzué, en memoria de su marido, Mariano Unzué (tío de Cochonga, Manita y Ángela), que murió el día de San Agustín de 1906, es decir, el 28 de agosto.

Mariano Unzué y Mercedes Baudrix eran

propietarios de una espléndida quinta, en Alvear entre Agüero y Gallo (hoy Austria), donde tuvieron lugar distinguidísimos eventos sociales.

Cien años atrás el terreno le había pertenecido a Cornelio Saavedra. Veinticinco años más adelante sería residencia presidencial. Albergaría, incluso, a Juan Perón y Eva Duarte. La heroína de los descamisados iba a morir allí, en la célebre quinta Unzué (Mariano Unzué había sido bautizado en 1836, en una fecha que sería muy peronista: el 17 de octubre).

La iglesia que donó Mercedes Baudrix se construyó en un terreno vacío detrás de la quinta. Hasta ese momento, nada había en la manzana que terminarían ocupando el templo y el colegio San Agustín. Se contrató a uno de los arquitectos más reconocidos: Luis A. Broggi, oriundo de Varese, quien impuso el clasicismo florentino y obtuvo varios premios de arquitectura por su obra

en la ciudad (para él y su familia se edificó una casa en uno de los rincones más exquisitos de Buenos Aires: en cinco esquinas, donde se juntan las calles Juncal, Libertad y Quintana).

Broggi levantó una iglesia de estilo neogótico, con una cúpula en punta que alcanzó los 42 metros y que en aquel tiempo se destacaba por sobre todas las edificaciones de esa área, de manera que los alrededores pasaron a ser conocidos como “la zona de San Agustín”.

También se llevaban adelante construcciones particulares. Broggi y sus colegas no daban abasto con los pedidos: en 1910 llegaron a erigirse casi veinte mil edificios: de dos pisos, de siete, de ocho.

Amén de este auge edilicio, también se prestó atención a los espacios verdes. Durante esos doce meses se plantaron en Buenos Aires 18.536 árboles. En cuanto a diversidad, tengamos en cuenta que en 1910

el Jardín Botánico contaba con nueve mil especies.

Ya mencionamos la concreción de la Plaza del Congreso, de veintidós mil metros cuadrados. Más en el centro geográfico de la ciudad, el Parque del Centenario —no Parque Centenario— se había inaugurado en forma parcial en 1909 y cubría casi cien mil metros cuadrados. Se completó en el año de su nombre. Ya tenemos el Hospital Centenario (en Rosario) y el Parque del Centenario (en Buenos Aires). Luego vendrían otros bautismos alusivos.

¿Más transformaciones? Se agregaron una pileta y escaleras en Parque Lezama, y en las Barrancas de Belgrano se proyectó la famosa glorieta, que funcionaría como escenario para los espectáculos de música al aire libre que ofrecía la Banda Municipal, creada también en el año 1910.

Para dirigir esta orquesta se presentaron varios candidatos. Por influencia del

diputado Zenón Santillán, concuñado de Figueroa Alcorta, obtuvo el puesto Antonio Malvagni, quien había llegado desde Italia y dirigía una banda musical en Tucumán.

Malvagni propuso que se reclutara a cien músicos, pero el intendente Güiraldes, ajustándose al presupuesto asignado, sólo aprobó que fueran noventa y dos, ya que el resto del dinero debía usarse para los uniformes. Sin embargo, al escucharlos interpretar la *Cabalgata de las Walkirias* (de Wagner) en un ensayo, el funcionario se entusiasmó y permitió que completaran el centenar.

La banda tuvo su bautismo de fuego el 15 de mayo en el Teatro Colón. Sin embargo, no se lucía tanto como al aire libre, de ahí que se vieran en la necesidad de contar con un escenario portátil para actuar en las plazas. Lo obtuvieron, pero además consiguieron que se construyera la glorieta de Barrancas de Belgrano, que mucho tiempo después

llevaría el nombre de Malvagni, en homenaje al director fundador de lo que hoy es la Banda Sinfónica de la Ciudad de Buenos Aires.

El Jardín Zoológico —otro de los espacios que visitaba la orquesta municipal— era uno de los grandes paseos de aquel tiempo. En el año 1910 acudieron al zoológico 1.401.449 personas; el mes de mayo tuvo el récord de 130.813 visitantes. El mes de menor asistencia fue febrero, con 74.094 ingresos. El día de mayor concurrencia fue el domingo 17 de abril (23.432 entradas vendidas). Sin duda alguna, este número ha estado relacionado con la llegada, esa semana, de los bisontes importados de los Estados Unidos y un león bien adulto y cansino. Pero, sobre todo, de los primeros pingüinos Emperador. Eran treinta y dos y los donó el capitán de navío Guillermo Núñez, recién arribado de una travesía por el Atlántico Sur. Acotemos que en ese tiempo todos los

llamaban con un galicismo: “*pengüines*”.

El 22 de julio fue la jornada con menos visitas: apenas ocho personas. Había llovido la noche anterior y estaban intransitables los caminos. Además, hacía mucho frío, lo que indudablemente habrá sido un motivo de alegría para los treinta y dos *pengüines*.

La avenida Las Heras, en el tramo que une Salguero con Plaza Italia (sobre todo donde confluyen las rejas del Botánico y el Zoológico), era una de las zonas más inseguras de la noche porteña por la mala iluminación, tanto que la mitad del trayecto era una boca de lobo. El docente Francisco Visedo ya había sido asaltado cinco o seis veces allí. Por otra parte, según informó *La Nación*, “la inmoralidad se apodera también de aquel olvidado lugar en las horas nocturnas” y quien lo transita de noche “observa entre las sombras escenas inenarrables”. A la mala iluminación y a las malas compañías se sumaba la falta de

baldosas y ladrillos en las veredas, lo que transformaba el cruce en una escalofriante aventura.

Ese año Clemente Onelli, el director del zoo, había roto lanzas con el intendente Güiraldes debido a que no recibía fondos para mejorar el paseo. Para reunir dinero, vendía la producción de las gallinas y lo obtenido se empleaba para comprar obras de arte que embellecieran el predio de los animales. Ese año llegaron las ruinas bizantinas que compró Eduardo Schiaffino en Trieste, durante una gira destinada a dotar al Museo de Bellas Artes con obras de alto valor. Las columnas fueron a parar a la isla Darwin, que es la de los flamencos. Aclaremos dos cosas: no se pagaron con lo producido por los huevos, y varios años más tarde se detectó que las columnas no eran originales.

En abril le ofrecieron a Onelli colocar molinetes en la entrada del zoo —se

llamaban Turno Stile— y los desechó por considerarlos inútiles. Hubieran sido los primeros molinetes del país.

Pero la mayor preocupación del director del zoo era que se había quedado sin jirafas. La pareja que tenía se le había muerto en 1909 y con el fin de reemplazarlas se escribió a varios zoológicos de América y Europa. Sin embargo, no consiguió que le vendieran siquiera un ejemplar. La falta recién se subsanaría en 1912 con la llegada primero de Mimí y luego de su novio.

Aunque el casi millón y medio de visitantes de 1910 se privó de una de las grandes atracciones, a falta de jirafas, buenos son los osos. A comienzos de junio, desde la ciudad de Hamburgo nos enviaron de regalo un oso tibetano, víboras y pájaros diversos, más una temible serpiente de cien kilos. Una harpía llegó desde Bolivia y el jefe de una tribu africana nos envió una pareja de leones.

Podría decirse que en el zoo se veía a las bestias en su estado puro, mientras que en diversos puntos de la ciudad otros animales actuaban con gran suceso en circos o como figuras estelares de ciertos espectáculos. Cuando finalizó la exposición de las Damas de Caridad, el Pabellón de las Rosas presentó a Mademoiselle Philadelphia, una elefanta que en todas sus funciones actuaba a sala llena y se convirtió en uno de los principales atractivos artísticos del verano del '10. En la primavera, en cambio, reinó un chimpancé congoleño de cinco años: Moritz, “el mono inteligente”, era un eximio ciclista y tenía un monito secretario a quien le daba órdenes.

Siempre dentro del reino animal, otro ejemplar del mundo del espectáculo era el “Avestruz Humano” John Castaing. Este inglés, que vendría a ser el Tu Sam de aquellos días, se presentaba en el Palacio de las Novedades —Florida entre las actuales Mitre y Perón—, el principal *skating ring* de

la ciudad (que ese año estrenó piso de madera maple estadounidense, de mayor adherencia para los patines). ¿Cuál era la habilidad de Castaing? Tragar lamparitas, vasos de vidrio, carbón, aserrín y todo tipo de objetos.

El Centenario era para muchos el año de las oportunidades. Un compacto grupo de vecinos propietarios juntó firmas y se presentó en la administración municipal a comienzos de mayo. Solicitaban que, como gesto patriótico, no se les cobraran las multas por no mantener arreglados los frentes de sus casas. La Municipalidad les contestó que en realidad el gesto patriótico, en todo caso, era que se ocuparan de pintarlos, y no otorgó el indulto comunal. Un “gesto patriótico” sí consiguieron, en cambio, los empleados municipales de Buenos Aires: en mayo se les pagó el “Aguinaldo del Centenario”.

Había pedidos insólitos. Los vecinos de

Avellaneda reclamaron que se les permitiera hacer la rifa del Centenario. Como dijo un editorial de *La Nación*, refiriéndose a quienes rebuscadamente pretendían vincularse a la efeméride, “la celebración parece menos un homenaje a los próceres de 1810 que una fiesta a beneficio de sus felices descendientes”.

El cumpleaños de la Patria era la excusa perfecta para pedir. Lo que fuera. Así, los trabajadores del puerto de Rosario consiguieron que en la semana de mayo se les pagara doble jornal, y en Santiago del Estero unos setenta presos llegaron a entregar un petitorio de indulto que, desde la Casa de Gobierno pasó a la Corte Suprema de la provincia.

Hablando de presos, el 4 de enero se dio un caso singular en San Miguel de Tucumán. Un procesado huyó de la cárcel de la ciudad. Pero al día siguiente regresó arrepentido a la penitenciaría y explicó que se había fugado

estando ebrio: cuando se le hubo pasado la borrachera, advirtió que no había estado bien y por ese motivo volvía. Le perdonaron el desliz y nos preguntamos si en su regreso al calabozo habrá sido recibido con una buena damajuana de vino tinto.

Los penados de la Penitenciaría Nacional (ubicada en la actual Plaza Las Heras, en Palermo) fueron más concretos que sus pares santiagueños. Se dirigieron por carta a los medios de prensa para solicitarles que anunciaran su deseo de ser liberados durante el mes de mayo, así podrían participar en los festejos (y en todo caso, si se emborrachaban, no sería dentro de la cárcel). Luego, en junio, regresarían al penal. Habrán pensado que nada se perdía con probar y que el “no” ya lo tenían. Y siguieron teniéndolo.

A los policías les fue mejor. A tono con las celebraciones, el jefe Dellepiane ordenó borrar de los legajos los castigos y las sanciones que él había impuesto a sus

subordinados desde que asumiera el mando a fines de 1909.

Pujas de fervor patriótico se sucedían en San Telmo, donde un grupo de vecinos reclamaba que fuera embanderado cada frente y que quienes así no lo hicieren no fueran juzgados ni por Dios ni por la Patria, sino multados hasta que cumplieran.

Hubo feria escolar en todo el país entre el 18 y el 31 de mayo, y recién el 1° de junio empezaron a tomarse decenas de exámenes que habían quedado postergados por los festejos. Asimismo, en Buenos Aires se bautizaron muchas escuelas con nombres de próceres. Por ejemplo, en Juncal y Esmeralda, la Escuela French y Beruti (inseparables, como siempre); en Piedras al 1400, la Escuela Domingo Matheu; en Malabia al 2200, la Blas Parera.

Existía un procedimiento para estos casos. Cada vez que se inauguraba una escuela, o se le daba el nombre de alguno de

los próceres, desfilaban todos los alumnos cantando “Viva la Patria” delante de un retrato del prohombre elegido, y a su paso le tiraban flores.

El ministro de Educación, Rómulo Naón, pidió además que a partir de ese año los colegios nacionales llevaran nombres de próceres; así, por ejemplo, el que se conocía como Sección Oeste del Colegio Nacional de Buenos Aires, ubicado en el barrio de Almagro (avenida Rivadavia 3577), pasó a llamarse Mariano Moreno.

Otros dos hechos se sumaron a la historia de la educación en la Argentina: el domingo 17 de abril se inauguró la primera universidad privada del país, la Universidad Católica Argentina, y el 8 de junio se colocó la piedra fundamental del Colegio Carmen Arriola de Marín, donación de su hijo Plácido Marín. El solar del colegio pertenecía a la quinta de don Plácido. Pero cuando enviudó de su mujer, Andrea Ibáñez (hija de Rosa

Anchorena de Ibáñez y nieta de Juan José Cristóbal Anchorena), resolvió desprenderse del terreno. Para él, ya no tenía sentido mantener su quinta de veraneo si no podía disfrutarla con su amada esposa. Marín murió extremadamente pobre, en 1929, luego de haber donado todos sus cuantiosos bienes.

La contracara de tanta actividad en las escuelas fue la falta de clases. Debido a los feriados, los concursos patrióticos, los ensayos, las inauguraciones y los homenajes, ese año se cumplió apenas el 56,7 por ciento del ciclo escolar.

No hubo muchas clases, pero sí muchas ideas. El listado de proyectos conmemorativos sería interminable. El de los fallidos, también. Por ejemplo, iba a erigirse un monumento en la entrada del río, algo así como una Estatua de la Libertad del Plata; como es público y notorio, la idea no prosperó. Un majestuoso Panteón de Cenizas

de los Próceres, tampoco. El Monumento a la Escarapela, con French y Beruti, no superó la categoría de propuesta. Se pensó en derrumbar la Casa de Gobierno y extender la Plaza de Mayo hasta el río. La Comisión del Centenario pidió que en un terreno vacío que estaba en 9 de Julio y Belgrano (donde hoy se encuentra el edificio del Ministerio de Salud y Acción Social, que en algún momento fue de Obras y Servicios Públicos) se hiciera un Gimnasio del Centenario para que el pueblo se entrenara; tampoco se avanzó con esta buena idea.

Se fijó en la Plaza de Mayo, en el centro, el lugar donde tenía que colocarse la piedra fundamental del Monumento a la Independencia: una solemne urna de granito más un cofre de hierro, pergaminos, medallas, diarios, etcétera. Después vamos a ver qué pasó con eso, pero ni se preocupe en buscar: no fue más allá de la mencionada piedra fundamental.

En Arrecifes ocurrió algo muy curioso. El intendente, José Acacio Ramos, decidió que había que enviar al futuro una “cápsula del tiempo”. En un cofre juntaron diarios, medallas, cartas de los chicos, más el acta que aclaraba por qué se hacía; todo lo guardaron y enterraron la caja para ser desenterrada cien años después. ¿Dónde? Frente a la plaza, en la Calle de los Olmos. El problema es que nadie parece saber hoy dónde estaban los olmos en 1910.

Es tiempo de ocuparnos de las obras que recibimos de regalo. Empecemos por enumerar algunas: el Monumento a Colón, que nos obsequió la comunidad italiana; la Torre de los Ingleses, ofrecida por los residentes británicos; el Monumento “Francia a la Argentina”; el de O’Higgins, regalo de Chile; la Fuente “La riqueza agrícola argentina”, de Plaza Alemania; el de los Españoles, cuyo nombre oficial es “Monumento a la Carta Magna y las cuatro

regiones argentinas”; “Los residentes sirios a la Nación Argentina en el Centenario”, que en un principio estuvo sobre una plazoleta en la avenida Alem y la actual Rojas (frente al Hotel Sheraton); el “George Washington”, que nos obsequiaron los estadounidenses arribados al país; y el que donara la colectividad suiza, encabezada por la familia Soldati, que se denomina “Argentina y Suiza unidas sobre el mundo”, y se trata de una curiosa obra que muchos contemplábamos perplejos en la infancia: dos señoras desnudas, sentadas encima de un globo terráqueo, dándose un piquito. Hoy sabemos que una de esas damas es la Argentina y la otra es Suiza. Y lo más interesante: al ver los peinados, uno capta de inmediato cuál es cuál.

La historia de este conjunto escultórico es la siguiente: como el deporte nacional de Suiza es el tiro, se había propuesto hacer una obra inspirada en el título “La poesie du tir”

(“Poesía de tiro”) que sería colocada, por sugerencia de los propios suizos, frente al Tiro Federal Argentino, ubicado desde 1896 en Dorrego entre las actuales avenidas Figueroa Alcorta y Lugones.

En un principio el paisajista Carlos Thays manifestó que no era el sitio más adecuado, ya que en poco tiempo debería considerarse el traslado del club para ensanchar el Parque Tres de Febrero. Pero la Municipalidad igual aceptó el emplazamiento.

La obra llegó desarmada en 78 cajas y pesaba 58 toneladas. Se mantiene en el mismo lugar, es decir, en Dorrego y Figueroa Alcorta. Lo que se mudó fue la sede del Tiro Federal que, luego de permanecer hasta 1944 en aquella dirección, se ubicó al fondo de la mismísima Figueroa Alcorta, en su intersección con la avenida Udaondo.

Respecto de los monumentos que hemos mencionado hasta aquí, hay un detalle que merece rescatarse. Todos han sido

diseminados por la costa: Cristóbal Colón delante de la Casa Rosada; el de la comunidad siria en Retiro y, a pocos metros, la Torre de los Ingleses; el de los franceses en la Plaza Francia (Libertador y Pueyrredon); el de O'Higgins, unas cuadras más al norte, en Libertador y Tagle; el de Plaza Alemania, en Libertador y Cavia; el de los Españoles, en Libertador y Sarmiento, frente al Jardín Zoológico; el de los estadounidenses, a cien metros, y el de los suizos, un trecho más hacia el norte, en Dorrego y Figueroa Alcorta. Tal disposición nos muestra cuál era el sendero preferencial allá por 1910.

Antes de que se nos traspapele el dato vamos a apuntar que la inauguración de la Torre de los Ingleses tuvo lugar en 1916. En representación de la Corona británica asistió el cónsul, cuyo nombre pone de manifiesto que no había nadie mejor que él para participar del acto: se llamaba Reginald

Tower. Nosotros no nos quedamos cortos: en la Plaza Britannia estuvo, en nombre del gobierno argentino, el presidente Victorino de la Plaza.

El lugar donde se ubica el monumento de los franceses tiene una historia muy peculiar. Todo comenzó en Francia, el 24 de octubre de 1909. Ese día se llevó a cabo la inauguración de la estatua de San Martín en Boulogne Sur Mer, la localidad que albergó al héroe en su retiro. Tal vez la distancia temporal no nos permita medir la magnitud del hecho. Sin embargo, fue lo más importante que les pasó a los argentinos en 1909: estábamos siendo reconocidos en Europa. Un prócer local sería venerado en el primerísimo mundo.

La novedad desató un fuerte sentimiento patriótico en todo el país. Incluso se dio un hecho inédito: una compañía de los Granaderos a Caballo viajó a Francia para participar del acto. El 24 de octubre de 1909

fue feriado en la ciudad del norte de Francia vecina del Canal de la Mancha. Pero, a la vez, fue feriado en todo el territorio de la República Argentina. Y se realizaron actos por todo el país, acompañando al principal que se desarrollaba del otro lado del océano.

Era tal la euforia con Boulogne Sur Mer y el monumento a San Martín, que cinco días antes de la inauguración el intendente Güiraldes resolvió que necesitábamos una calle que se llamara Boulogne Sur Mer, y así rebautizó a la calle Nueva Granada, entre Recoleta y Once. (También en Luján, la calle 8 de Diciembre pasó a llamarse Francia.) Además, Güiraldes pidió que hubiera una plaza. ¿Cómo no íbamos a tener en Buenos Aires una plaza que se llamara Francia? Ese 19 de octubre de 1909 no sólo nació la calle Boulogne Sur Mer, sino también Plaza Francia, enfrente del Asilo Viamonte, ahora Buenos Aires Design. De paso, ya teníamos el lugar donde podíamos colocar el

monumento que nos obsequiarían los franceses que, por otra parte, fue el único de todos los mencionados que se completó en el transcurso de 1910. Fue a las apuradas: a mediados de abril, se quejaban desde el diario *La Nación* de que era un potrero iluminado por faroles de petróleo. Hasta los residentes franceses, preocupados, solicitaron a la Comisión del Centenario que les ofreciera un espacio mejor. No hizo falta: de inmediato la plaza fue puesta en condiciones.

Antes de abandonar los fastos de octubre de 1909, deslizamos un dato más, en este caso vinculado con la historia de San Isidro. Cuando empezaron a lotearse las lomas altas de Martínez en 1909, se decidió llamar Ciudad Jardín Boulogne Sur Mer a esa zona. El 29 de diciembre de 1910 la compañía ferroviaria estableció el nombre oficial de Boulogne para la estación. Como vemos, había perdido el Sur Mer, como corresponde,

ya que significa “sobre el mar” y ésa es una relación geográfica un tanto incompatible con San Isidro.

Para terminar con este asunto, vamos a consignar que el 25 de mayo de 1910 en Boulogne Sur Mer, en Francia, la intendencia repartió 2.500 francos a los pobres, como parte de los festejos motivados por el Centenario.

Aquí en la Argentina, el Tiro Federal llevó a cabo un concurso, denominado (adivinó, querido lector) Del Centenario y el primer premio era de quince mil francos, es decir, seis veces el monto distribuido entre los menesterosos de la ciudad francesa, aunque no suficiente para entusiasmar a los célebres tiradores suizos, quienes prefirieron quedarse a competir en Europa, donde las recompensas eran más sabrosas, para disgusto de los organizadores argentinos.

En 1910 nació la estación Boulogne y en 1910 nació también la estación Ingeniero

Maschwitz. En realidad, Ingeniero Maschwitz nació porque se murió el ingeniero Carlos Maschwitz. Era propietario de una de las pocas fábricas de hielo del país, había sido ministro de Obras Públicas, había trabajado en el Ferrocarril y murió en un accidente de automóvil en Francia.

Lo irónico de la muerte de Maschwitz es que se hallaba en Europa por un tratamiento para sus complicaciones cardíacas. Sus médicos le recomendaron que por un tiempo se deshiciera de las ataduras laborales y tomara un descanso. Partió de Buenos Aires en el *Principessa Mafalda*, el 20 de noviembre de 1909, junto a su mujer, María Mattos, y el personal doméstico. Pasearon por Gran Bretaña, cruzaron a Francia, visitaron amigos en París y recorrían el sur del país para luego dirigirse a España y Portugal, con intenciones de regresar a casa desde Lisboa.

En la mañana del 28 de febrero salieron

desde Burdeos rumbo a Biarritz, última escala francesa antes de ingresar al norte de España. En el automóvil viajaban el matrimonio en los asientos traseros, y el chofer y la camarera en los delanteros. A mitad de camino, andando a alta velocidad, falló la dirección; el chofer clavó el freno y volcaron. Los Maschwitz salieron despedidos. El ingeniero le gritó a su mujer: “Yo no tengo nada”. Pocos segundos después, murió. María Mattos sufrió una fractura de clavícula.

Repetimos que su deceso ocurrió en Francia el 28 de febrero. En la Argentina, el 4 de marzo, ya tenía estación de tren por decreto del presidente Figueroa Alcorta. Dicha estación dio origen a la hoy populosa localidad de Ingeniero Maschwitz.

Con mucho menor impacto mediático, ese mismo 28 de febrero moría en Buenos Aires un hombre que ya tenía un pueblo hacía varios años. Nos referimos a don Juan

Cañás, fundador de Villa Cañás en la provincia de Santa Fe.

En la nómina de monumentos obsequiados por el Centenario, el de la comunidad austro-húngara merece un espacio más exclusivo, por su atractivo, por su historia y por el hecho de ser una obra movediza. El regalo de los residentes austro-húngaros fue una columna meteorológica.

La Comisión de Homenaje de la agrupación, que conducía Nicolás Mihanovich, fue la encargada de recaudar los diez mil pesos que costó. Este empresario de sesenta y cuatro años y mucho prestigio en la sociedad argentina había llegado al Plata con apenas dieciocho. Trabajó con ahínco hasta reunir suficiente dinero para comprarse un bote y dedicarse a transportar carga y pasajeros desde los barcos hasta la costa porteña, ya que los buques no podían acercarse por la poca profundidad de las aguas.

El negocio prosperó lo suficiente para que —gracias a su empeño, constancia y capacidad administrativa— alcanzara en algún momento a totalizar más de 350 embarcaciones. En 1907, ya millonario, integró la sociedad que creó Punta del Este en las costas de Maldonado. Hasta poco tiempo antes de 1910, además de atender cada una de sus empresas, había actuado como cónsul honorario de Austria.

En los días del Centenario, el empresario cedió su casa en Juncal y Cerrito para alojar a uno de los principales invitados: el presidente de Chile, Pedro Montt Montt (hijo de Manuel Montt y Rosario Montt). El generoso naviero se fue a vivir a su quinta, en Barrancas de Belgrano.

El proyecto de la peculiar columna que obsequiaron don Nicolás Mihanovich y compañía contemplaba la exposición de elementos de medición meteorológica ubicados en las ocho cavidades de la

columna octogonal. En la parte superior, ocho relojes informaban la hora de sendas grandes ciudades del mundo, mientras que el registro horario de Buenos Aires se obtenía empleando la columna meteorológica como reloj de sol.

También había espacio para colocar alrededor de la columna, debajo de los relojes, los nombres de ocho grandes científicos de la historia universal. Todo se logró, salvo el reloj de sol. Por lo tanto, se optó por reemplazar el que marcaba la hora de Berlín por el de Buenos Aires.

La piedra fundamental se colocó en noviembre de 1910 en la plazoleta del Mercado del Centro, Perú y Alsina, donde hoy está el Monumento a Roca (la Diagonal Sur aún no existía). Once meses más tarde, en octubre de 1911, se inauguraba la obra. Por ser un monumento muy atípico, todos los porteños se pegaban una vuelta —por el centro de la ciudad y alrededor de la columna

— para contemplarlo. Sin embargo, se cometió el error de creer que Buenos Aires era Viena. Ante el peligro de que se robaran los costosos aparatos de medición, una dependencia de la Municipalidad se encargó de retirarlos, al igual que los relojes, logrando el mismo efecto que si los hubieran robado: aún hoy no se sabe adónde fueron a parar.

La historia no termina ahí: la columna se movió por la ciudad. Primero, cuando llegó el tiempo de construir la Diagonal Sur, se trasladó a la Plaza Rodríguez Peña, en Callao y Paraguay. Luego, fue llevada al Jardín Botánico donde, a falta de los aparatos, los relojes y el mantenimiento necesario, parecía dirigirse sin pausa hacia el mundo de las ruinas. Hasta que en 2009 se restauró gracias al aporte de la Casa de Comercio Austriaca, más una serie de empresas privadas y filántropos particulares. A pesar de que no ha recuperado todas sus partes,

vuelve a ser un punto de atracción para quienes visitan el Jardín Botánico.

Decíamos que la Columna Meteorológica del reino Austro-Húngaro integró el extenso grupo de los monumentos movedizos de Buenos Aires. ¿Cree que son pocos? Tome nota: Falucho, Caperucita Roja, Pirámide de Mayo, Luis Viale, fuentes de la Plaza de Mayo y el Gaucho Resero, sólo por citar algunos. El que intentaron mudar en 1910 fue el de Belgrano, a Belgrano. Sonó un poco repetitivo, ¿no? Vamos a mejorar un poco la frase: en 1910 intentaron mudar, al barrio de Belgrano, el Monumento al General Manuel Belgrano.

Ésa fue la solicitud de un grupo de vecinos que consideraban que la obra debía abandonar la Plaza de Mayo y posar, majestuosa, en lo alto de las Barrancas de Belgrano. La propuesta no se aceptó. Pero no crea que fue una obra inmóvil. Cuando Sarmiento la inauguró el 24 de septiembre

de 1873, día en que se conmemoraba la Batalla de Tucumán, de 1812 (Belgrano comandó el ejército patriota), estaba más en el centro, y apuntando —jinete y corcel— hacia el Cabildo.

Luego el conjunto se acercó a la puerta de la Casa Rosada y cambió de posición. Y hablando de conjunto, aclaramos que el caballo de ese monumento lo hizo el animalista Manuel Santa Coloma (un argentino muy peculiar, ya que nació en el consulado de París y jamás en su vida pisó el continente americano) y el jinete lo creó el escultor francés Albert Carrier Belleuse. Por eso uno ve que a Belgrano le queda un poco chiquito el caballo.

En cuanto al barrio de Belgrano, recibió una estatua: la de Manuel Alberti, inaugurada el 19 de junio.

Siguiendo con las esculturas inquietas, es una buena oportunidad para ocuparnos de la Loba Romana o Loba Capitolina. Se trata de

una obra que regaló el rey de Italia Víctor Manuel —Vittorio Emmanuele— a la Nación Argentina el 25 de mayo de 1910 y que mandó entregar al presidente electo, Roque Sáenz Peña (Rocco le decían los italianos), que asumiría el 12 de octubre de 1910 sucediendo a Figueroa Alcorta.

El 25 de mayo Sáenz Peña se encontraba en Roma y participó de todos los homenajes del día en la capital de Italia, incluso la gala en la Ópera esa misma noche, donde la orquesta fue dirigida por el maestro argentino Héctor Panizza, autor de *Aurora*, la obra de la cual surgió la Canción de la Bandera que tantas veces hemos balbuceado cuando éramos estudiantes.

Sáenz Peña recibió en nombre de la Nación la deliciosa escultura, una copia de una loba hecha por los etruscos, expertos en el tratamiento del bronce, a la cual dos hermanos escultores romanos del siglo XV le agregaron los sedientos gemelos Rómulo y

Remo.

Roque, Rómulo, Remo y la Loba arribaron en septiembre cuando por fin Sáenz Peña viajó para asumir la presidencia. El lugar elegido para emplazar el regalo del rey de Italia fue la esquina de Florida y Bartolomé Mitre, en un alto pedestal de mármol. Vale destacar que éste y la piedra fundamental de la Columna Meteorológica austro-húngara eran equidistantes de la Pirámide de Mayo.

Allí permaneció la loba de bronce durante algún tiempo y después la pasaron al Jardín Botánico de Palermo. Luego se realizó una copia (es decir, la copia argentina de la copia italiana del original etrusco), que reemplazó a la que se hallaba en el Botánico, mientras que la que llegó de Italia fue expuesta durante años en el hall del Palacio Municipal hasta que fue trasladada al Parque Lezama.

Quienes recorren el país saben que ahora

hay muchas más lobas romanas. Resistencia (Chaco) y San Rafael (Mendoza) son dos ejemplos. Pero hay que aclarar que esa lobomanía arrancó con la que trajo a estas tierras el presidente electo de 1910.

En septiembre de 2007 se robaron a Rómulo y a Remo de Parque Lezama. Para terminar, una curiosidad: en el emplazamiento original de la Loba que Vittorio nos legó, desde 1936 está el Monumento a Roque Sáenz Peña, que fue quien la transportó y seguramente participó de la inauguración. No existía en 1910 la Diagonal Norte que traza un camino más directo desde la Plaza de Mayo hasta la esquina donde estaba la Loba y hoy tenemos a Sáenz Peña (quien murió en 1914). La diagonal se llama Roque Sáenz Peña.

Cualquier parecido entre la oración que precede y la siguiente no es pura coincidencia.

No existía en 1910 la Diagonal Sur que

traza un camino más directo desde la Plaza de Mayo hasta la esquina donde estaba la Columna Meteorológica y hoy tenemos a Roca (quien murió en 1914). La diagonal se llama Julio Argentino Roca.

Las diagonales fueron un proyecto que comenzó a debatirse con amplitud en 1907 y que no terminaba de convencer a todos. En algún momento se pensó en acelerar los pasos para inaugurar la “avenida que corre entre Plaza de Mayo y Plaza Lavalle” (es decir, la Diagonal Norte) en la semana de mayo de 1910. Hasta se pensó en su nombre: Centenario. Hubiera sido un verdadero dolor de cabeza y los más sensatos resolvieron postergarla. Quien dio el empujón definitivo fue el intendente Joaquín de Anchorena, sucesor de Manuel Güiraldes a partir del 12 de octubre de 1910.

De todas maneras, durante un tiempo, Buenos Aires iba a tener su avenida Centenario. Se trata del camino que hace

cien años era conocido como Paseo Los Álamos y corría paralelo a la avenida Del Libertador, hacia el río. Recibió la denominación Avenida del Centenario, hasta que en 1942 le cambiaron el nombre por el que mantiene hasta hoy: avenida Presidente Figueroa Alcorta.

Puede generar confusiones el hecho de que, en muchos casos, durante 1910 se hablaba de Centenario de la Independencia. Esto era habitual sobre todo entre los extranjeros, porque lo normal es que un país tenga una fecha por encima de las demás: el 4 de julio de los Estados Unidos, el 14 de julio de los franceses, el 18 de septiembre de Chile o el 7 de septiembre brasileño, por ejemplo. Los argentinos teníamos el 25 de Mayo y ése debía ser el Centenario de la Independencia. Seis años después, en 1916, volvimos a tener uno. Pero es común encontrar, en lo que podríamos denominar el *merchandising* de la época, muchas

alusiones a la Independencia de 1810.

Si algo había en la Argentina en aquellos días eran objetos conmemorativos para comprar y guardar como recuerdo. Tazas, álbumes de fotos, medallas, láminas, individuales, cucharas, pañuelos, pisapapeles, abanicos, ceniceros, salseras y mates (estos últimos, ¡importados de Europa!).

Los cigarrillos Centenario, el reloj de bolsillo Del Centenario, de Casa Escasany (con el relieve en la tapa de un hombre alzando la copa ante la palabra Patria), el langosticida Centenario. Hubo una postal de cartón conmemorativa, muy popular en aquel año. Se trata de una imagen en la que posa la República sujetando el mástil de la bandera argentina; a sus costados figuran los nombres de cuarenta y nueve personalidades de la historia nacional: miembros de la Primera Junta, militares de la Independencia, presidentes, políticos de

renombre, héroes, caudillos.

En ese grupo heterogéneo, en el cual no aparecía una sola mujer, es notable la omisión de algunos nombres como Urquiza y Roca. Y se cometió un error: en el sector de la nómina consagrado a los militares de la Independencia, en vez de escribir el apellido Escalada (para referirse a Mariano, hermano de Remedios, granadero y oficial del Ejército de los Andes), se escribió Escalante.

Wenceslao Escalante, profesor de Derecho, ministro de Agricultura de Roca, entre otras funciones públicas, y suegro de Jorge Newbery —para más datos—, se convirtió así en uno de los principales próceres de la Patria. Si bien tuvo buenas gestiones en algunos de los ministerios que ocupó, ino era para tanto!

Entre los souvenirs de 1910 también figuraban las estampillas. Aparecieron de todo tipo y valor. Algunos ejemplos: la de medio centavo tenía la Pirámide de Mayo;

Rodríguez Peña y Vieytes valían un centavo; cincuenta centavos costaba el Cabildo del 25, con los paraguas y la euforia popular. Paso y Moreno, un peso.

Aumentaba la categoría del prócer y aumentaba el precio. El mayor valor lo ostentaba San Martín: 20 pesos. El lanzamiento de la colección filatélica del Centenario fue un éxito: el primer día de ventas se recaudaron treinta y cinco mil pesos.

Otra de las grandes transformaciones de 1910 fue la del Monumento a José de San Martín, que cambió de tamaño, de estilo y de nombre. Inaugurado por Bartolomé Mitre, desde 1862 se ubicaba en Retiro en el sector de la Plaza San Martín donde alguna vez el Padre de la Patria había entrenado a sus granaderos reclutas. Era una sobria estatua ecuestre que —hay que reconocerlo— copiamos de una que habían encargado los chilenos y nos apuramos a inaugurarla antes

que ellos.

Para 1910 se necesitaba un poco más de grandiosidad. Entonces, se le colocó un pedestal nuevo de granito rojo y se resolvió que dejara de ser un “Monumento a San Martín” y se convirtiera en el “Monumento a San Martín y los Ejércitos de la Independencia”. Alrededor de la figura del militar están rememoradas en bajorrelieves, además de las batallas de Chacabuco, Maipú y San Lorenzo —en las que participó—, las de Salta, Tucumán y Tacuarí.

El escultor alemán Gustav Eberlein se encargó de hacer este nuevo pedestal y recibió críticas porque incurrió en algunos errores históricos. El artista se hallaba trabajando en Alemania y recibió la visita de Ernesto de la Cárcova, a quien se le había pedido que concurriera al atelier de su colega para interiorizarse acerca del progreso de la obra.

De la Cárcova presentó un informe

lapidario, de manera que, antes de que se armara el conjunto en Plaza San Martín, ya se sabía que tenía problemas.

Lo que principalmente molestó a varios fue la forma en que imaginó la batalla de Salta, en la que mostraba a Belgrano cabizbajo en el campo de batalla, como vencido, pintando una escena muy alejada de aquella contundente victoria frente a los realistas en los campos de Castañares (el 20 de febrero de 1813). En todo caso podían aceptarse caras largas del prócer para Tacuarí, que fue un empate (para ser un poco benévolo con nuestros soldados).

El 13 de mayo se ubicó el pedestal del Monumento a San Martín y los Ejércitos de la Independencia; Eberlein en persona dirigió la colocación de los bajorrelieves, con la intención de llegar a tiempo a la inauguración que se realizaría el 27. También abrió sus puertas el Hotel Majestic (¿Ya lo olvidó? Dijimos que fue el 13 a las 17, en

Avenida de Mayo 1317) y en la localidad de Azul se presentó Hugo del Carril, quien brindó un concierto. Aclaremos: el Hugo del Carril que usted supone nació en 1912, pero este homónimo ya existía en 1910. Además, el que todos conocemos se llamaba Piero Bruno Hugo Fontana. Por lo tanto, hoy descubrimos dos cosas: que Hugo del Carril cantó antes de nacer y que, cuando cantaba Hugo del Carril, en realidad, cantaba Piero.

No conocemos el repertorio del primero. Sí sabemos, en cambio, qué cantaban los argentinos. En aquellos días de fervor patriótico se entonaba el Himno por todos lados, como dijimos al comienzo. La paradoja es que se había decretado el estado de sitio por temor a los atentados anarquistas y, qué curioso, nunca hubo tantas reuniones en todas partes, en todo el país. Los adolescentes caminaban en grupos de seis o siete por las calles interpretando la canción patria y contagiando a los transeúntes, y si

alguien no se descubría cuando pasaban, los propios integrantes del coro le hacían volar el sombrero. La versión que se entonaba ya era la abreviada que cantamos hoy pero con un tono más marcial.

El catalán Santiago Rusiñol escribió, con algo de fastidio, que “no hay estatua de caudillo ni de conmemoración a cuyo pedestal no canten el himno. En los entreactos y en los cafés, y donde están de broma y donde están serios, llega siempre alguien a himnetizar: el delirio de la himnomanía patriotiza a todo el mundo”.

El patriotismo también dejó sus huellas. Delfina Bunge tenía veintiocho años en 1910. En su diario personal relató la indignación de Arturo Levinson, británico nacido en Melbourne, por el maltrato que recibió un inmigrante inglés que en una de las noches de mayo “no quiso sacarse el sombrero”, mientras caminaba por la calle y se topó con un grupo entusiasta de jóvenes

que cantaban el Himno: “Le sacaron los estudiantes no sólo el sombrero, sino cuanto llevaba encima”.

El alemán Eberlein también padeció la furia de la juventud. Ya nos ocuparemos de este tema, pero el hecho de haber mencionado a Delfina Bunge nos obliga a abandonar los monumentos para rescatar bodas y funerales.

Por empezar, el 21 de abril se casaron Delfina y el escritor Manuel Gálvez. Tres días más tarde, sin saber si ya se había celebrado el matrimonio, su amiga Victoria Ocampo le escribía desde Biarritz: “¿Me estoy dirigiendo ya a Madame Manolo Gálvez? Siempre seguirás siendo Delfina Bunge para mí. He pensado mucho en vos y he sentido no estar en Buenos Aires. ¿Te casaste? Esto me entristece, perdón. ¡El casamiento me parece tan temible! Sin embargo, no es por esa razón que lo siento sino porque te vas a alejar de mí”. Aún —aclaremos— faltaban dos

años para que Victoria Ocampo cambiara su estado civil de soltera.

Ya la semana venía ajetreada para los Bunge. Cinco días antes que Delfina, se había casado su primo, Miguel Ángel Bunge, con Jorgelina Palacios. Las malas noticias en la familia llegarían en agosto. El día 14 moría Octavio Bunge (padre de Delfina, quien se hallaba de luna de miel en Europa con Manuel), y el 25, José Gálvez (ministro del Interior del gobierno de Figueroa Alcorta, tío de Manuel, quien se hallaba de luna de miel en Europa con Delfina). Las últimas palabras de Gálvez, registradas por su hija Julia, fueron: “Muero contento”.

A pesar de los resquemores de Victoria Ocampo, la gente se casaba. También en abril lo hicieron, en el Socorro (barrio de Retiro), María Justa French —bisnieta del chispero de 1810— y Octavio Amadeo. Mientras que María del Carmen Aramburú y Francisco Alconada contrajeron matrimonio el 19 de

abril en la basílica de San Ponciano, en la ciudad de La Plata, y originaron la familia Alconada Aramburú. Pero también la gente se moría: en abril, sin alcanzar el fastuoso mayo, se fue Vicente Casares, fundador de La Martona, promotor de la pasteurización de la leche y hermano de Marta, la madre de Adolfo Bioy Casares, inspiradora del nombre La Martona.

El amor y las pasiones dejaron varias huellas en 1910. Tuvimos, como siempre ocurrió y ocurrirá, finales felices y otros no tanto. En Paraná, la atractiva joven Mercedes Rodríguez tomó una escalera, una soga y una pésima decisión por un amor contrariado. Junto a la parra que eligiera como fatal remedio a su pesar, una carta daba indicaciones de dónde había dejado velas para que las prendieran en su nombre. Sin abandonar Entre Ríos, recordemos el trágico fin de Medarda Urquiza, cuando su sueño fue interrumpido —o estirado sin fin— por su

criada justiciera.

El año del Centenario no fue distinto en esto de que se truncaran vidas por exceso de pasión y falta de sentido común. Sin embargo, si algo tiene de especial, es que se conoció el increíble pletismógrafo que haría las delicias de los actuales Llame Ya, Llame Ahora, Tevé Compras, etcétera.

Este aparato medía la presión arterial, pero en Francia lo habían usado en un experimento para establecer, a través de la presión corporal, la relación de los seres humanos con las notas musicales. El próximo paso lo dieron en los Estados Unidos, donde entendieron que podía medir la intensidad del amor entre las personas. El pletismógrafo, que nunca llegó a comercializarse, consistía en una caja, un reloj de presión, una bolsa de caucho y tubos del mismo material.

¿Cómo se utilizaba el invento? Se colocaba el antebrazo de María José —por

darle un nombre a la dama— en la bolsa de caucho, se llenaba de agua esa manga y se esperaba que la aguja del medidor de presión se hubiera estabilizado.

De acuerdo con la revista *PBT* (del 9 de abril de 1910), de donde tomamos esta información que seguro entretuvo a los argentinos del Centenario, “si el sujeto del experimento es una señora [por ejemplo, nuestra María José], se pronuncian en la conversación los nombres de varios caballeros conocidos de ella. En caso de que alguno de esos nombres [postulemos, por ejemplo, a un José María] mueva el corazón a sentimientos tiernos, la aguja indicadora marca un punto más alto. Sus movimientos son producidos por la aceleración o retardo casi imperceptible del pulso, bajo la influencia del pensamiento del sujeto”.

Como vemos, de haberse implementado el sistema, el pletismógrafo habría dado a muchos la respuesta que tanto se anhelaba.

O la que no se anhelaba. De todas maneras, cabe preguntarse cuál sería el método que debería aplicar José María para convencer a María José de que se colocara ese aparato, ¿no?

La máquina del amor no existe más. Sólo hemos conservado la denominación, ya que “pletismógrafo” es el nombre que se le dio al aparato utilizado para medir el volumen pulmonar.

Carlos Saavedra Lamas (futuro Premio Nobel) y Rosita Sáenz Peña (hija del presidente electo) contrajeron matrimonio en septiembre de 1910, empleando el clásico sistema de pedido de mano y sin acudir al pletismógrafo. La fiesta fue en casa de los Sáenz Peña, en Santa Fe y Billinghamurst. Durante los dos primeros meses de su mandato, don Roque viviría allí mientras terminaba de remodelarse su nuevo hogar: la Casa Rosada. Sáenz Peña fue el primer presidente que habitó la Casa de Gobierno; él

mismo había planteado —cuando ya se vislumbraba su candidatura— que el primer mandatario debía mudarse a la sede gubernamental. Volviendo al flamante matrimonio de 1910, Saavedra Lamas y Rosita partieron de luna de miel desde la casa de la calle Santa Fe a la provincia homónima.

Ya habrá tiempo de revisar otros matrimonios de la alta sociedad de entonces. Pero ahora le ruego que nos acompañe a Bahía Blanca. Vamos a presenciar un casamiento en el Registro Civil. Créame que no será uno más.

El sábado 2 de abril concurren a casarse el maestro de música y director de la banda municipal, Torcuato Napoleoni (de veintiséis años), y la señorita —y ex estudiante de música— Adelina Duga. Él, italiano de Roma. Ella, descendiente de italianos de Sicilia.

Participaban del acto amigos, parientes y

curiosos. El escribano Castagnet, a cargo del Registro Civil, leyó a la pareja los artículos del Código referidos a las obligaciones de los esposos. Al novio se lo notaba demacrado, pero nadie parecía interesado en dedicarle más tiempo al acto de lo justo y necesario. Castagnet preguntó: “Torcuato Napoleoni, ¿quiere usted por esposa a Adelina Duga?”. El hombre no dudó. Respondió que no, de inmediato. Y se desató el escándalo.

El padre de la novia, el hermano de la novia y la mismísima novia sacaron revólveres de sus ropas! Es evidente que habían previsto el desenlace. Porque si no, ¿quién imagina a una mujer concurriendo armada a su casamiento! Salvo que fueran Bonnie Parker & Clyde Barrow, la pareja de forajidos estadounidenses. Y ni siquiera ellos, porque las investigaciones más recientes concuerdan en que jamás en su vida la dulce Bonnie empuñó armas. ¿Se pregunta cómo cayeron Bonnie y Clyde en

este libro? La época les pertenece: Bonnie nació el 1° de octubre de 1910. Clyde era una tierna criatura que recién había cumplido un año en los días en que Torcuato y la bella Adelina protagonizaban un casamiento civil tan incivilizado.

En perfecto italiano los Duga amenazaban a Napoleoni: o se casaba o se moría. No había alternativas. Se armó un alboroto —más bien, fue un alboroto armado— de aquellos. Entre varios funcionarios y presentes, calmaron y desarmaron a la familia pistolera.

La crónica proviene de un corresponsal en Bahía Blanca del diario *La Prensa*: “El oficial público pudo hacerse oír para manifestar a los agresores que un consentimiento de matrimonio obtenido en esa forma viciaba la libertad del consentimiento indispensable para la validez del acto civil a realizar”.

Las pulsaciones de todos comenzaban a

bajar, pero sin apuro. Según narró un testigo a los periodistas, Adelina le recordó a su compañero el origen de cada uno de ellos. Lo miró con ojos filosos y le dijo: “Roma trema, ma Sicilia non trema”.

Cuando todos se serenaron, el escribano Castagnet consultó cómo seguía el trámite. El maestro de música volvió a sorprender anunciando que se casaría y, aunque no pudo ocultar la resignación, fue convincente. Entonces el funcionario los casó. Torcuato y Adela se convirtieron en marido y mujer, a pesar de que daba la sensación de que se trataba de un duelo y no de un casamiento. No hubo arroz, pero casi hubo balas.

Con nuevo estado civil, Napoleoni emprendió la retirada, salteando por completo las absurdas felicitaciones de su familia política. Se marchó solo, como había llegado. Sin embargo, no llegó lejos: “A los pocos pasos fue presa de una descompostura que revestía caracteres alarmantes”, nos

ilustra *La Prensa* del 6 de abril.

¿Qué había pasado? Antes de concurrir al Registro Civil, el hombre había consumido pastillas de bicloruro de mercurio, un elemento más que efectivo para convertir a la novia en viuda.

De inmediato lo transportaron a la farmacia más cercana, donde le dieron el antídoto; sobrevivió al momento, pero fue internado en gravísimo estado.

El director de la banda municipal de Bahía Blanca balbuceó las causas que habían motivado esas conductas tan desubicadas. Un tiempo atrás había enviado documentación a uno de sus mejores amigos que vivía en Roma. Entre esos papeles figuraba un poder para que lo representara en el casamiento con una novia del otro lado del océano. Por lo tanto, Torcuato podía estar ya casado, podía estar a punto de casarse en Europa o, lo que sería aun más interesante, ipodría estar casándose el mismo día en

Roma y en Bahía Blanca! Preocupadísimo por esta situación ridícula que él mismo había generado, Napoleoni decidió que mejor les dejaba ese problema a los vivos, mientras él cambiaba de bando.

Ahora su vida pendía de un hilo, ya que estaba seriamente intoxicado. La policía tomó cartas en el asunto y se resolvió anular el matrimonio reciente, si es que superaba el efecto del veneno. Lo superó con creces: vivió hasta 1957. Soltero. El capitán Napoleoni es autor de dos marchas militares clásicas: “Escuela de Infantería” y “Árbol solo”.

Ocupémonos de un matrimonio más consentido. En Buenos Aires, Carlos Alberto Figueroa Alcorta —hermano del presidente— y María Aurelia Villanueva no necesitaron pistolas ni la máquina para medir su amor y se casaron en marzo de 1910, lo que me lleva a recordar muy por encima el día en que el hermano de Carlos fue mencionado por Juan

B. Justo en la sesión del Congreso del 10 de marzo de 1913 y estalló el escándalo, con palabrotas que debieron ser suprimidas de la transcripción. ¿Qué dijo Justo? Que el hermano del presidente del Centenario tenía tres cargos —y tres sueldos— en el gobierno: “comisario del Senado Nacional, con 750 pesos, inspector municipal de teatros, con 450 pesos, e inspector de caza y pesca en la provincia de Buenos Aires, con otros 750 pesos”. Fueron varios minutos de tensión y tardaron en apaciguarse las aguas.

Sin alejarnos demasiado de las cuestiones del amor, debemos tomarnos unos minutos para hablar de Pedro Subercaseaux, porque todos hemos crecido con las imágenes de Mayo que nos entregó este artista chileno. Recordemos que es el autor del “Canto del Himno en el salón de la casa de Mariquita”, del “Cabildo del 22 de mayo”, del “Abrazo de Maipú”, entre San Martín y O’Higgins durante la batalla de

Chacabuco, del Libertador que contempla desde la loma el desarrollo de la “Batalla de Maipú” y del “Mariano Moreno” meditabundo, en su escritorio, a la luz de una vela. Todas estas imágenes que nos han acompañado durante cien años se las debemos a él.

Por aquellos días se generó un pequeño escándalo con su “Cabildo del 22 de mayo”. La obra participó del Concurso del Centenario, en el cual un jurado de notables calificó varios trabajos artísticos y otorgó premios a los vencedores. Como corresponde en este tipo de concursos, los autores usan un seudónimo para evitar tanto los prejuicios como las suspicacias. En este caso, el chileno concursó bajo el nombre ficticio “Lex”.

El cuadro obtuvo el segundo premio. Pero luego se supo que antes de la competencia lo había adquirido el director del Museo Histórico Nacional, Adolfo

Carranza, quien participaba en el jurado del Concurso del Centenario. Fue una notable falta de prolijidad. La tradición sostiene que la maniobra se realizó para terminar de pagar el costoso cuadro con el importe del premio.

Una última curiosidad acerca de Subercaseaux, que fue la que nos hizo recordarlo entre romances: se casó con Elvira Otaegui y después de trece años de matrimonio decidieron separarse. Fueron a pedirle permiso al Papa para hacerlo porque los dos querían ser religiosos. A partir de allí, cada uno ingresó a un convento y siguieron amándose, pero en forma platónica: nunca más estuvieron juntos.

En el año del Centenario argentino se contemplaba el pasado, pero se miraba hacia el futuro. Por fin en 1910 hubo aviones en el país, ya que hasta ese momento, el único disponible era el del mural del Parque Japonés, en Libertador y Ayacucho, donde los chicos y no tan chicos posaban asomados

en los agujeros de la imagen para ser fotografiados como si fueran pilotos.

Todo comenzó cuando dos jóvenes, uno francés y el otro italiano, compitieron en una emocionante carrera espacial por convertirse en el primero en efectuar un vuelo en avión en cielos de Sudamérica.

Henri Bregi (veintiún años, ingeniero, dedicado a la aviación por ser apasionado de la mecánica) arribó a Buenos Aires el 8 de enero. Ricardo Ponzelli (a punto de cumplir veintiocho, aventurero, alpinista, cazador en África, corredor de automóviles) lo hizo diez días después. No se conocían. Cada uno se manejó por su cuenta, demostrando los dos una ambición individual de *alto vuelo*.

El deseo de inscribir sus nombres en las letras de oro de la aviación del continente era innegable. Pero no eligieron la Argentina luego de hacer girar un globo terráqueo y viendo dónde caía el dedo índice. Vinieron porque les pagaban para hacerlo. Se trataba

de una inversión que se recuperaba a corto plazo, mediante la recaudación de entradas en las demostraciones que realizaban, y en el largo plazo, al fomentar el vuelo como medio de transporte en el vasto territorio argentino.

Ponzelli se dedicó a revisar terrenos para llevar a cabo la hazaña. Descartó el hipódromo de Belgrano. Pasó al de Hurlingham y, luego, al vecino polígono de tiro de Campo de Mayo. En este último punto, el 30 de enero, una multitud se desplazó a observarlo. Viajaron en trenes expresos que partían de Retiro y sólo paraban en Palermo (Puente Pacífico). Los últimos dos vagones fueron reservados para autoridades nacionales y provinciales. La entrada al espectáculo costaba cinco pesos.

El aviador italiano encendió el motor. Los integrantes del Aero Club Argentino (surgido en 1908, cuando se intensificó el uso de globos aerostáticos) eran los encargados de homologar el vuelo. Con ojos

atentos, analizaron los movimientos del italiano a partir de que inició su carreteo hacia la gloria. Pero no pasó de carreteo.

El avión de sesenta caballos de fuerza apenas se desprendió unos centímetros del piso, y avanzó una distancia inferior a los doscientos metros. Más que un vuelo, fue un salto. Cayó tan pesadamente como la manzana de Newton y se averió el tren de aterrizaje y la cola —del avión— lo suficiente como para impedirle intentarlo una vez más.

Las autoridades no lo homologaron y, por si no alcanzara con la fiscalización oficial, estaba la voz del pueblo desaprobando la acción. Aunque algunos lo apoyaban. Las discusiones acerca de si Ponzelli había volado o no subieron de tono. Lo cierto es que, en vez de ser reconocido como el primero en llevar un avión a las alturas en Sudamérica, Ponzelli cargó con la mochila de ser el primero en fracasar. En su defensa aclaremos que para fracasar es

necesario intentarlo, algo que no había hecho hasta entonces ninguno de los polemistas.

Apremiado por la inminencia del vuelo de su competidor Bregi, quien tendría su oportunidad el fin de semana siguiente (el domingo 6 de febrero), el italiano reparó la aeronave y el miércoles 2, con público escaso, lo intentó una vez más. El avión no parecía dispuesto a recibir órdenes. Antes de que despegara sus ruedas del piso, un poste se interpuso en el camino y por culpa del choque, el piloto salió despedido y sufrió algunos traumatismos.

El 6 de febrero la actividad se trasladó al flamante hipódromo de Longchamps, al sur del conurbano bonaerense, donde ese día inaugural se realizarían carreras de automóviles y de motocicletas. El aperitivo de la tarde sería el intento del francés Bregi. En un principio se pensó hacerlo en Villa Lugano (ya nos ocuparemos de ese

aeródromo), pero la falta de un tranvía que hiciera el viaje directo desde el centro desalentó a los organizadores.

A las 17.35 Bregi se elevó a veinticinco metros de altura y realizó dos giros alrededor de la pista, mientras era ovacionado por la multitud. ¿Fue homologado este vuelo? No, ¡porque aún no estaban presentes todos los supervisores del Aero Club Argentino!

A las 18:45 llevó adelante un nuevo intento. Dio cuatro vueltas a cuarenta metros de altura y, ahora sí, con la venia oficial, se convirtió en el primer aviador de la provincia de Buenos Aires, de la Argentina y de América del Sur, superando a su magullado competidor Ponzelli.

Los testigos de la hazaña fueron unos tres mil espectadores, entre ellos muchas familias que tomaban vacaciones en las quintas de localidades vecinas como Lomas de Zamora y Burzaco, ya que por entonces Longchamps era apenas un hipódromo en

construcción, en medio de un descampado que aún no tenía nombre.

De la historia de Longchamps diremos rápidamente que esas tierras pertenecieron a Eugenio Burzaco y fue su viuda, Luisa Carrere, quien las vendió a la Sociedad Hípica de Lomas de Zamora para que allí construyeran el hipódromo. Así, la pista de carreras se montó en tierras que vendió nada menos que la señora de Carrere.

Con el hipódromo solo no hacíamos nada. Por eso, a la par, se construyó la estación de tren. Los socios del club resolvieron bautizarla Longchamps, que era el nombre del célebre hipódromo de París. Este tipo de homenajes era un clásico argentino en aquellos tiempos: el primer club de polo de nuestro país —que terminó dando origen a la zona donde lo intentó Ponzelli— se llamó (y se llama) Hurlingham, que era el nombre del principal club de polo en las afueras de Londres.

Ejemplos como los de Longchamps y Hurlingham hay de sobra. Damos algunos más: Ostende era una de las playas preferidas de Bélgica; Bristol, el puerto del norte de Inglaterra; el martillero José Guerrico, al regresar de un viaje Francia, propuso el nombre de Versalles para el barrio porteño; el suizo José Soldati evocó en Villa Lugano a su ciudad natal; el palacio Sans Souci, en San Fernando, toma su denominación de la residencia veraniega de Federico el Grande (en la actual Alemania); el castillo del conde Ranelagh se hallaba a orillas del Támesis, cerca de Londres.

Volviendo a nuestra Longchamps, en febrero de 1910 comenzó a funcionar de manera precaria el hipódromo, en abril se realizó la venta inicial de lotes y en agosto se inauguró la estación. Por lo que puede decirse que es una ciudad centenaria.

Hay algo que decir respecto del hipódromo: fue consumido por las llamas el

lunes 3 de febrero de 1913, después de la cuarta carrera. Todo se debió a un final con bandera verde, es decir la que indica el empate de al menos dos caballos al cruzar la meta; cuando esto sucedía se acudía a un juez para determinar quién había ganado. El favorito de la cuarta competencia, Premio Borrasca, era Agarrate. Pero el juez dictaminó que había sido vencido por Far Famet. La furia invadió las tribunas y los más exaltados consideraron que el remedio era prender fuego las instalaciones con nafta de un automóvil que se hallaba próximo a la pista. Ocurrió cuando faltaban tres días para que se cumpliera el tercer aniversario del hito de la aviación en Sudamérica.

Aquellos vuelos precursores en la provincia de Buenos Aires fueron complementados con un concurso por el Centenario que se denominó “Semana de la Aviación” y se llevó a cabo durante tres fines de semana, entre el 23 de marzo y el 6 de

abril. ¿Dónde? En el “campo de volación” que se armó en Villa Lugano —la que había creado Soldati—, junto al Apeadero Lugano. De por sí la palabra “apeadero” prenunciaba la precariedad del lugar: un espacio donde el tren se detenía y la gente subía y bajaba, sin las comodidades de una estación. Y ya que estamos con las palabras, se generó una discusión mediática acerca de la palabra que definía el arte del vuelo en avión. Unos apoyaban el término aviación; otros insistían con volación.

Para el concurso aéreo hubo que construir la pista de dos kilómetros, ocho hangares (cuatro de zinc y cuatro de madera), el semáforo (indicador de señales para los aviadores), la tribuna y un acceso (el perímetro lo conformaban las actuales calles Chilavert y Larrazábal, y las avenidas Roca y Lisandro de la Torre), porque en esa época no había casi nada en Villa Lugano. La empresa tabacalera Testoni, Chiesa y Cía.,

propietaria de setenta hectáreas en la zona, aportó el terreno para hacer el aeródromo.

La idea de la tabacalera había sido crear algo así como un sub-barrio dentro de Villa Lugano, poniendo especial énfasis en la urbanización y la higiene. Quería que se llamara Monterrey, la marca principal de sus cigarrillos, muy populares en todo el país. Pero el proyecto no prosperó y por fin acordaron con el ingeniero Jorge Newbery —directivo del Aero Club Argentino y funcionario de la Municipalidad— la cesión del espacio para actividades aéreas, tanto de globos aerostáticos como de aviones.

Comentábamos que la pista era de dos kilómetros. Por favor, no imagine una recta de dos mil metros. Porque no estamos hablando de un Boeing 747, sino de avioncitos que con doscientos metros tenían más que suficiente para tomar envión. Y además era circular, como la de los hipódromos de Longchamps y Hurlingham.

Ahora bien: ¿por qué los aviadores necesitarían una pista redonda? Para responderlo es necesario hacer un ejercicio que siempre cuesta mucho. Se trata de abandonar la comodidad que nos brinda el mundo de hoy, sus valores y su visión, y ubicarnos en la época de estos pioneros. En los hipódromos ellos habían visto carreras de caballos, de perros, de sulkys. Luego, en esas mismas pistas, compitieron ciclistas, automovilistas y motociclistas. Sin ir más lejos, la primera carrera de autos en la Argentina tuvo lugar en noviembre de 1901 y se realizó en un hipódromo. De manera que estos primeros aviadores, que apenas se desprendían unos cuantos metros del suelo, se manejaban con la lógica de un circuito acotado. Además, el vuelo alrededor de la pista daba la seguridad de que, frente a un inconveniente mecánico, se descendía de inmediato y se minimizaban los accidentes. Y otro tema nada menor era la compañía de las

tribunas. La vanidad de los pilotos ya era común en aquel tiempo: les gustaba volar y les gustaba que los vieran volar, que los aplaudieran, que los idolatrasen. ¡Pero cuidado! El público argentino era difícil, como veremos.

El aeródromo de Villa Lugano tenía una tribuna de doscientos metros de largo y cuatro gradas, que permitían alojar a mil personas que disfrutaban sentadas del espectáculo. Por delante de las gradas, en primerísima fila, había asientos más cómodos para los palcos.

No se descuidó el tema de la exclusividad. Se colocaron unas chapas de zinc en el perímetro para evitar, por un lado, que algún animal apareciera de improviso en medio de la pista, y, por el otro, que el que no había pagado la entrada se quedara mirando gratis el espectáculo desde afuera. Por supuesto, las chapas de zinc rápidamente fueron perforadas.

Para ir hasta la lejana Villa Lugano había que hacer un viaje complicado. Una posibilidad era tomar el tren que partía de la Estación Central Buenos Aires, en la avenida Vélez Sarsfield; se tardaba veinticinco minutos. Y luego se hacía una combinación con el tranvía número 24 o, en ocasión de actividad aeronáutica, el 29 y el 69, que reforzaban al 24.

La alternativa era viajar en tranvía desde el centro hasta Rivadavia y Lacarra. Allí se tomaba un trencito de trocha angosta y dos vagones al que le decían La Maquinita, por su pequeña locomotora, y que con el tiempo pasó a ser conocido también como “el tren de los aviadores”.

Esta formación liliputiense era conducida por un gaucho que vestía de negro, de pies a cabeza, y cuyo atuendo no desmentía su condición: bombachas, faja, camisa, sombrero y alpargatas. No se concebía el tren de los aviadores sin el

gaucho maquinista. Él era parte del conjunto. En cuanto arribaba el tranvía proveniente del centro, aceleraba el trasbordo arengando a los pasajeros para evitar demoras. Se paraba en medio de Rivadavia y apuraba a los remolones. “¡Corra, señor, que ya sale la maquinita!”. Recién cuando tenía a todos embarcados, cobraba el pasaje en los asientos. Guardaba la recaudación en una bolsa —negra, por supuesto— y arrancaba la travesía.

El trencito tomaba por la calle Murguiondo, rumbo al aeródromo. Un autor sostiene que andaba con más ruido que velocidad.

Al cruzar la zona semipoblada de Flores, los vecinos salían a celebrar el paso del tren y los chicos gritaban: “¡La maquinita! ¡Viva la maquinita!”. Puede uno imaginarse la felicidad de estos niños. Así era el mundo: mientras que para unos el espectáculo consistía en ver un aparato volar, para otros

el gran entretenimiento era disfrutar del paso del trencito.

Existía un obstáculo a sortear cuando el tren iba muy cargado. Nos referimos a la lomada de Cañada de Gómez y Zelarrayán. Con los vagones pesados, la potencia de la locomotora no era suficiente. Este percance era común en los tranvías y para resolverlo se contaba con los servicios del cuarteador, un jinete que llevaba atada en el arnés de su robusto caballo una cuarta para enganchar el vagón y ayudarlo a escalar. Pero Cañada de Gómez y Zelarrayán era una zona tan desolada que ni cuarteador había. En estos casos, los propios pasajeros se bajaban y empujaban. Una vez superada la cima, se sacudían el polvo de los trajes, regresaban a sus asientos y el trencito continuaba la marcha.

Tanto el tranvía como La Maquinita dejaban a su pasaje en el Apeadero Lugano, a cinco cuadras de la puerta de ingreso al

aeródromo. ¡A cinco cuadras de barro! Este trayecto lo hacían bordeando una cerca de alambre a la cual todos se aferraban los días en que estaba muy resbaloso. Hay que tener en cuenta, como bien aclara el historiador Julio Luqui Lagleyze, que “Larrazábal era una huella, Eva Perón era la división entre dos quintas y Coronel Roca, un camino de tierra” (rellenado con cenizas por los vecinos).

Sin duda merecen el título de fanáticas y fanáticos de la aviación aquellas mujeres y esos hombres que, casi como una aventura, cruzaban la heterogénea superficie de la Capital para asistir a un espectáculo aéreo.

El 23 de marzo se inició la Semana de la Aviación. Se repartieron muchas invitaciones y se organizó un diagrama especial de trenes, con cuatro salidas: a las dos, dos y media, tres, y tres y media. La gente viajó en los tranvías, en el trencito, en automóviles particulares, a caballo y en sulky. Concurrió

la pequeña banda musical de la Policía Federal para amenizar con su repertorio. A las cuatro de la tarde las tribunas estaban repletas.

Además, afuera del recinto, en lomadas o en los árboles, estaban los “gorriones”: curiosos que no pagaban la entrada y buscaban elevaciones para ver este espectáculo o cualquiera al aire libre. Puede suponerse que el apelativo de “gorriones” provenía de la similitud con las aves, que observan todo desde las ramas de los árboles. Sin embargo, la historia de esta palabra es más interesante.

En la década de 1880, el inmigrante alemán Emilio Bieckert había importado maquinaria para fabricar cerveza y, junto con ella, encerrados en trece jaulas, trajo los primeros gorriones (esto suele adjudicarse a Sarmiento, pero fue Bieckert). En la Aduana le reclamaron el pago de derechos por el ingreso de estos animalitos; como Bieckert

no estuvo de acuerdo, resolvió que no serían ni suyos ni de nadie: abrió las jaulas y los gorriones se dispersaron en segundos. Desde aquel episodio se llamaba “gorriones” a quienes entraban sin pagar.

El fuerte viento conspiró contra el desarrollo del programa en el aeródromo de Villa Lugano. Luego de más de una hora sin que ocurriera nada, el público abandonó las tribunas y se dirigió a los hangares. Si los aviones no iban a la pista, ellos irían a los aviones. Hubo un momento en que había más gente alrededor de los hangares que en las tribunas. Hasta que por fin la veleta anunció que el viento había amainado.

A las seis de la tarde se realizó el primer vuelo en la historia de la Capital Federal. El piloto pionero fue el más avanzado de los franceses, el ingeniero Emilio Eugenio Aubrun, quien luego de 10 segundos $\frac{2}{5}$, y cuarenta metros de carreteo, iniciaba el vuelo. Fue ovacionado. Dio dos vueltas a la

pista y aterrizó, provocando alguna decepción entre los espectadores por tan corto trayecto que, en total, demandó cerca de tres minutos.

Aubrun fue el primero y el último, porque lo seguía Henri Pequet, quien dos veces carreteó trescientos metros y volvió al hangar cuando ya empezaba a perderse la luz. Fue abucheado. “¡Son unos cobardes!”, gritó más de uno, de acuerdo con las crónicas periodísticas. Es una pena que no hayan tomado a uno de esos gritones, lo hubieran colocado en el *cockpit* de alguno de los aviones y le hubieran solicitado que les diera a todos una lección de valentía.

De todas maneras, los enojos tenían razón de ser. Estaban todos irritados por haber hecho semejante viaje, que había consumido mucho más tiempo que el espectáculo aéreo.

Se temió que los porteños le dieran vuelta la cara a las “reuniones aviatorias” (así

les decían). Aquella mala experiencia del primer día sumada a un decepcionante fin de semana en febrero, cuando Bregi prometió volar de Longchamps a La Plata y sólo carreteó ciento diez metros y elevó su avión otros cien, obligaron a tomar medidas. Se ideó, entonces, un sistema de banderas en determinados lugares de la ciudad para aclarar si en Lugano había viento, se podía volar o no, o tal vez. La bandera azul era “no vayas” y la colorada era “andá”. En cambio, si se colocaba una bandera blanca, el mensaje era: “Vos andá; después, si se suspende, no sé”.

Al igual que en el concurso de tiro, había recompensas en francos para los aviadores. El premio a la mayor altura fue para Aubrun, con 112 metros (hoy irrisorios) que se consiguieron luego de varias jornadas. La mayor velocidad también la obtuvo él: dio la vuelta a la pista de dos kilómetros en 2 minutos, 8 segundos y $3/5$, superando los 2

minutos y 29 segundos de su compatriota Alfred Valleton.

También se premió al que sumara más despegues. Ganó el as Aubrun, quién si no, con una docena de partidas, frente a las nueve de Pequet. Valleton, por su parte, fue quien más tiempo permaneció en el aire en un único vuelo. Lo logró en la tercera de las cinco jornadas y fueron 27 minutos y $3/5$.

Pero además de toda esa actividad vespertina, a la que acudía un buen número de porteños del centro, hubo un hecho que terminaría siendo un hito en la historia de la aviación mundial.

El 30 de marzo a las nueve de la noche, el amigo Aubrun partió de Villa Lugano hacia la fracción del campo de Los Tapiales, propiedad de Ernesto Madero (la estancia original había sido dividida en cuatro partes). Fue agasajado por el dueño de casa y su familia. Comió y regresó a las once de la noche. Ése fue el primer vuelo nocturno en

la historia del mundo. Además, el propio Aubrun sería el piloto de lujo de la primera pasajera argentina: Alicia García Urriburu, quien voló en agosto de ese año.

Ya a comienzos de 1911 se sumarían Carmen Domínguez y sus primas, Julia Bunge (hermana de Delfina, sobrina de Ernesto Madero) y Malena Madero, quien además de ser hija de Ernesto, fue otra de las casamenteras de 1910, ya que el 19 de septiembre se había celebrado su matrimonio con el dueño del Plaza Hotel, Carlos Alfredo Tornquist. Malena es recordada, además, por haber sido una de las primeras mujeres en obtener el registro de conducir y, sobre todo, usarlo.

En realidad, a Elena, María Luisa y Sara Arteaga —madres de Carmen, Julia y Malena, respectivamente— no les gustaba la idea de que las chicas se subieran a un avión. Por lo peligroso y porque no estaban muy convencidas de que el núcleo social aprobara

que una damita anduviera por los aires a solas con un caballero. Fue Ernesto Madero quien convenció a su mujer y sus cuñadas de darles permiso a las chicas.

Entusiasmado con la aviación, Carlos Alfredo Tornquist instauró el 13 de abril un premio de dos mil francos a quien recorriera la distancia desde Longchamps a Villa Lugano. Por supuesto que era un desafío interesante ya que en estos casos se abandonaba la pista para adentrarse en espacios menos seguros. El 14 de abril, el francés Bregi obtuvo el premio. Cubrió el trayecto en 23 minutos y viajó a una altura asombrosa de 250 metros. Sobrevoló las localidades de Burzaco, Llavallol y Tapiales.

Otro de los concursos del aire durante 1910 fue el de fuegos artificiales, que tuvo lugar en el Riachuelo. Las empresas especializadas en la materia acudieron en botes y desde allí realizaron sus disparos para llenar de efímeras obras de arte el cielo

de Buenos Aires. En la mayoría de los casos, las figuras correspondían a los retratos de los próceres. El triunfador fue José Piratte, hijo del precursor de la pirotecnia en la Argentina, el inmigrante italiano Antonio Piratte.

Hablando de pirotecnia, en la Exposición Industrial que se llevó a cabo en el Parque Tres de Febrero solía haber explosiones y eso parece que perjudicó a los animales en el zoológico. El domingo 20 de noviembre por la noche, una foca enloqueció por los estruendos, se lanzó de cabeza en una pileta vacía y murió en el acto. Una vez más, el domingo 27, las bombas soltadas con alegría en la muestra de los industriales mataron de un síncope a una avestruz africana hembra (“avestruza”, diría Martín Fierro), mientras que su compañero se lastimó una pierna en el alambrado tratando de huir.

Un mes después, el 27 de diciembre, moría un potrillo de cebra que apenas había

cumplido tres meses. Pasó tres días de agonía, ya que su calvario se inició el 24 de diciembre, con la pirotecnia que entretuvo a vecinos del zoo en la Nochebuena.

El director Clemente Onelli estaba furioso porque por las explosiones se le morían sus “pensionistas” (así llamaba él a los animales). Ya contamos que se había quedado sin jirafa: justamente el macho se había desnucado en 1909 por culpa de los estruendos.

Otro inquieto defensor de las bestias era Ignacio Albarracín, presidente de la Sociedad Protectora de Animales. Este hombre —que alguna vez llegó a presentar un pedido de hábeas corpus en la Justicia por un perro perdido luego de que se derrumbara un edificio— fue protagonista de varios sucesos en 1910.

Por ejemplo, cuando se dispuso la modernización del sistema de ambulancias en la ciudad, mediante el empleo de

automóviles, Albarracín aprovechó para solicitar a la Municipalidad certificados de libre tránsito para una ambulancia y varias bicicletas y triciclos destinados a socorrer gatos y perros inválidos que fueran encontrados en la calle.

Pocas semanas antes de que se iniciaran los festejos principales, Albarracín reclamó un indulto general para todos los canes que se hallaban detenidos o demorados en la Perrera Municipal “por infracción a las ordenanzas de la patente y de la moralidad canina”. Por lo tanto, con la venia del gobierno porteño, se perdonaría a los que habían circulado sin su chapita identificatoria y a los inmorales que fueron capturados *in fraganti*. Ninguno de los dos reclamos fue atendido.

En cambio, en septiembre, por una denuncia del doctor Albarracín, la policía actuó en el barrio de Belgrano para allanar un terreno. Según explicó el protector de

animales, en un baldío de Blanco Encalada esquina Moldes funcionaba un matadero de gatos “que son cazados con trampas y luego vendidos por liebres al vecindario de la localidad”. Sí señor: a los vecinos de Belgrano les estaban dando ¡gato por liebre!

La acción del doctor Albarracín no se limitaba a perros y gatos. Los caballos y las palomas también fueron objeto de sus preocupaciones. Aunque hubo otro animal que mereció atención: el hombre. La Sociedad Protectora de Animales reclamó que se prohibiera la proyección filmica de una pelea de box. Se trataba del enfrentamiento entre Jack Johnson —primer negro campeón, fue el Mohamed Alí de comienzos de siglo— y James Jeffries, blanco. Se realizó en Reno, Nevada, el 4 de julio de 1910. Ganó el negro Johnson, pero lo más trascendental fue la ola de furia racista, incluso con muertes, que desató en los Estados Unidos, debido a que se filmó la

pelea y se exhibió por todo el país del norte.

El mismo efecto estaba produciendo en otras ciudades de América y Europa. Por lo tanto, al plantearse la posibilidad de que se proyectara la vista en Buenos Aires, el doctor Albarracín reclamó su censura. A fines de octubre se dio curso a la prohibición. El negro Johnson visitaría la Argentina en diciembre de 1914 y terminó actuando “en vivo” en Buenos Aires.

Hubiera sido imposible que lo hiciera en 1910, ya que la práctica del boxeo estaba terminantemente prohibida en el ámbito de la Capital Federal. No así, en la provincia. Por ese motivo, solían celebrarse combates en la vecina localidad de Avellaneda.

En marzo tuvo lugar un episodio anecdótico. Durante una noche de box, apareció un hombre con antifaz y barbijo, que ocupó un asiento en primera fila del *ring side*. El misterio se develó a unos pocos al finalizar la jornada pugilística. Era el

secretario del jefe de la Policía Federal, César Viale, quien no podía mostrarse como espectador de actividades que estaban prohibidas en su territorio.

La identidad no fue revelada hasta muchos años después, cuando un hijo de Pedro Goyena mencionó en grupo de amigos el “antifaz en Avellaneda”, y el propio Viale confesó su pecado.

Entre las competencias deportivas oficiales destacamos los Juegos Olímpicos del Centenario, en los que participaron seis mil estudiantes de todo el país. La Sociedad Sportiva estuvo a cargo de la organización. Bastante compleja, por cierto, pues debió encargarse del transporte de todos los contingentes —para la inmensa mayoría de los chicos no sólo fue el primer viaje en tren, sino también la primera visita a la Capital—, del alojamiento, la alimentación y la sincronización de cada una de las actividades de la agenda olímpica, en medio del resto de

los festejos centrales, ya que se llevó a cabo en mayo.

Gran parte de los juegos tuvieron lugar en la sede de la Sociedad Sportiva (en Libertador y Dorrego, barrio de Palermo), que hoy alberga a la Dirección de Remonta y Veterinaria del Ejército, y contiene las canchas donde se juega el campeonato de polo más importante del mundo.

Además, en 1910 se realizó el primer Torneo Sudamericano de Fútbol de la historia. Se trató de un triangular en el que participaron Uruguay, Chile y la Argentina. Chile perdió sus dos partidos y la Argentina venció a la selección uruguaya por 4 a 1 en la final. (Hacemos un paréntesis para recordar a los dos clubes de fútbol que nacieron en 1910: Vélez Sarsfield el 1 de enero, y Excursionistas el 1 de febrero.)

El segundo torneo de equipos sudamericanos se realizaría en 1916, festejando el Centenario de la Declaración de

Independencia. Y no fue triangular, sino cuadrangular, ya que se sumó Brasil, cuya *performance* no auguraba ni por asomo los logros internacionales que obtendría en el futuro. En esa oportunidad Uruguay alzaría la copa.

Tres países del continente —además de la Argentina— decretaron feriado nacional el 25 de mayo de 1910: Perú, Paraguay y Brasil. Esto nos permite inferir la importancia que revistió la fecha. Numerosas delegaciones concurrieron a los festejos. Una mujer se destacó por encima del resto. Nos referimos a la Infanta Isabel de Borbón, tía del rey Alfonso XIII de España. Fue la principal visita que recibimos durante la celebración del Centenario. Entrando un poco más en confianza, le diremos “la Chata”: tenía una nariz casi de boxeador y en España todos la llamaban cariñosamente con ese apodo.

El 18 de mayo, día de su arribo, el diario *La Prensa* anunció que cuando el buque

ingresara a la Dársena Norte, haría sonar la famosa sirena que tenía en los altos del majestuoso edificio de Avenida de Mayo y Perú (hoy le pertenece al Gobierno de la Ciudad); y también lo haría una vez que la noble dama descendiera en el muelle, ubicado en Alem y Sarmiento. A lo largo del andén, que medía más de doscientos metros, se dispuso una alfombra roja.

En la flota también se mostraban ansiosos, sobre todo en la noche previa. A las nueve se interrumpió la comida que presidía la dignísima señora para anunciarle con alegría: “Su Señoría, hemos recibido un marconigrama de Buenos Aires”. Se referían a los mensajes transmitidos hacia alta mar mediante el sistema de telegrafía sin hilos inventado por el italiano Marconi. Los marconigramas fueron uno de los grandes entretenimientos de doña Isabel, al punto de que se manifestaron algunas molestias entre los miembros de la comitiva, ya que la dama

dedicaba mucho tiempo a los mensajes (da la sensación de que la Chata se habría llevado bien con el chat) y a la suspensión momentánea de las comidas, interrumpidas por cualquier motivo, llámese un mensaje o un delfín haciendo piruetas.

En este caso, el marconigrama saludaba: “¡Salve, noble España! Bienvenida seas a la Argentina”. Luego explicaba que el mensaje partía del crucero *Buenos Aires*, que se había adelantado para escoltar al yate real en su ingreso al Plata. El encuentro de las dos naves sería entre las cuatro y cinco de la mañana. La señora resolvió quedarse despierta porque, según manifestó: “Estoy decidida a que no me cuenten nada. Quiero verlo todo”.

Recién a las cinco, luego de saludar a la distancia al barco anfitrión, la noble fue a descansar. Pero ordenó que la despertaran en cuanto ingresaran al canal que la depositaría en Puerto Madero, de manera que apenas

durmió tres horas y a las ocho se hallaba de pie, dispuesta a no perderse nada.

¿El clima acompañó el histórico momento? “El día se presentó brumoso y no faltaron presagios de que el tiempo amenguaría el brillo de la fiesta; pero después de las 10 a.m., una mañana espléndida, llena de sol, desmintió los augurios pesimistas”, informa *La Prensa*.

Varias comunidades fletaron barcos — principalmente de Mihanovich— para adelantarse a recibir a la tía del rey en aguas del Plata. El río estaba plagado de embarcaciones de todo tipo, repletas de ansiosos VIP. El buque *París*, rentado por la Sociedad Española, que llevaba alrededor de doscientos pasajeros, se acercó tanto al barco de la ilustre embajadora, que lo embistió. Y no sólo chocaron: unas veinte personas que estaban en las barandas tratando de sostener su privilegiada ubicación en la primera fila se cayeron, ¡pero no al agua sino al barco donde

venía la Chata!

Según publicaron diarios españoles y argentinos, la Infanta Isabel se topó con todos esos adelantados y declaró que se complacía en comprobar que “hasta los choques entre embarcaciones argentinas y españolas eran de resultados felices, pues sólo tenían como consecuencia apresurar las expansiones de amistad entre los hijos de una y otra nacionalidad”. Y además destacó que estos veinte accidentados “cayeron como llovidos del cielo”. Esto ocurrió dos horas antes de alcanzar el muelle de desembarco.

No nos equivocaremos en señalar que aquéllos fueron los últimos signos de vida del hoy remozado Puerto Madero. El tráfico naval en los días del Centenario puso de manifiesto que el sistema de diques implementado por el ingeniero Eduardo Madero resultaba cada vez más chico, no sólo para la ciudad, sino también para los barcos, que se construían más y más grandes

(si el *Titanic*, botado en 1912, hubiera tenido el gusto de conocer Buenos Aires, no habría sido posible hacerlo ingresar en aquel puerto con diques y depósitos que ahora ostenta restós y oficinas).

Más allá de los veinte clavadistas accidentales “que llovieron del cielo”, los primeros en rendir honores a la dama desde tierra fueron los marinos de la Escuela de Mecánica de la Armada, que funcionaba en la Dársena Norte, enfrente del Yacht Club Argentino, donde estaban los astilleros de Tandanor. El oficial Daniel Oliveira César tuvo el honor de ser el primero en saludar el ingreso del barco.

¿Quién recibió a la Infanta Isabel de Borbón, nuestra principal huésped? El intendente Manuel Güiraldes, porque Figueroa Alcorta llegó tarde. Bajó la visitante ilustre con peluquero, mayordomo, portero, doncellas, chef, ayudantes del chef, camareros, veinte criados, una docena de

músicos y personal administrativo. Por fin llegó Figueroa Alcorta, quien responsabilizó de su demora a la ola humana que rodeaba la zona. Atravesaron la alfombra roja y partieron rumbo a la Casa de Gobierno en medio de un tumulto. Hubo quienes intentaron desatar los caballos del carruaje, recientemente importado, con la clara intención de reemplazar los cuatro corceles por brazos argentinos y españoles. Eran tiempos de atentados anarquistas y la policía no entendió el gesto en su magnitud: pechazos, palazos y gritos disuadieron a los cortesés.

Su alteza trajo varios regalos, pero la tradición suele adjudicarle tres que no corresponden: el ascensor para la Casa de Gobierno de roble tallado con el escudo argentino en sus espejos en realidad fue comprado por las autoridades locales; tampoco parece que haya obsequiado al Congreso la réplica de un reloj cuyo original

perteneció a un rey de Francia, ni el óleo denominado “Fundación de Buenos Aires”, obra de José Moreno Carbonero, que fue hecho por encargo de la Municipalidad. Con este cuadro ocurrió lo mismo que con los de Subercaseaux: desde hace cien años es un clásico que ilustra la fundación de 1580. Allí vemos a Juan de Garay, con su espada extendida, junto al tronco denominado “Rollo de Justicia” y rodeado de soldados, procediendo a fundar la ciudad.

Este cuadro emblemático tiene su historia. A pedido de Güiraldes, el historiador Enrique Peña viajó a España en abril de 1909. Su misión consistía en investigar en archivos la evolución edilicia de Buenos Aires.

Además, debía contratar a un artista relevante para que pintara un cuadro que adornaría los salones de la Municipalidad. No llevaba instrucciones precisas sobre la obra; la única condición era que debía

referirse a la historia de Buenos Aires. Le recomendaron a Moreno Carbonero y así fue como se juntaron estos dos obsesivos que acordaron ocuparse de la fundación de Garay. Ambos, pintor y contratista, se abocaron a recolectar documentación. Peña se tomó la tarea muy en serio: reunió cuatro cajones de papeles en el Archivo General de Indias.

Moreno Carbonero volcaba los resultados de la recopilación en el lienzo, y Peña se empecinaba en detectar cuál había sido el escudo —perdido en el tiempo— que Garay había diseñado para la ciudad de Buenos Aires.

Por el resto de 1909, ambos continuaron ensimismados, cada uno en su proyecto. El 8 de enero de 1910 Peña publicó el libro *El escudo de armas de la Ciudad de Buenos Aires*. Había develado en gran parte los enigmas del emblema y al final de la obra reclamaba una ordenanza que pusiera fin a la

anarquía del diseño pues hacia 1910 cada oficina municipal usaba el escudo que le parecía.

Mientras tanto la otra obra, la pictórica, continuaba en proceso y en Buenos Aires se quejaban porque se les otorgaba sumas altas a los artistas extranjeros —por el cuadro mencionado se pagaron treinta mil pesetas— y a los locales apenas se les daba las gracias y no mucho más.

El pintor español cuidaba todos los detalles. Consumió toda la bibliografía que le alcanzaron, moldeó en yeso la cabeza de un mocoví —el principal criado de Garay había pertenecido a dicha tribu—, fabricó con harapos el vestuario de los nativos y de los pobladores, contrató modelos para disfrazarlos y trabajó en el jardín de su casa para captar la luz y la sombra de la manera más fidedigna posible. Por días se concentraba en pintar una figura humana hasta que la completaba y recién allí hacía

cambiar de atuendo al modelo e iniciaba la nueva silueta. El hombre trabajaba contrarreloj, pero a buen ritmo; y, sobre todo, con mucha discreción, ya que la noticia de la obra que realizaba no ocupaba más de cinco o seis líneas en los periódicos.

Hasta que el 1º de abril de 1910 apareció por su atelier, sin haberse anunciado antes, la Infanta Isabel de Borbón. La visita no tenía otro fin que curiosear cómo iba el cuadro de la Fundación de Buenos Aires. Es lógico suponer que, habiendo sido designada para presidir la comitiva que participaría en los festejos del Centenario, la Chata quería saber si el cuadro viajaría con ella o no. La respuesta fue que no, aún le faltaban algunas semanas. Pero el artista le contó quién era quién en el cuadro, por qué el indio era mocoví, por qué Garay usaba ese uniforme... en definitiva, le dio una clase de historia.

La impresión que causó en la Infanta fue más que buena, tanto que la dama corrió a

comunicarle a su sobrino, el rey, que valía la pena darse una vuelta por lo de Carbonero. Así lo hizo Alfonso XIII. Y a partir de aquellas ilustrísimas visitas, el pintor y su obra pasaron a ser un tema más importante para los medios periodísticos.

Pocos días después que la Infanta, el cuadro arribaría a Buenos Aires. El 12 de junio el intendente Güiraldes envió un telegrama a Moreno Carbonero, quien se hallaba en España, con el siguiente texto: “Hoy, fecha histórica, quedó instalado en el salón de la Intendencia su cuadro, representando la fundación de Buenos Aires. Entusiastas felicitaciones por su espléndida obra. El intendente, Manuel Giráldez” (*sic*). Se sumaron otros “cablegramas” —así se los llamaba para diferenciarlos de los marconigramas—, todos señalando que los porteños habían recibido la pintura con la mayor de las alegrías. Fue retirado de la Municipalidad y expuesto durante la muestra

internacional de Bellas Artes. Luego pasó a la sala del directorio del Banco Municipal.

Podría decirse que la obra estaba concluida. Sin embargo, algunos porteños — entre ellos Enrique Peña— y el propio Moreno Carbonero detectaron ciertos errores históricos. Por ejemplo, Garay no parecía bien retratado al compararlo con una imagen que se descubrió en ese tiempo. Por otra parte, la iluminación era inadecuada porque el acto fundacional del 11 de junio de 1580 se realizó alrededor de las nueve de la mañana (más temprano de lo que se había supuesto en un principio). Además, en el cuadro original no había mujeres y era injusto que no se representara a Ana Díaz, una de las tantas damas presentes en el histórico día y, sobre todo, la única que fue considerada pobladora como los hombres y recibió tierras.

¿Qué hizo José Moreno Carbonero? En 1923 solicitó que le enviaran a España el

cuadro que había entregado en 1910 para modificarlo. Mientras el lienzo volvía a cruzar el océano luego de trece años, se cumplía el anhelo —también trece años demorado— de Peña: una ordenanza municipal establecía cuál debía ser el escudo de la ciudad, siguiendo el diseño de Garay. Es el que hoy tenemos.

En cuanto al cuadro, regresó corregido y aumentado en junio de 1924, en un vapor con nombre más que apropiado: se llamaba *Infanta Isabel de Borbón!*

Volviendo a tomar el rumbo de nuestro relato, vamos a coincidir en que, si bien Isabel de Borbón no nos regaló el cuadro de Carbonero, el ascensor de la Casa Rosada ni el reloj del Congreso, igualmente fue muy generosa. Entre sus muchos obsequios, vale la pena conocer, flanqueando la escalera de mármol del ingreso del palacio municipal, una Virgen del Buen Ayre (a quien Buenos Aires le debe su nombre). A los regalos que

transportó desde España, se suman los veinte mil pesos que gastó en tres rubros: obsequios, propinas y limosnas.

Habíamos dejado a la visitante ilustre y a Figueroa Alcorta viajando hacia la Casa de Gobierno, mientras la policía disuadía a los cortesés. Una vez en el Salón Blanco de la Casa de Gobierno —redecorado para la ocasión por una casa parisina—, los ocho ministros, el arzobispo y la Primera Dama, Josefa Bouquet Roldán de Figueroa Alcorta, saludaron a la enviada, que, minutos después, presentó la carta en la cual su sobrino, el rey Alfonso XIII (el gran promotor del polo en España, quien el día previo al arribo de su tía había cumplido veinticuatro años), anunciaba que Isabel de Borbón era su representante en tan dignos festejos. Lo singular es que todo esto ocurría en el espacio que cien años atrás ocupara el fuerte donde los miembros de la Primera Junta se reunían para resolver cómo

desterrar el poder realista de Sudamérica. Recordemos que nuestra visitante era nieta de Fernando VII.

Las aclamaciones que llegaban desde la calle obligaron a que Figueroa Alcorta y la Infanta salieran al balcón a saludar. El pueblo explotó en una ovación que envidiaría más de un político. Ninguno de los dos alzó sus brazos al estilo Perón. Mientras que el presidente apenas inclinaba la cabeza en gesto de sumisión, la ilustre dama agitaba con su mano derecha el ramo de orquídeas que acababa de regalarle su anfitrión.

Las multitudes aguardaban porque se había anunciado que, luego de la visita protocolar a la Casa de Gobierno, la Chata partiría en carroza hacia su alojamiento. El presidente la acompañó. De acuerdo con los anuncios de Ceremonial, tomaría por la Avenida de Mayo hasta Perú, y por Florida hacia Retiro, hasta alcanzar la avenida Alvear.

Sin embargo, debido al gentío que se vislumbraba en Florida, el cochero resolvió continuar por la Avenida de Mayo hasta el Congreso (para decepción de muchos que habían permanecido horas cuidando un lugar en la ruta oficial para verla de cerca), y después tomar por Callao hasta Alvear. Doña Isabel se hospedó en la casa de los De Bary, en Alvear al 1600, entre Montevideo y Rodríguez Peña.

A un siglo de distancia llama la atención que cientos de miles de personas pugnarán por ver en persona a una señora que en Europa conformaba la segunda fila de la aristocracia. Pese a ello, para los argentinos no existía en el territorio un ser de mayor relevancia que la simpática Chata. Era tal la euforia que la gente alquilaba las terrazas, los balcones y las ventanas para conocer a los visitantes y ser espectadores directos de los festejos. Durante esos días, en los clasificados de los diarios podían leerse

avisos tales como: “Gran balcón para el Centenario con capacidad para cincuenta personas, en la Avenida de Mayo y Perú, se alquila por la suma de 2.000 pesos. Dirigirse al Chester Hotel” o “Alquílese balcón frente a la plaza del Congreso. Victoria [es decir, Hipólito Yrigoyen] 1642”. Ambos avisos salieron en *La Nación* el 23 de mayo. ¿Otro? “Cuatro balcones se alquilan en el edificio de Bartolomé Mitre 588 y Florida, frente a esta última calle, para asistir al desfile de las tropas”. Quienes pudieran pagar conseguirían un lugar privilegiado, una platea a la calle. Hoy suele afirmarse que la frase “para alquilar balcones” se originó en las fiestas de San Fermín. Sin embargo, la celebración en Pamplona fue una tradición local hasta que Ernest Hemingway la promovió en su obra *Fiesta*, de 1925.

Por ese motivo, mientras muchos seguirán confiando en el origen vasco, nosotros estamos convencidos de que la

frase surgió de la más que centenaria viveza criolla.

La mansión que albergó a la dama española era la casa particular de Theodoro de Bary y su mujer, Fidela Mackinlay, en el mismo lugar donde luego edificarían el Palacio Duhau. Dicen que Fidela Mackinlay cocinaba muy bien y que ningún chico en el barrio de Recoleta dejó de probar los bombones de dulce de leche recubiertos de fondant, conocidos como *Bouchée de Bary*.

El dueño de casa, Theodoro de Bary, había sido socio de Ernesto Tornquist (fallecido en 1908), banquero, financista, creador del Hotel Plaza de Retiro y del Bristol de Mar del Plata, entre otras cosas. En 1910, De Bary era presidente del Banco Tornquist, además de íntimo amigo del ministro de Relaciones Exteriores, Victorino de la Plaza.

Él y Fidela se hallaban en Europa y no dudaron en ceder su magnífica mansión a la

Infanta y todo su séquito, sin cobrarle al Estado ni un centavo. Los anfitriones serían sus hijos, Dora de Bary de Cazón (de veintiocho años) y Teodoro de Bary (h). Este último tenía treinta y cuatro años y había sido célebre por un duelo a sable que sostuvo con Belisario Roldán el 20 de noviembre de 1907. Aquel lance fue detenido cuando ambos contendientes sangraban.

Algo más acerca de don Theodoro de Bary, padre: poseía una cabaña y tenía el hábito de anotar los nombres de todos sus animales y fechas de nacimiento. Era una antigua costumbre de todos los padres, que en algún libro o libreta registraban los nacimientos de sus hijos. Pero el banquero llevaba una libretita con cada una de sus vacas. Cuenta Martha de Bary —nieta de don Theodoro— que un día recorría la estancia con su abuelo en automóvil. En medio del trayecto frenó de golpe, se metió en un corral, abrazó una vaca y le deseó “feliz

cumpleaños”.

Ya que estamos con los vacunos, abandonamos durante un párrafo a la Chata y nos trasladamos al norte del país. Porque, aunque las corridas de toros habían sido prohibidas desde mediados del siglo XIX, en algunas provincias continuaban realizándose en forma esporádica, con autorización especial. En este caso, nos referiremos a una que se llevó a cabo en Salta, en el mes de septiembre. La información proviene de la revista *Caras y Caretas*. Se titulaba “Embolados en Salta” y contaba la fallida experiencia de una corrida en donde el toro estaba tan poco entusiasmado y el torero tan poco práctico que, en vez de gritar “¡Ole!”, el público reclamaba: “¡Otro toro!”. Los organizadores aceptaron la propuesta y echaron un nuevo ejemplar al rodeo. Pero este vacuno tampoco estaba de humor, parece. O, mejor dicho, estaba tan embolado como los espectadores. Antes de aburrirnos

con estos temas, retornamos a los asuntos oficiales.

La Comisión de Damas para la Recepción de la Infanta estaba integrada por Elisa Uriburu de Castells, Dora de Bary de Cazón, María Teresa Quintana de Pearson, Carmen Marcó del Pont de Rodríguez Larreta, Susana Torres de Castex, Rosa Ocampo de Elía y María Baudrix. Ellas eran las encargadas de atender en todas sus necesidades a la Infanta.

Nadie en la Argentina ostentaba el rango de Elisa Uriburu Uriburu, como para presidir la comisión de las señoras. Sus padres eran primos hermanos (Francisco Uriburu y Dolores Uriburu). A los diecinueve años se casó con Luis Castells, catalán, cuya capacidad para ganar millones en el mundo bursátil era acompañada de una inmensa y espontánea generosidad. Compró cinco mil hectáreas en Punta Lara, cerca de la naciente ciudad de La Plata, y allí instaló su estancia y

quinta —con un magnífico invernadero de orquídeas—, a la que bautizó Villa Elisa, en honor a su mujer, nombre que se mantiene hasta hoy. En aquella quinta Castells había dejado viuda a Elisa al suicidarse en febrero de 1897, por un traspie económico.

En tiempos más felices, el desprendimiento del catalán, que ayudó a cientos de inmigrantes arribados desde su patria, motivó que la Corona española resolviese otorgarle un título nobiliario. Sin embargo, él rechazó el ofrecimiento y solicitó a cambio que se nombrara a su mujer dama de honor de la regente de España, María Cristina. Con semejante título, aunque ya en 1910 gobernaba Alfonso XIII, era Elisa Uriburu de Castells la señalada para presidir al conjunto de argentinas que rodearía a su alteza real durante los festejos.

El 2 de julio de 1910, con cuarenta y cuatro años de edad y apenas un mes después de cumplir su trascendental misión

durante la visita de la Infanta, Elisa murió. El único hijo del matrimonio, llamado Luis, se casó con Josefina, una de las hijas de Julio Argentino Roca.

Dora de Bary, por su parte, anfitriona — en la casa de sus padres— de la ilustre visitante, estaba casada con Joaquín María Cazón, bisnieto de Nicolás Rodríguez Peña, uno de los protagonistas de 1810.

María Teresa Quintana pudo considerarse una de las mujeres más atractivas en su juventud. Contrajo matrimonio con el empresario Samuel Hale Pearson, presidente de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina —constructora del tren subterráneo— e hijo de un estadounidense que amasó su fortuna en Buenos Aires. Así como Regina Pacini de Alvear concretó en 1938 la creación de la Casa del Teatro (en Santa Fe al 1200), fue Teresa Quintana quien donó en 1943 la capilla que aún se conserva en el interior del

edificio.

En cuanto a Carmen Marcó, había nacido en 1872, luego del naufragio del vapor *América* en el Río de la Plata. Luis Viale le había entregado el flotador a su madre, Carmen Pinedo, salvándole la vida a la señora y también a la hija que albergaba en su seno. Tanto Viale como su marido, Augusto Marcó del Pont, perecieron en las aguas del Río de la Plata. Carmencita Marcó del Pont se convirtió en una de las niñas mimadas de la sociedad y se casó con Carlos Rodríguez Larreta.

Recién arribada de un viaje por Europa, Susana “Pototo” Torres de Castex se sumó a la comisión. Aparte de ser confidente de muchos mandatarios, era la protagonista por excelencia de la actividad social en Buenos Aires. Exquisita cocinera, sobresaliente tiradora y, para rabieta masculinas, magnífica jugadora de billar. Además, Pototo conseguía las vistas antes de que las pasaran

en las salas de proyección: se las hacía traer del exterior. Si uno era amigo de ella, podía verlas en su casa antes que en el cine.

Semejante conjunción de mujeres notables parecía difícil de igualar. Por ese motivo, llamó la atención de las señoras que en cierto momento doña Isabel de Borbón se refiriera a ellas como “mi real servidumbre”. Podrán imaginar la poca gracia que causó el mote entre las aristocráticas damas. ¿No estábamos celebrando cien años de haber decidido dejar de ser vasallos de España y la Infanta soltaba este inesperado chiste?

En paralelo con la mencionada comisión de damas, funcionaba la de señoritas valencianas, que eran las encargadas de cambiar las flores tres veces por día en la casa de los De Bary para que doña Isabel se sintiera muy a gusto. Mientras que en la cocina, su chef particular debía estar siempre listo para preparar un pejerrey frito, la comida que más le complacía.

Desconocemos la marca de aceite que usaría para freírlos. Pero estamos seguros de que el hombre conocía las bondades del célebre aceite español Bau, popular en esos días y distribuido en la Argentina por importadores que no desperdiciaron la posibilidad que les brindaba la visita de la Infanta.

Porque en el número especial por el Centenario de la revista *Caras y Caretas* publicaron una gran foto del frente de la mansión de los De Bary. En el pie de la página asomaba una lata del famoso aceite junto a un texto manuscrito de Teodoro de Bary (h), el duelista, que anunciaba: “Me es grato manifestarles que el Aceite Bau que ustedes reciben y que uso en mi casa, es el mejor de los que he probado”. Aclaremos que la nota de De Bary estaba fechada en 1906, por lo que es fácil entrever que los aceiteros la rescataron para la ocasión.

Imaginamos que el primer día su alteza

debe de haber llegado agotada a la residencia de la avenida Alvear. Apenas había dormido tres horas y había estado en constante acción y tensión: chocó su barco, tuvo que esperar al presidente retrasado, le quisieron desenganchar los caballos del carruaje, salió a saludar desde el balcón de la Casa Rosada, tuvo que esquivar a la multitud de la calle Florida. Creemos que lo más oportuno será dejarla dormir una siesta reparadora y abocarnos a un tema muy serio: el cometa Halley.

Tenía que llegar a la Argentina el 18 de mayo —¡el mismo día que la Infanta!— entre las nueve de la noche y las primeras horas de la madrugada. Se temía que su larguísima cola fuera rechazada por el sol, e impactara en la Tierra como un latigazo galáctico. Hay que tener en cuenta que lo llamaban, justamente, “el coludo” por la estela que dejaba al marchar a 194.400 kilómetros por hora: la famosa cola medía veintiuna veces la

distancia entre la Tierra y la luna.

Desde París, el astrónomo Camilo Flammarion dijo que ésta no era la tragedia mayor de la historia del mundo, isino la última! Se acababa todo. Lidia Parise y Abel González fueron los grandes investigadores argentinos de este tema. Establecieron que hubo 427 suicidios en los 138 días comprendidos entre el 1° de enero de 1910 y el 18 de mayo. Para colmo, en las semanas previas al paso del cometa, la naturaleza se comportó de manera muy extraña, y el pánico aumentó. Por ejemplo, el 14 de febrero de 1910, día de San Valentín, después de soportar una jornada de calor intenso, arremetió una de las peores sudestadas que acontecieran en Buenos Aires. El viento sopló con ferocidad inusitada durante quince minutos a noventa kilómetros por hora. La Liga de Almaceneros armaba una exposición para el Centenario en Agüero y Libertador: quedó devastada. Se desprendieron techos,

se cayeron paredes, chocó una chata de dos caballos con un tren, se apilaron barcos en La Boca, se cayeron decenas de postes de telégrafos y muchos árboles fueron arrancados de cuajo. Si bien la mayoría de los argentinos era escéptica acerca de la tragedia que profetizaba Flammarion, semejante destrozo provocaba que muchos se preguntaran: ¿no será el cometa Halley el culpable?

Pero, además de los vientos huracanados del Día de San Valentín, en Italia hubo un terremoto el día 16, más una tormenta eléctrica con nieve en Londres el 17, en una época inapropiada para semejante fenómeno.

En marzo, un empleado contador llamado Severino D'Urba entregó como siempre los sobres con los sueldos, aunque esta vez a las mujeres les puso cien pesos más, con una notita en donde aclaraba que, como llegaba el fin del mundo, a nadie podía molestarle. Tal vez lo más prolijo hubiera

sido preguntarles a los dueños de la empresa si podía hacerse este tipo de donación.

Curioso fue que los hombres de la compañía no recibieron los cien pesos. Pero no terminó ahí su acción: además tomó 1.200 pesos de la caja de la empresa y se fue de viaje. Su mujer y su familia quedaron en Buenos Aires. El contador partió, acompañado de una bailarina de cabaret, rumbo a Montevideo. ¡Como si el cometa en Montevideo no hiciera efecto!

También hubo algunos casamientos de apuro. Fue el caso de la flamante viuda Mariana “Cotita” Cambaceres —prima hermana de Rufina Cambaceres, una de las celebridades del cementerio de la Recoleta— y Diego de Alvear —primo hermano de Marcelo T., una de las celebridades de la noche de la Recoleta—, que pensaron que ante la llegada del “recalcitrante importuno” (así lo llamaron en *La Nación*) no era necesario hacer todo el duelo por la muerte

de quien fuera el marido de la novia, don Ramón María Blanco, ocurrida en 1909. Se casaron el 18 de mayo. Celebró el matrimonio monseñor Espinosa y fueron sus padrinos Manuel Lainez y el perito Francisco Moreno.

El Halley fue una fuente de ideas comerciales. Francisco Antonio Míguez construyó tres búnkers en la localidad de San Martín. Eran muy chiquitos pero tenían pequeñas ventanas por las que uno podía espiar hacia los cuatro puntos cardinales. Contaba con alimentos para dos días, lo que le permitía mantenerse a salvo hasta que se hubieran evaporado los gases tóxicos. Míguez vendió dos y se quedó con uno, lo que demuestra que realmente creía que funcionaban o que por las dudas había que tener el propio.

El 16 de abril, poco antes de las cinco de la mañana, el presbítero doctor Fortunato Devoto —quien actuaba como director

interino del observatorio de La Plata por el desplazamiento del doctor Porro— se transformó en el primer argentino en divisar el cometa. ¿Lo hizo desde el observatorio? No, desde el palacio arzobispal. Bastó que se publicara la noticia para que de inmediato surgiera el negocio de los telescopios. Los buscavidas compraban estos aparatos y se plantaban en las esquinas, donde ofrecían mirar el cometa. Uno, de apellido Muzzio, se colocó en la esquina de Florida y Sarmiento —en la que el loco monsieur Lebonnard dirigía el tránsito— y puso este cartel: “Vea por cinco centavos al cometa de Halley. Conozca la causa de su muerte”. Recaudó como nadie.

Parecían surgir señales por todas partes. El 4 de mayo un terremoto que duró dieciséis segundos destruyó, pulverizó, la ciudad de Cartago, que era la capital de Costa Rica. Además, muchos costarricenses aseguraron ver un “bólide de fuego”

cruzando el cielo, minutos después del terremoto. ¿Era el Halley que había llegado antes de tiempo?

Un nuevo suicidio en Buenos Aires conmovió a todos. Julián y Magdalena Sabarots, ambos de veinticuatro años, se habían casado el 21 de febrero, luego de un largo noviazgo. Habían decidido ser marido y mujer antes de que llegara el fin del mundo. Pero no soportaban la idea de morir asfixiados por las emanaciones del cometa. En la noche del viernes 6 de mayo se recostaron vestidos con sus mejores galas. Julián le disparó con su revólver Smith & Wesson al corazón de Magdalena y luego se apuntó a la sien. Los encontró la mucama Rosa Salgado, cuando fue a llevarles el desayuno.

Dos días antes del paso del “coludo”, cuarenta caballos que estaban estacionados en la Comisaría 5^a, en Congreso, salieron disparados y llegaron hasta Palermo. A nadie

le causaba gracia todo esto que estaba ocurriendo. ¿Acaso los caballos sabrían lo que iría a pasar en pocas horas, cuando el temible cometa y su estela apocalíptica se acercaran al planeta?

Llegó el 18 de mayo por fin y el mundo siguió girando. A las 19.30, a las 21 y a las 2 de la mañana. No pasó nada. Por la madrugada, las terrazas del Majestic y del Plaza —y todas las terrazas porteñas— estaban colmadas de felices avistadores.

Pasado el momento, un diario tituló, con cierto alivio: “El peligro del cometa desvanecido. Fracaso de los pronósticos terroristas”. Otro periódico porteño anunció: “El cometa se ha ido. Se ha ido perdonándonos la vida (...) No hemos tenido colazo. El astro melenudo, cubierta la cara con denso velo de nubes, se fue a la inglesa, sin saludar siquiera el pabellón del Centenario con la inédita pirotecnia sideral que nos tenía prometida”.

La noticia de que no perderíamos todo por culpa del cometa, incluso nuestras vidas, se celebró en el mundo entero. Y también en Rosario, donde un marino alemán llamado Walter Ahrens comenzó a tomar vino para festejar, y tanto tomó que perdió el control en la cubierta y se cayó al agua. Pese a ser un buen nadador, la borrachera no le permitió manejar su cuerpo y, por lo tanto, murió ahogado. En agua y en vino. Por eso no hay que mezclarlos.

El cometa fue explotado por los publicistas, aunque sin excesiva creatividad. Tanto los cigarrillos Vuelta Abajo como el vino Cordero, por ejemplo, presentaban al Halley llegando a la Tierra para proveerse de su tabaco o del vino.

En cuanto a la publicidad referida al cumpleaños de la Patria, era más variada. ¿Recuerda el tónico anticaspas y vigorizante para el pelo Javol? ¿Sabe quién lo usaba? La República, ni más ni menos. Nos referimos a

esa imagen tan característica que representa a la República, por lo general con su gorro frigio. En los avisos de 1910, la marca Javol solía aparecer escrita en el ondulado pelo de la dama republicana.

El clásico oportuno El Abuelo recomendaba: “Festeje usted con este vino delicioso el Gran Centenario Argentino y beba siempre El Abuelo si quiere festejar su propio Centenario”.

A tono con las evocaciones históricas figuraba el aviso de una de las grandes tiendas, Al Palacio de Cristal, cuya sede estaba en Chacabuco y Victoria (hoy Hipólito Yrigoyen). La publicidad mostraba a un maestro tomándole lección a un niño. El dibujo iba acompañado de la siguiente poesía:

*En una escuela de un pueblo
(cuyo nombre nos da igual,
porque nada nos importa*

*para lo que he de contar),
entre todos los alumnos,
había uno llamado Juan,
que siempre se distinguía
entre todos los demás,
en sumar y dividir,
restar y multiplicar,
siendo admiración de todos,
por su cortísima edad.*

*—¿Cuántos son —le preguntaban—
diez y siete y nueve más?
Y antes de que terminasen
siquiera de preguntar,
el muchacho contestaba:
—Diecisiete y nueve más,
son veintiséis —sin que nunca
le vieran titubear.*

*Pero es el caso que en todo,
Juanito no estaba igual.
Porque así como a Juanito*

*le daba por estudiar
la aritmética y en esto
era notabilidad,
en cambio, en otras materias,
era un perfecto animal.*

*Una tarde al profesor
se le ocurrió preguntar
a Juanito sobre Historia,
y le dijo: Vamos, Juan,
a ver si nos dices algo
que no has debido olvidar
sobre la historia argentina...
Por ejemplo, sobre la
victoria de Chacabuco...
A ver, ¿qué nos dices, Juan?*

*El muchacho quedó mudo,
sin saber qué contestar.
¿Victoria? ¿De Chacabuco?
—Sí, señor.
—Pues, la verdad;*

*de Chacabuco y Victoria
sólo recuerdo que está
ubicado en esa esquina
Al Palacio de Cristal.*

Las grandes tiendas aumentaron sus ventas de ropa en la temporada de las celebraciones. Los argentinos querían estar elegantes, aun sabiendo que no serían partícipes de los festejos de mayor resonancia social.

Respecto de la Infanta, se había programado que la primera noche comería en la casa del presidente Figueroa Alcorta, pero la velada debió suspenderse por un velorio: el del senador jujeño Domingo Teófilo Pérez, quien, al igual que el marino alemán en Rosario, había muerto con la llegada del cometa Halley. El finado había presidido la Cámara de Senadores, lo que significa que era el número uno en la sucesión presidencial y, en caso de que

Figuerola Alcorta se ausentara, como ocurriría en septiembre, habría asumido la primera magistratura. De todas maneras, la prematura partida del senador Pérez dio pie a un nuevo capítulo en la disputa “funebreira”. La firma Lázaro Costa publicó, como si fuera una solicitada, una carta manuscrita, con membrete de la Secretaría del Senado Nacional. Su texto era el siguiente:

“Señor Don Lázaro Costa, Rioja 280,
Presente:

Me es muy grato significar a usted que el servicio fúnebre proporcionado por su casa al Senado Nacional con motivo del fallecimiento del presidente del mismo cuerpo, senador don Domingo T. Pérez, ha merecido su aprobación en todos los detalles, tanto más si se tiene en cuenta que él se efectuaba en momentos de huelga y agitación obrera. Saluda a usted muy atentamente, C. Carbonell, Superintendente del Congreso”.

Imaginamos la alegría de don Lázaro al recibir la carta y pensar que podía convertirse en una herramienta publicitaria. ¡Podrían haber usado el “Muero contento” de Gálvez para explicar que estaba feliz de usar los servicios de la empresa fúnebre!

Los funerales del senador Pérez se vieron opacados por los festejos. Los imponderables acechaban, pero había que disimular. Había llegado la Infanta, empezaba la gran fiesta y no era momento para funerales, huelgas o agitaciones. Mejor dicho, no era momento de mostrarlos, pero en aquellas intensas semanas del año había tantas huelgas como viajes a los cementerios.

Paraban los obreros de la construcción, paraban las costureras, paraban los canillitas, que se quejaban de que no les daban la exclusividad de la venta de diarios en los tranvías, paraban los choferes de taxis, los empleados del puerto, los trabajadores del arsenal. ¡Ya bastantes problemas había, y se

venía a morir el senador Pérez!

El agasajo que se suspendió el 18 se realizó el 19. Figueroa Alcorta vivía en Paraná 1231 —entre Juncal y Arenales, frente a la Plaza Vicente López—, una propiedad que había heredado la Primera Dama, y a la que se habían mudado luego de que el presidente sufriera un atentado a comienzos de 1908, en la puerta de su anterior hogar, en Tucumán y Esmeralda.

Fue una comida bastante exclusiva porque apenas asistieron tres docenas de invitados, entre los que se contaban todos los ministros y sus señoras. La velada se extendió desde las ocho hasta la medianoche. En cierto momento se produjo un desliz protocolar porque el presidente de los discursos interminables se puso de pie para decir unas palabras y efectuar un brindis. Se suponía que todos podrían permanecer sentados. Sin embargo, la Chata saltó como un resorte de su asiento y esto obligó a que

todo el mundo estuviera de pie mientras Figueroa Alcorta daba su alocución. Falsa alarma: apenas duró un minuto y medio. Alivio general.

Ya que la actividad oficial nos trasladó al barrio de la Recoleta, aprovechamos para contar que al día siguiente, el 20 de mayo, los alumnos del Colegio N° 6 concurrieron al cementerio para colocar flores en cada una de las tumbas de los próceres. No pasó desapercibida la del general Estanislao Soler, por el estado ruinoso que mostraba.

Esa mañana, además, dejamos nuestro sello en el libro de la historia de los desplantes. Cuando los integrantes de la delegación italiana arribaron a Buenos Aires, pasaron quince minutos aguardando en la cubierta del barco: no había ningún funcionario para recibirlos, ni tropas que los saludaran. La máxima autoridad era un empleado subalterno de la Prefectura. Por fin aparecieron funcionarios del protocolo, que

de inmediato alegaron que la culpa era del buque, ya que se había equivocado de dársena. Una excusa poco creíble si se tiene en cuenta que el barco soltó amarras en una escollera atestada de inmigrantes italianos que concurrieron a dar la bienvenida a sus paisanos y que, en todo caso, también estarían tan confundidos como el capitán.

El fervor patriótico alcanzaba en esos días sus más altos niveles. Sin embargo, una noticia confirmó que toda regla tiene su excepción. En 1908, cuando comenzó a tejerse el entramado de los festejos, una comisión de damas denominada Asociación Patriótica La Bandera Argentina había propuesto donar dos banderas: una sería depositada en la Casa de Tucumán y la otra flamearía a partir del 25 de mayo de 1910 en la Casa Rosada. ¿Eran banderas confeccionadas por mendocinas abnegadas, como en tiempos del Ejército de los Andes? ¿La misión sería dirigida por alguna rosarina,

émula de María Catalina Echeverría de Vidal, quien había cosido la primerísima bandera en 1812? No, en este caso se le encomendaría la tarea a una exquisita casa parisina.

“Mejor aún”, habrán pensado varios. La propuesta de las damas fue recibida con entusiasmo entre los argentinos. De inmediato se organizó una colecta para financiar los trabajos, ya que el local de confecciones de París envió un presupuesto de seis mil francos por cada estandarte. Aclaremos que era una importante suma de dinero, tratándose de banderas.

Las señoras tuvieron la mala fortuna de que la idea naciera en un momento poco propicio: había tantas colectas patrióticas dando vueltas que para muchos dejó de ser una prioridad. En consecuencia, no alcanzaron el objetivo, pero reunieron la nada despreciable suma de 7.500 francos que, sin perder el tiempo, giraron a París, aunque sólo les permitía pagar una bandera.

El problema es que la casa de confecciones no estaba dispuesta a entregar una sola, porque intuían que la restante les quedaría de clavo.

La comisión concurrió al Congreso para entrevistarse con un legislador, con otro, con otro. Obtuvieron más de una promesa, pero las gestiones no prosperaron. Llevaron su propuesta a la Comisión del Centenario con la solicitud de cuatro mil pesos, pero les negaron la ayuda. Entonces, durante la Semana de Mayo, cuando ya se habían agotado las posibilidades de contar con el pabellón para la Casa de Gobierno, las mujeres buscaron amparo en los medios de comunicación.

En su edición del 19 de mayo, el diario *La Prensa* se quejó: “Allí están esas dos enseñas de la patria empeñadas pues falta parte de su costo, que no ha sido posible reunir”. Esa misma tarde recibieron en la redacción una carta escrita casi con garabatos. La envió “la

niñita Sara Haydeé de Sa, domiciliada en la calle Venezuela 3226”. El texto de la carta era el siguiente:

“He leído en *La Prensa* que tenemos dos banderas empeñadas por falta de medios para que vengan a su destino; pues bien, a mí se me ocurre una idea para que esas banderas vengan a nuestro país, aunque no sea posible para la fecha gloriosa, pero antes de que se acaben las fiestas de nuestro Centenario. Me parece que todos los niños argentinos deberíamos dar los ahorros que tenemos en las alcancías a fin de poder completar la suma del precio de las banderas. Así que, señor director, tenga la bondad de publicar la presente en su ilustrado diario, a ver si tiene eco mi idea y, desde luego, disponga de mi alcancía”.

¿Tuvo eco la idea de Sarita? Dos días más tarde, la niña Rosita Benavente, “domiciliada en la calle Humberto I 1862”, ofrecía su alcancía a la causa. De todas maneras, la

iniciativa infantil se perdió en medio de las celebraciones. Y las banderas también, según parece.

El 20 de mayo, varios medios argentinos publicaron que el inventor uruguayo Esteban Peluffo planeaba probar su “bicicleta acuática insumergible” en el Río de la Plata. Cruzaría desde Colonia y calculaba que tardaría veinticuatro horas. Este precursor del *jet ski* le puso nombre a su nave: se llamaba *Iván*. ¿Qué ocurrió luego con Peluffo y con *Iván*? Es un misterio.

El 21 de mayo la Infanta fue agasajada en la estancia San Juan (hoy Parque Pereyra Iraola, en Villa Elisa), de Leonardo Pereyra Iraola. Hizo el viaje en tren y para su comodidad se colocó un Pullman, es decir un coche cama. Muy al pasar diremos que George Pullman fue quien diseñó los vagones de lujo en 1864.

En la estación la recibió el flamante gobernador de la provincia de Buenos Aires,

José Inocencio Arias, que había asumido el 1º de mayo y más adelante se convertiría en el primer gobernador bonaerense fallecido mientras ejercía su mandato (ocurrió en 1912). Al gobernador Arias lo sucedió Ezequiel de la Serna, quien murió en 1913 y se recordaría como el segundo muerto en acción gubernativa. Lo reemplazó Eduardo Arana por unos meses hasta que sus signos vitales también se apagaron. Fue el turno de Juan Manuel Ortiz de Rozas. Teniendo en cuenta que su abuelo, el Restaurador de las Leyes, había sido un “larga duración” sentado en el sillón de la gobernación de Buenos Aires, se esperaba que no tendría problemas en cubrir los diez meses restantes del mandato de Arias, que ni Arana ni De la Serna habían alcanzado a completar. Sin embargo, avanzó muy pocos casilleros: murió a los dos meses. Luis García, el sucesor, sí alcanzó la meta.

Si se trataba de conseguir a alguien que

aguantara un período completo sin morirse, deberían haber acudido a Juana López de Méndez, vecina de Belgrano (vivía en Virrey del Pino y Cabildo), quien tenía ciento un años. Lo destacamos, sobre todo, por el curioso título de *La Nación* del 4 de junio: debajo de la foto de la anciana, en grandes letras se lee: “Más vieja que la Patria”. ¡Una vez que aparece una mujer que confiesa su edad y la tratamos de esa manera!

De vuelta en el paseo por la estancia San Juan, la Chata y su comitiva recorrieron las instalaciones —ella lo hizo del brazo de don Leonardo Pereyra, su anfitrión—, comieron asado, asistieron a un oficio religioso en la capilla y una compañía teatral especialmente contratada le dedicó un pericón a la invitada. Quedó tan entusiasmada con el baile, que manifestó su deseo de que le dieran una copia de la filmación y también una grabación con la música para así poder hacer que su soberano sobrino conociera la danza.

Además del espectáculo autóctono, la ilustre señora presenció el desfile de cuarenta toros y cinco mil vacas Hereford. El padre del estanciero Pereyra Iraola, Leonardo también, había importado el primer Hereford al país, el célebre toro Niágara, en 1862.

Mientras la Infanta presenciaba la marcha de los Hereford en la estancia San Juan, en Plaza de Mayo los porteños asistían al desfile de delegaciones extranjeras. Los principales representantes de cada país visitante acudieron al Salón Blanco de la Casa Rosada, donde el presidente los agasajó con té y champagne.

Por la noche, la atención la acaparó el Hipódromo de Palermo y, una vez más, el cielo. Se realizó un festival con fuegos artificiales que incluyó una representación —vaya uno a saber cómo— del combate de San Lorenzo y del primer izamiento de la bandera nacional en las baterías de Rosario.

El domingo 22 de mayo tuvo lugar la inauguración de monumentos bajo el sistema “dos por uno”. Nos referimos al de Cornelio Saavedra (inaugurado a las 10:30 de la mañana), en Córdoba y Callao, donde aún hoy se mantiene, a pesar de que en un principio se pensó ubicarlo en Libertador y Maipú, esquina que ahora alberga la estatua de Alem. Una vez finalizado el acto por Saavedra, la masa se trasladó dos cuadras, a Charcas y Callao, para hacer lo propio con el monumento a Nicolás Rodríguez Peña (a las 11 de la mañana).

De esta nueva esquina, hay dos puntos para destacar. Por un lado, que ahora no es más Charcas, sino Marcelo T. de Alvear. Claro que en tiempos del Centenario nadie se hubiera imaginado que sería evocado de esa manera. En mayo de 1910 Marcelo de Alvear tenía cuarenta y un años y bastante pelo, y le faltaban doce para colocarse la banda presidencial.

Por otra parte, enfrente del sitio donde se emplazó la estatua, se hallaba la mansión de Tomás Devoto. Ese año, en septiembre, alojó al Premio Nobel de Física de 1909, nada menos que Guglielmo Marconi, quien desarrolló los marconigramas, es decir, la telegrafía sin hilos, precursora de la radio. En la localidad de Bernal, al sur del conurbano bonaerense, funcionaba una sucursal de la Compañía de Telegrafía Inalámbrica Marconi, compuesta de dos inmensas torres de hierro, con carteles de advertencia del peligro. Allí, utilizando un gran barrilete para elevar sus antenas a la altura de mil metros, el físico estableció comunicaciones con Irlanda y Canadá.

Regresemos al 22 de mayo.

Ese domingo, en la ciudad de Corrientes se realizó la recreación del Cabildo Abierto en el salón municipal. Éste había sido un anhelo de la Comisión Nacional Juventud Pro Centenario, una representación muy

federal de los jóvenes de las catorce provincias y los territorios nacionales. En marzo, habían sugerido que se organizara una conferencia patriótica en la Plaza Rodríguez Peña, evocando la reunión de ese mismo día de 1810 en ese mismo sitio (la quinta de Rodríguez Peña). El objetivo se logró con creces: no sólo hubo discursos, sino también un monumento por inaugurar. Pero, además, los jóvenes deseaban que el 22 de mayo de 1910 se reuniera una vez más el número de 450 vecinos —aunque en este caso, de todo el país— en el Cabildo porteño. ¿Cómo seleccionarían a los 450? Por un lado, debían ser “ciudadanos de los más caracterizados”, lo que demuestra que habían pasado cien años, pero el pueblo de los grandes acontecimientos debía seguir siendo VIP. Por otra parte, la cantidad de representantes de cada provincia se establecería mediante “la representación proporcional a la población adoptada por la

Cámara de Diputados”, más población, más representantes. De todas maneras, la propuesta no avanzó; y Corrientes se apropió para el ámbito local la reconstrucción de la Asamblea. Ah, por supuesto, eran todos hombres.

Entre las mayores rarezas de aquel 22 de mayo se encuentra el discurso de José León Suárez cuando se plantó el Roble del Centenario en Plaza Once. Antes de comenzar con las paladas, Suárez explicó que los españoles siempre fueron amigos de los argentinos. En todo caso, el enemigo de todos fue Fernando VII (cuya nieta no estaba presente en el acto, pero tampoco estaba muy lejos como para no enterarse).

El 24 de mayo —nos acercamos a la fecha principal—, mientras en Rosario se depositaba la urna de 250 kilos que daba inicio al Hospital Centenario y en Mendoza, más precisamente en el campamento de El Plumerillo, se plantaba la pirámide evocativa

(tan pirámide como el obelisco de Plaza de Mayo), en Buenos Aires se colocó la piedra fundamental del Monumento a Cristóbal Colón, el regalo de los italianos que ya estaba siendo moldeado en Roma por el escultor Arnoldo Zocchi. Este acto, el más importante de los que organizó la comunidad italiana, comenzó tarde en la mañana, por la demora con que llegó Figueroa Alcorta. Las autoridades del país europeo lo aguardaron sentadas en sobrios sillones tapizados que se colocaron en el palco.

Así como el principal patrocinante de la Columna Meteorológica fue Nicolás Mihanovich, y las grandes auspiciantes del Monumento de los Españoles fueron Ana Irazusta de Santamarina y María Gaztañaga de Santamarina, el mayor aporte para el Cristóbal Colón de la comunidad italiana lo hizo Antonio Devoto, exitoso comerciante — hermano de Tomás, el anfitrión de Marconi — que urbanizó tierras al oeste de la capital y

las bautizó con el nombre de Villa Devoto.

Aquel 24, en San Isidro se le cambiaba el nombre a la avenida Santa Fe: pasó a denominarse Centenario. El acto, de gran convocatoria, se realizó en la esquina de Alsina y la renombrada avenida. Debía descubrirse una placa, pero aún no estaba terminada, así que hubo sólo discursos, entre ellos el de un alumno que se llamaba Arturo Centurión. Se llamaba Centurión al jefe de la centuria en Roma, por lo que era un apellido más que apropiado para ese momento.

Aquí también funcionó el “dos por uno”. Porque una vez concluida la ceremonia, todos se encaminaron a otra célebre esquina de San Isidro: 25 de Mayo y Primera Junta (hasta ese momento Riobamba), que cargaba con un rico pasado histórico: en tiempos de la Independencia allí se encontraba la casa de Marzano, donde se reunían los fines de semana San Martín, Estanislao Soler, Esteban de Luca y Tomás Guido (con la

particularidad de que votaban para establecer si regresaban a Buenos Aires el domingo a la noche o el lunes a la mañana). En definitiva, la calle Riobamba perdió su espacio y podemos decir que la esquina de Primera Junta y 25 de Mayo nació el 24 de mayo.

Ese día de tanta actividad en todas partes se produjo, además, uno de los hechos más olvidados de la historia del deporte de la Argentina. Se corrió en Palermo el primer maratón de 42 kilómetros que haya tenido lugar en estas latitudes. Tres veces se había intentado realizar esa competencia en el país y tres veces se fracasó. Por cansancio de los competidores o, peor, por haber iniciado la competencia tarde, sin considerar que se haría de noche y sería imposible continuarla.

Por decisión de los organizadores, sólo participarían ocho corredores. Además era obligatorio el uso de una remera blanca y estaba prohibida la ingestión de cualquier droga que ayudara al corredor; sólo podían

consumirse los refrescos que entregara la organización. En este caso, se corría alrededor de la pista, de unos mil cien metros, un total de treinta y siete vueltas y media.

De punta a punta, ganó un corredor italiano que le sacó más de una vuelta al segundo. Podía distinguirse con facilidad porque era el más bajo de todos, era el único que utilizaba pantalón negro (los otros siete lucieron blancos) y en el pecho, adosada a la remera, ostentaba la bandera de Italia. Se llamaba Dorando Pietri y fue el protagonista del momento deportivo más dramático en la historia de los Juegos Olímpicos de la Era Moderna. Conozcamos su historia:

Pietri descubrió su don como fondista mientras trabajaba en una pastelería de Capri, en 1904. En septiembre de aquel año, un grupo de reconocidos deportistas había llegado a la ciudad del sur de Italia para participar en una carrera. Dorando se

inscribió en los últimos instantes, sin mucho convencimiento. Corrió vestido con la ropa de trabajo y venció a los especialistas. Desde entonces se dedicó a la competencia en forma exclusiva. Su momento de gloria tuvo lugar el 24 de julio de 1908, durante los Juegos Olímpicos de Londres.

Hasta ese juego, el maratón no tenía reglas fijas ni era una disciplina en las Olimpiadas. Su más entusiasta promotor era el rey Eduardo VII de Inglaterra. Gracias a su voluntad real, sería la primera vez que los atletas recorrerían cuarenta y dos kilómetros y ciento noventa y cinco metros, que no es la distancia que existe entre Atenas y la ciudad de Maratón, como suele decirse, sino que es la que unía el fondo del jardín del castillo de Windsor, punto de partida de la competencia, con el estadio de White City. A partir de la carrera en Londres, ésa sería la medida oficial.

El maratón se inició a las dos y media de

la tarde, ante un calor sofocante que iría diezmando a los cincuenta y seis competidores. Luego de realizar un esfuerzo sobrehumano en los últimos tres kilómetros, Pietri alcanzó la punta. Extremadamente agotado, ingresó al estadio y recibió la ovación de 75.000 espectadores. Los metros finales fueron los más dramáticos que jamás se hayan visto.

Por empezar, al ingresar al estadio, afectado por un mareo dobló hacia la derecha y debieron indicarle que era hacia el otro lado. Dio veinte pasos en el sentido correcto y cayó desplomado. Desde las tribunas clamaban que lo asistieran. Un médico y un comisario deportivo lo ayudaron a incorporarse. Con el resto de sus fuerzas reinició la marcha, pero volvió a caer, y luego, una vez más.

Extenuado, empujado por la inercia de un estadio que lo alentaba hasta las lágrimas, Dorando Pietri cruzó la meta y se desmayó.

Fue retirado en camilla.

John Hayes, estadounidense, llegó segundo. Los representantes de su país reclamaron que se descalificara al italiano por haber recibido ayuda. Les dieron la razón y Hayes ganó. A pesar de que se actuó de acuerdo con el reglamento, eran muchos los que consideraban que Dorando había vencido si no la carrera, al menos sus límites. Un emocionado espectador de los palcos de lujo acudió a la reina Alejandra para sugerir que se premiara a Pietri. Así se hizo: pocos días después la reina le entregó una copa de oro al atleta que volvió a recibir el reconocimiento del estadio. El emocionado espectador que sugirió que le dieran una copa a Dorando fue nada menos que sir Arthur Conan Doyle, padre de una de las criaturas literarias más conocidas del planeta: Sherlock Holmes.

El próximo capítulo de esta fantástica historia se escribió en noviembre de 1908 en

el Madison Square Garden de Nueva York, cuando corrieron los cuarenta y dos kilómetros, mano a mano, Hayes y Dorando, ante un estadio desbordado de concurrentes. Ganó Pietri ¡por apenas cuarenta segundos de diferencia!

Si se me permite un párrafo más sobre el tema, aprovechamos para agregar que los Juegos Olímpicos volvieron a Londres cuarenta años después, en 1948. Aquella vez, el primer maratonista en ingresar al estadio fue el belga Etienne Gailly, a quien le ocurrió lo mismo que a Pietri: cayó extenuado antes de cruzar la meta. Dos competidores lograron sobrepasarlo. El ganador de aquella competencia fue el bombero argentino Delfo Cabrera. En el palco de honor figuraba un invitado de lujo: Dorando Pietri, quien había recibido el aplauso del público. Sin embargo, se trataba de un impostor que casi engaña a todos. El atleta heroico había muerto en 1942.

El héroe de 1908 en Londres sería el ganador del primer maratón corrido en la Argentina, en 1910. Pietri, quien llegó a Buenos Aires acompañado por su hermano Ulpiano, correría aquí por última vez este tipo de carrera. Para muchos porteños pasó desapercibido, ya que ese día la ciudad vivía a un ritmo vertiginoso la cuenta regresiva del Primer Centenario de la Patria.

Entre lo más comentado de la jornada del 24 figura la recepción que se brindó a jefes y oficiales de los buques extranjeros en el Centro Naval. Entre locales y visitantes, se calcula que asistieron quinientos marinos. Además, en las emocionantes vísperas del Día D se realizaron varias fiestas privadas, respondiendo a un pedido del intendente: que se organizaran celebraciones en casas particulares a fin de agasajar a tantos visitantes. Una de las más populares fue la que organizaron los Pompieri Volontari Della Boca (los Bomberos Voluntarios) en el salón

de Brandsen al 500.

En las más paquetas se contrataron orquestas de música para amenizar. Es el caso de la recepción que organizó Agustina Luro, viuda de Francisco Sansinena, en su casa situada en la calle Corrientes (todavía era angosta) entre Florida y San Martín. Allí, como en todas las residencias que llevaron a cabo celebraciones nocturnas (ésta en particular comenzó a las diez y media porque los principales invitados participaban de una comida en la Casa Rosada), a la medianoche se cantó el himno nacional, con la asistencia de Figueroa Alcorta y la Infanta, mientras arrancaba el campanazo en las iglesias.

En un apretado párrafo diremos que Agustina Luro fue la octava de los catorce hijos de Pedro Luro y Juana Pradère. Su padre había llegado al país cuando tenía diecisiete años y había trabajado sin descanso para alcanzar cierta estabilidad. Logró instalar un almacén en el pueblo de

Dolores, y allí fue contactado por Fermín Cuestas, un estanciero que antes de partir a Europa le pidió que plantara árboles en sus campos. El trabajo se pagaba por árbol plantado y, cuando el estanciero regresó al país, eran tantos los que había puesto Luro que Cuestas tuvo que escriturarle en 1852 cinco mil hectáreas de su tierra. Ése fue el nacimiento de Dos Talas, una de las principales estancias del país, que heredará Agustina, gran protagonista social en 1910.

A diferencia de lo que ocurrió en lo de la señora de Sansinena, los quinientos marinos reunidos en el Centro Naval —cuya sede, en ese entonces, estaba en Florida entre Tucumán y Viamonte— dieron por concluida la fiesta quince minutos antes de la medianoche. Todos en masa se dirigieron a la Plaza de Mayo para confundirse con el gentío y cantar —incluso los extranjeros— el Himno argentino en el primer minuto de la gloriosa jornada.

Ahora bien, ¿le gustaría saber a qué hora fue ese primer minuto? Porque sin dudas usted está pensando que todo empezó en el puntual instante de la medianoche. Sin embargo, no fue tan así por el simple hecho de que nuestra hora oficial retrasaba diecisiete minutos. ¿Cómo es posible?

Para explicarlo conviene hacer un breve repaso de la historia de la hora en la Argentina. En tiempos de Rosas comenzó a dársele importancia en Buenos Aires al tema de los horarios por cuestiones de tribunales, de protocolo y laborales. En 1849 se decretó que la ciudad tendría como hora oficial la que marcara el reloj del Cabildo.

El sistema funcionó muy bien (salvo en la noche del 6 de agosto de 1888 porque la lámpara que iluminaba el cuadrante del reloj desde su interior se quedó sin querosene), pero llegó el momento en que no bastaba contar con una hora local, sino que hacía falta un horario común en todo el país. ¿El

motivo? El ferrocarril: un medio de transporte veloz y preciso, que obligaba a que —como nunca antes— se cumplieran horarios uniformes en puntos distantes. Ya no eran suficientes las campanadas de la iglesia o cabildo local, sino que se necesitaba contar con una medición horaria más estricta, en Plaza de Mayo, Retiro, San Isidro, Rosario o San Fernando del Valle de Catamarca. El impulsor del proyecto en todo el territorio fue el intendente de Rosario, Gabriel Carrasco.

Gracias a su gestión, en agosto de 1894 se estableció como oficial el horario del meridiano del observatorio astronómico de Córdoba. ¿Qué significaba esto? Que cuando en Londres era el mediodía, en Córdoba faltaban diecisiete minutos para que fueran las ocho de la mañana.

La corrección de los diecisiete minutos se hizo el 1º mayo de 1920 (cuando la Argentina adoptó el sistema de husos horarios a partir

del de Greenwich). Por ese motivo, el 30 de abril tuvo diecisiete minutos menos. En 1923, Marcelo T. de Alvear, ya presidente —y ya calvo—, establecería que la hora oficial de la República Argentina debería darla el Observatorio Naval y que el reloj oficial de Buenos Aires sería el de la Torre de los Ingleses, el regalo de los británicos para el Centenario. Es hora (sí, hora) de volver a la medianoche retrasada del 24 de mayo de 1910.

Las miradas se desviaron hacia el edificio que había sido tan protagonista como los hombres de Mayo: el Cabildo. La realidad es que no ocupaba un lugar central en los festejos. Había sido transformado en museo y en sede de actos protocolares cuando dejaron de funcionar los tribunales, a fines del siglo XIX. En algún momento se pensó que los monumentos de los miembros de la Primera Junta convergerían ahí. Incluso la Municipalidad compró un terreno para

aumentar su superficie. Pero, al final, todo se redujo a colocar en su interior objetos que formaban parte de su historia y hasta ese momento eran exhibidos en el museo de Parque Lezama. La muestra abrió al público, fue muy concurrida, y el 25 de mayo asistieron funcionarios, visitas ilustres y empleados de tribunales. ¿Y el pueblo? Como en 1810, lo vería desde afuera.

Por las sucesivas modificaciones, el Cabildo estaba lejos de parecerse al de 1810. Era desproporcionado, asimétrico, y se hallaba descuidado. De color gris, no conservaba el blanqueado de su época de gloria. Había perdido tres arcos por la apertura de la Avenida de Mayo. Por lo tanto, en el costado sur contaba con cinco arcos y en el costado norte, sólo tres. No tenía torre central, ni campanario (la campana ya estaba en la Iglesia de San Ignacio). Eso sí: al Cabildo de mayo de 1910 le sobraba luz. Su contorno tan poco familiar, marcado por más

de un centenar de lamparitas eléctricas, revelaba su mutilada presencia en aquella noche de alegrías.

Hubo festejos, pero mesurados. Era necesario acumular fuerzas para el día más histórico del año histórico. En cambio, cientos de chicos, a quienes la madrugada encontró aún dando vueltas por la Plaza de Mayo y las calles iluminadas, prefirieron montar guardia. Lo explica el cronista de *La Prensa* destacado en la Plaza: “Un numeroso grupo de jóvenes universitarios se ha propuesto esperar la salida del sol del 25 de mayo, como sencillo pero elocuente homenaje al histórico día en que se inició la lucha por la emancipación, de modo que ellos serán la avanzada del pueblo argentino en el gran día de la conmemoración secular, teniendo el honor de ser los primeros en ver y rendir homenaje al astro que iluminó a los patricios de 1810”.

El miércoles 25 de mayo de 1910 una

masa de argentinos, entre madrugadores y trasnochadores, se dirigió en forma espontánea al Paseo de Julio —que era la costanera de aquellos años— y cuando aparecieron los primeros rayos del “astro que iluminó a los patricios de 1810” empezaron a cantar: “Febo asoma...”.

En medio de esa multitud emocionada, un integrante del grupo de los trasnochadores se inspiró y escribió la letra de una canción. Tenía veintidós años, se llamaba Domingo Lombarda y escribió: “Ya el sol del 25 viene asomando, y su luz en el Plata va reflejando”. La canción fue muy popular a partir de que la interpretaron Gardel y Lepera. ¿Habría estado Carlos Gardel entre los jóvenes que saludaron al amanecer aquel miércoles? Es un misterio. En todo caso, lo que sí sabemos es que fue en el año 1910 cuando comenzaron a llamarlo “el morocho del Abasto”.

Luego de los homenajes de cara al Río de

la Plata, la multitud regresó a la Plaza de Mayo, donde tendrían lugar los actos oficiales. Mil ochocientos estudiantes pertenecientes a cuatro coros se concentraron alrededor de la Pirámide con el fin de interpretar canciones patrias. Para estar a tono con los festejos, los chicos habían realizado ensayos previos, por grupos, en las plazas Once, Congreso y Rodríguez Peña. La idea original, un mes atrás, había sido más ambiciosa: se pretendía que el 25 se reunieran veinticinco mil estudiantes en la Plaza del Congreso. Como si todo fuera soplar y hacer botellas.

A las diez de la mañana le llegó el turno a la piedra fundamental del Monumento a la Revolución, aquel que nunca fue (se proyectó una obra del tamaño del Monumento a los Españoles), en el centro de una Plaza de Mayo colorada, tapizada con una alfombra carmesí. Luego siguieron el clásico tedeum, el clásico desfile cívico-

militar y la ahora clásica noche de gala en el Teatro Colón. Ese día el gran coliseo argentino cumplía dos años. Por supuesto que fue el principal acontecimiento de la noche del 25, pero no el único. Mientras la gente como uno estaba en la fiesta de gala en el Colón, obviamente se bailaba en cada barrio del país y había todo tipo de festejos. Por ejemplo, en la tarde de la capital mendocina hubo un magnífico corso de trajes de 1810 que terminó entrada la noche.

De regreso a Buenos Aires y a la gala del Colón, ¿cuál fue la obra que subió a escena el 25 de mayo? La ópera *Rigoletto*, de Giuseppe Verdi (que, aclaro para los neófitos, incluye el hit “La donna è mobile”). Podría decirse que, más allá de la función especial en el Colón, este clásico drama que narra la trágica historia del bufón Rigoletto fue el gran suceso musical del Centenario.

Según un recuento que publicó el doctor Pedro E. Rivero, investigador erudito en el

área de la lírica, la obra que más veces fue representada en los teatros de Buenos Aires entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 1910 fue *Rigoletto*, con cuarenta y una funciones. La segunda en el ranking fue *Cavalleria Rusticana* (treinta y dos representaciones), ópera que encumbró a su autor, Pietro Mascagni. Mejor dicho, única pieza que lo hizo trascender. En mayo de 1890 había ganado un concurso de autores que le permitió que su *Cavalleria* fuera estrenada en el Teatro Constanzi de Roma. Fue su obra maestra. A favor de las múltiples funciones que consiguió en Buenos Aires ese año, diremos que tenía una duración corta en relación con el resto, y eso era una ventaja en aquellos días de tan vertiginosa actividad social.

La nómina de Rivero prosigue con títulos notables: *La Bohème* (31 representaciones), *Tosca* (30). Empatadas *Aída* e *Il Trovatore* (27 ambas), *El Barbero de Sevilla*, *La*

Traviata y *La Gioconda* (con 26 las tres), a sólo una función de diferencia.

Ese miércoles 25 se estrenaba la obra de otro italiano. Nos referimos al edificio La Inmobiliaria, del arquitecto Broggi, que aún desafía al tiempo con su frente a lo largo de toda la cuadra sur de Avenida de Mayo al 1400.

Alejado de las multitudes, de las celebraciones y de los homenajes, en una sencilla casa de la localidad de Morón, en la provincia de Buenos Aires, vivía el único descendiente directo de un miembro de la Primera Junta. Nos referimos a Martín, hijo del vocal Domingo Matheu, quien tenía ochenta y cuatro años y trabajaba sin descanso para terminar las memorias de su padre.

Es verdad que algunos capítulos resultaban algo incómodos porque Martín Matheu no censuraba los ácidos comentarios de su padre hacia Cornelio Saavedra o el

relato de episodios que ponían en la superficie la interna de la Junta. Pero ni siquiera eso explica la grave omisión de dejarlo a un lado en los festejos.

Por suerte, los maestros de Morón fueron la excepción. Concurrieron el 25 de mayo a la casa de don Martín y colocaron una placa con la inscripción: “A los próceres de Mayo. El Magisterio de Morón. 1810 - 25 de mayo de 1910”.

Mientras tanto, en el sur del conurbano bonaerense, más precisamente en Quilmes, la calle Once de Septiembre se transformaba en Centenario.

Es necesario aclarar que además, por aquel tiempo, en el sur se llevaba a cabo un proyecto muy ambicioso. El Touring Club Argentino —fundado en 1907 por Exequiel P. Paz, dueño del diario *La Prensa*— pactó con el gobierno provincial la concreción de un camino paralelo a las vías del tren que uniera la Capital Federal con La Plata (en 1907 este

viaje demandaba tres horas a los más osados automovilistas). Con un ancho de catorce metros y piso de conchilla, estaba pensado para los automóviles que podían llegar a marchar a setenta u ochenta kilómetros por hora. Como dato accesorio agregamos que en febrero el ingeniero Horacio Anasagasti, otro de los fundadores del Touring Club, realizó el viaje Buenos Aires-Mar del Plata en tiempo récord, partiendo a las cuatro de la mañana y llegando al balneario a las 21:40. Un poco mucho, ¿no? Tengamos en cuenta que casi no había caminos, ciertos sectores debían cruzarse en balsa, era imprescindible detenerse varias veces para cargar combustible y no recalentar el motor, y el trayecto de tierra no era directo: para cubrir la distancia entre las dos ciudades había que transitar por una ruta de ¡680 kilómetros!, la misma que hoy mide 404 kilómetros. Estos datos permiten entender la importancia de concretar un camino entre la Capital y La

Plata.

El costo superó los cálculos previos: se duplicaron los valores. Los socios del Touring Club, unos señores con todas las letras, aportaron el dinero sin chistar. Debía inaugurarse en mayo de 1910, pero no se llegó a tiempo. Recién se hizo en octubre. Nos referimos, claro está, al ya centenario Camino Centenario. Aunque debemos aclarar que muchos lo llamaban Camino del Touring Club o, simplemente, el afirmado a La Plata.

En Bahía Blanca, mientras el maestro Napoleoni se debatía entre la bigamia y la muerte, las autoridades resolvían cambiarle el nombre al parque municipal inaugurado en 1906. A partir de allí se denominaría Parque de Mayo, que ahora alberga el Monumento de Ramón Estomba, fundador de Bahía Blanca y uno de los tantos locos de la guerra que escribieron la historia de este país.

Si hablamos de estatuas y de locuras, no es posible pasar de largo ante la historia del otro Parque de Mayo, el sanjuanino.

Gobernaba la provincia que vio nacer a Domingo Faustino Sarmiento nada menos que el coronel Carlos Sarmiento, quien en 1894 había matado en duelo a Lucio Vicente López, nieto del autor de la letra del Himno.

Gracias a un jugoso crédito, el coronel Sarmiento se dedicó a proyectar muchas obras (y a concretar pocas; por este comentario, Sarmiento me habría retado a duelo). Entre ellas, el Parque de Mayo, en terrenos que se expropiaron y donde, mucho tiempo después, se construiría el estadio en el que nos consagraríamos, en 1979, campeones mundiales de hockey sobre patines, un deporte que, dicho sea de paso, estaba muy de moda en la Buenos Aires de 1910.

Concentrémonos ahora en el monumento inaugurado el 25 de mayo en el

parque en construcción. Se trata de una réplica de la Estatua de la Libertad neoyorquina, en escala mucho más pequeña. Como se sabe, la original fue obsequiada por el gobierno de Francia a los Estados Unidos. En este caso, también fue un presente de los franceses, en conmemoración del Centenario. Sin embargo, existe una historia más divertida, pero fantásica, que cuenta que Francia la envió de regalo a San Juan de Puerto Rico y, por error, terminó en San Juan de la República Argentina.

La Libertad sanjuanina terminó en el bando de los monumentos ambulantes: luego de veinte años, se llevó al departamento de Pocitos. No más estable es la Estatua de la Libertad de Tres Arroyos (no es copia de la clásica), que adornó la Plaza San Martín de esa ciudad a partir del 25 de mayo de 1910, pero luego, en 1959, fue trasladada a Constituyentes y Libertad (valga la redundancia). También es de 1910 la

réplica que hay en General Pirán.

De regreso a Buenos Aires, el día del Centenario nacieron 235 niños (137 varones y 98 mujeres). Entre ellos, Mario Argentino Copello, Argentino José Ghirardosi, Centenario Argentino Vicente Amarante, Antonia Centenaria Villano y Centenaria Argentina Quiroga.

Pasamos al día 26. Esa mañana se colocó otra piedra fundamental, una de las más fundamentales: la del Monumento a los Españoles.

El *rond point* de aquella espléndida encrucijada de Palermo (Alvear y Sarmiento) se engalanó con tres palcos paquetísimos de toldos colorados. En el medio, en un sector al que se accedía pasando por entre una doble fila de bomberos formados que rendían honores, una especie de media sombra protegía un escritorio y el enorme cuadro con el boceto de la obra. Allí firmaron las actas la Infanta española y el presidente

argentino. Se daba el caso particular de que la ejecución de la obra estaba acéfala: había muerto el escultor que debía realizarla y aún no se había resuelto quién lo reemplazaría.

Esa mañana ocurrieron un par de hechos relevantes para la historia de Palermo. Por un lado, cuando concluyó el acto, se invitó a su alteza a dar un paseo en automóvil por el Parque Tres de Febrero, bordeando el lago. A partir de entonces, y hasta hoy, esa zona es conocida como el Paseo de la Infanta, cuya principal arteria es la avenida Infanta Isabel, hoy convertida en clásico circuito de caminatas, patinaje, ciclismo y otros ejercicios físicos; junto con otra avenida, también irregular, que entonces se llamaba avenida De las Tipas y poco después se convirtió en avenida Pedro Montt.

El otro hecho relacionado con el acto por el Monumento de los Españoles tiene que ver con un encantamiento.

Uno de los asistentes al acto en Palermo

fue Ernesto Bosch, quien desde 1906 venía actuando en París como ministro plenipotenciario argentino ante la República Francesa, pero había viajado a Buenos Aires para estar presente en los festejos.

Esa mañana, Bosch (quien estaba a meses de asumir como canciller del gobierno de Roque Sáenz Peña) decidió que por allí construiría su mansión para vivir junto a su mujer, Elisa de Alvear, y sus hijas. De esta manera, la zona del Parque Tres de Febrero concibió su primera gran casona, el Palacio Bosch Alvear, que varios años después se convertiría en la residencia particular del embajador de los Estados Unidos.

Resulta curioso observar que en la plaza que se encuentra en diagonal a la mansión que los Bosch Alvear terminaron de construir en 1913, se colocó ese mismo año el Monumento a George Washington que nos regalaron los residentes de los Estados Unidos por el Centenario de Mayo.

En realidad, no iba a ser de Washington. La colectividad norteamericana había resuelto, durante la celebración de 4 de julio de 1909, obsequiarnos la efigie de Henry Clay, según informó en su momento Charles Hitchcock Sherrill, ministro plenipotenciario en nuestro país.

Clay había sido el senador estadounidense que cien años atrás había promovido el reconocimiento de la independencia de Sudamérica. Hasta se consiguió un retrato del legislador que sirviera de modelo. Pero más adelante se resolvió que en vez de Clay, fuera Washington a caballo, y, luego, que fuera sin caballo. El 4 de julio —para variar— de 1913 se realizó la inauguración del monumento. En nombre del gobierno argentino asistió el doctor Bosch, quien desde su casa cruzó Libertador, dio el discurso y regresó.

A pesar de que míster Henry Clay perdió su oportunidad de inmortalizarse en el

mármol, el bronce o la arcilla, en 1914 se resolvió rendirle el homenaje de una calle de tres cuadras, paralela a Dorrego, en la hoy gastronómica zona de Las Cañitas.

Ya que estamos con los mármoles, antes de proseguir con la recargada cronología de aquellos días de fiesta, resumimos la del Monumento de los Españoles; también recargada, pero de fatalidades:

1908 - La comunidad española resolvió encargar un monumento para obsequiarnos, que debía inaugurarse el 25 de mayo de 1910. Se creó una comisión del Monumento.

1909 - Murió el escultor contratado, Agustín Querol. Ya se le había pagado el anticipo del trabajo.

1910 - En octubre contrataron al reemplazante, Cipriano Folgueras, quien debía seguir los lineamientos de Querol.

1911 - Murió Cipriano Folgueras.

1912 - La obra quedó en manos de un grupo de escultores. No se pudo avanzar en la construcción del basamento en Buenos Aires porque se perdieron los planos.

1913 - Huelgas en las canteras de Carrara demoraron la entrega de mármol.

1914 - Se colocaron fragmentos en Palermo, incluso la figura principal que perdió el brazo izquierdo en una tormenta.

1915 - En Barcelona, un acreedor del finado Querol embargó los broncees de las figuras alegóricas que se ubicarían en los vértices del conjunto escultórico cuando estaban a punto de enviarse a Buenos Aires.

1916 - Un nuevo escollo —una roca, para ser más precisos— surgió cuando el buque *Príncipe de Asturias*, que por fin transportaba las figuras, se hundió en aguas brasileñas el 5 de marzo,

sepultando en minutos no sólo a los broncees, sino también a 338 pasajeros, 147 tripulantes y cientos de inmigrantes clandestinos que viajaban en las bodegas, huyendo de la Gran Guerra en Europa.

1917 - Con el importe del seguro por el naufragio, los sucesores de Querol encargaron la reconstrucción de las figuras de bronce.

1918 - Llegaron a Buenos Aires las alegorías rehechas, mientras moría el vicepresidente de la comisión del Monumento.

1919 - Murieron otros cinco integrantes de la comisión. La intendencia reclamaba partes faltantes.

1920 - Continuaron los reclamos y se invitó al rey de España, el mismísimo Alfonso XIII, para que asistiera a la inauguración, cuando tuviera lugar.

1921 - Se firmó un convenio con los sucesores de Querol para acelerar la

entrega de las partes faltantes, es decir, las piletas.

1922 - Se terminaron las piletas de piedra en España.

1923 - Murió Agapito Lapuente, otro de los miembros de la comisión.

1924 - Llegaron a Buenos Aires todos los faltantes, casi al mismo tiempo que moría uno de los pocos sobrevivientes de la comisión del Monumento.

1925 - Piletas y bronces aguardaban en la Aduana porteña mientras se discutía si los españoles debían pagar impuestos por introducir dicho material. Además, por la visita del príncipe de Gales, que se alojó en el palacio Bosch Alvear, se retiraron durante meses el obrador y las vallas que rodeaban al monumento trunco.

1926 - La mala noticia: murió Vicente Sánchez, también integrante de la comisión. La buena: se puso fecha a la

inauguración; sería el 12 de octubre. La otra mala: el 12 de octubre no pudo inaugurarse porque no funcionaba el sistema de agua de la fuente y faltaba construir la vereda alrededor de la obra. 1927 - Murió Manuel Mieres, de la comisión. Por fin, el 13 de marzo —a once años del hundimiento del vapor, a diecisiete de la piedra fundamental y a dieciocho de la muerte del escultor— el sobreviviente presidente de la comisión, Manuel Durán, y el presidente de la Nación Marcelo T. de Alvear inauguraron de una vez el lento monumento: un verdadero *monulento*.

En 1991 se rescató una de las piezas de bronce que se habían hundido con el *Príncipe de Asturias*. Un grupo de argentinos descendientes de españoles encabezados por el doctor Juan Manuel Otero se consagró a la tarea de tramitar que esa escultura y las que

faltan completaran de una vez su viaje a Buenos Aires. Pero se toparon con que la legislación brasileña prohíbe la cesión de tesoros rescatados en sus aguas. De todas maneras, la comisión argentina se entrevistó con el entonces presidente Itamar Franco y nuestros vecinos resolvieron decretar una excepción para devolvernos los bronce. ¿Por qué no se llevó a cabo? Porque no basta con la iniciativa privada y las autoridades nacionales aún no realizaron el reclamo formal de las piezas al gobierno brasileño. Volvamos a los festejos.

Luego del acto en Palermo, Figueroa Alcorta concurre al puerto. Su par chileno, Pedro Montt, lo agasajó con un almuerzo en la fragata *O'Higgins*. La celebración arrancó con una copita de jerez, más ostras, camarones, caviar y trucha. Luego llegó el trasandino Pinot Rhin, de la viña de Francisco Undurraga, para acompañar los huevos a la Rougemont, el medallón de

langostinos y el bife de Charolais.

Para morigerar la combustión, nada menos que un vino poco visto en los supermercados chinos, y en los otros también: La Tache Romanée, año 1900 (el cosecha 2000 puede conseguirse pagando 1.390 euros la botella).

El bife de Charolais era un recuerdo cuando llegaron los platos con canapés y salsa de espárragos. Para que la sed no causara estragos, champagne Pommery & Greno, más platitos con Gateau Saint Alliance. Luego sí: frutas, café, licores (un licorcito no se le niega a nadie) y cigarros.

“Embebidos” de la conversación bilateral, los presidentes se prometieron un nuevo encuentro. Sería en septiembre, por la conmemoración del Centenario de Chile.

Como vemos, el 26 fue un día de grandes emociones, pero la noche no terminó bien. En el Majestic el abogado Adolfo Armanet Fresno, de veintidós años, segundo

secretario del presidente Montt, tomó un ascensor sin aguardar al operador que lo manejaba. Al descender en el quinto piso, quedó atrapado y lo aplastó la máquina cuando tenía medio cuerpo en el piso y el otro colgando. Lo trasladaron a su cuarto para atenderlo. Murió en la cama. En la iglesia del Socorro se llevó a cabo la misa de cuerpo presente, oficiada por el obispo chileno Ramón Jara.

Sin alejarnos de las cuestiones referidas a Chile, se conocen las últimas palabras que pronunció el presidente argentino al despedir a Montt el 28 de mayo. Le dijo: “¡Hasta septiembre!”. Sin embargo, Montt moriría en Europa antes de alcanzar a presidir los festejos de su país. Fue en agosto, el mismo mes en que morían en Buenos Aires José Gálvez y Octavio Bunge.

Figueroa Alcorta concurreció a los solemnes actos en Santiago de Chile y su anfitrión fue Emiliano Figueroa Larraín. Por

casualidad, ambos se llamaban Figueroa y ambos asumieron la más alta magistratura por muerte de los titulares (el caso de Larraín era doblemente nefasto porque el sucesor natural del mandatario chileno había muerto tres semanas después que Montt). Se suponía que Quintana y Montt serían los presidentes de los respectivos Centenarios. Sin embargo, ninguno de los dos alcanzó la fecha.

Antes de volver a los festejos en Buenos Aires, resulta imperioso aclarar que al pobre de Montt también lo llamaban “Jettatore” en Chile. De todas maneras, sorprendió al escritor chileno Joaquín Edwards Bello un episodio en el hipódromo de Santiago de Chile, el 20 de septiembre, durante la competencia denominada Gran Premio Centenario. Los presidentes realizaron sus apuestas, más que nada en una actitud simpática y lúdica. Larraín lo hizo por Altanero y Alcorta por Pinche, que tenía una

particularidad: era el único caballo que llevaba las crines trenzadas con los colores de Chile y la Argentina. ¿Qué ocurrió? Que Pinche rodó en la pista a los cincuenta metros de la largada y fue el único que no logró completar la carrera. ¡Pobre Figueroa Alcorta! Como si fuera poco, la noche previa había brindado una recepción para mil personas en la residencia que le cedieron y se había cortado la luz. Regresamos sin demora a los festejos porteños.

El viernes 27 fue el acto por la remodelación del monumento en Plaza San Martín. Recordemos que los ánimos hacia el escultor alemán Gustav Eberlein ya venían caldeados por las imprecisiones históricas en los bajorrelieves. Por si eso no alcanzara, el día de la inauguración, cuando se cantó el Himno, Eberlein tuvo la falta de delicadeza de no descubrirse, de no quitarse el sombrero, por nervios o desconocimiento de la costumbre. Alguien se lo recordó al

instante, cuando le fue arrancado de un golpe con furia.

El sábado 28, a las dos de la tarde, se inauguró la Plaza del Congreso que tantas expropiaciones y dinero había costado. A la noche, todos al puerto a presenciar las venecianas, clásico festejo en donde las armadas compiten con iluminación especial, dando formas singulares a sus embarcaciones. Algunas de las que se vieron en Puerto Madero esa noche de magia fueron una Pirámide de Mayo flotante (ideada en los talleres navales que dirigía Oliveira Cézar), un delfín conduciendo un carro triunfal, un cisne con cuello de seis metros de largo y la Santa María que llevó a Colón en su viaje del Descubrimiento.

También una ballena, un iceberg, un aplaudido molino holandés, una galera asiria y un muy bien logrado canasto de flores. La fragata *Sarmiento* participó representando una versión “mini” de sí misma.

Entre las muchas naciones que asistieron a la fiesta del Centenario, once lo hicieron con parte de su dotación naval: Alemania, Austria, Chile, España, Estados Unidos, Francia, Holanda, Italia, Japón, Portugal y Uruguay.

En esta nómina puede advertirse alguna que otra ausencia notable, que comentaremos después. Pero sobre todo destacamos la extraña presencia japonesa en la conmemoración. ¿Desde cuándo éramos amigos los japoneses y los argentinos? La historia de las relaciones bilaterales con el Imperio del Sol Naciente tiene que ver con dos barcos y una guerra que no fue.

Hasta poco tiempo atrás veníamos arrastrando un pesado conflicto de límites con la República de Chile. Ambos países sostenían disputas en el campo diplomático a la vez que, previsores, modernizaban su equipamiento bélico. Por fortuna, la gestión de las cancillerías dio buenos resultados y se

llegó a soluciones sensatas, que incluyeron la firma de un tratado de desarme. A partir del tratado, debíamos desprendernos de los dos acorazados —*Moreno* y *Rivadavia*— que estaban construyéndose en Génova por encargo.

En diciembre de 1903, cuando estaban casi terminados, los vendimos a los japoneses (pagaron casi quince millones de yenes). Esto ocurrió seis semanas antes de que comenzara la guerra Ruso-Japonesa. Aclaremos que los rusos también quisieron comprarnos los acorazados. Así fue como el *Moreno* pasó a ser *Nisshin* y el *Rivadavia*, *Kasuga*; y la Argentina y Japón se convirtieron en naciones amigas.

Dos cosillas antes de pasar a los ausentes del Centenario. Por el tratado de desarme, Chile también les vendió un crucero a los japoneses: el *Esmeralda* se convirtió en *Izumi*. Respecto del *Kasuga*, ex *Rivadavia*, en el último tramo de la guerra con los rusos,

en medio de la neblina del 15 de mayo de 1904, partió en dos mitades al crucero *Yoshino* de su propia flota. Murieron treinta y dos oficiales y doscientos ochenta y siete marineros. En un bote salvavidas quedaron los únicos doce sobrevivientes, más el retrato del emperador, que consiguieron rescatar.

Ahora sí, las inasistencias.

El vértigo social de esos días eclipsó algunas ausencias notables. Bolivia, el famoso Alto Perú tan vinculado a la historia de la Independencia, no envió comitiva. Se habían roto las relaciones en 1909 por las manifestaciones antiargentinas que se sucedían en La Paz, donde no se había visto bien nuestro accionar como árbitros en una disputa fronteriza con Perú. Recién retomábamos el vínculo diplomático a mediados de diciembre de 1910.

Por otra parte, Brasil, gran amiga de la Argentina en 1900, estuvo a punto de venir. Incluso, los seis cruceros que había

prometido enviar se hallaban en camino y alguien dio la orden para que pegaran la vuelta; las relaciones no eran muy buenas en 1910. Ya habíamos contado que no participaron del torneo de fútbol. Habían sido invitados, habían aceptado la invitación, y casi sobre la fecha se disculparon por no enviar su equipo.

En cuanto a Inglaterra, se bajó de los festejos a último momento por la muerte del rey Eduardo VII, el promotor del maratón olímpico. En España también hubo luto. Victoria Eugenia, la mujer del rey Alfonso, perdió un hijo: pudo haber sido Fernando VIII (tataranieta de Fernando VII, además), pero murió al nacer.

Resulta oportuno comentar la publicidad del champagne Ayala, francés de pura cepa, que importaba Peters Hermanos. El anuncio, difundido en mayo de 1910 (probablemente con la intención de que fuera consumido en los innumerables brindis de esas jornadas),

mostraba a un mozo no agraciado: se podrá decir que el hombre es como el oso, pero jamás como este mozo.

El protagonista de la publicidad gráfica de Ayala abre el champagne con poca habilidad y el corcho le pega en la boca. Vamos a suponer que esta escena causaba gracia y promovía el consumo. Lo destacable, para nosotros, es que debajo de la imagen se anunciaba que Ayala y Cía. eran proveedores de Sus Majestades los reyes Alfonso XIII y Eduardo VII. Por lo que acabamos de contar, en ese momento Alfonso no se hallaba en ánimo de realizar brindis y Eduardo ya no estaba en condiciones de tomar nunca más una copita de champagne.

Los argentinos, en cambio, sí estaban en condiciones. La firma L. Labadens y Cía., distribuidora exclusiva en el país del champagne Moët et Chandon, informó que durante el mes de diciembre del año del Centenario sus agentes vendieron 57.356

botellas.

Por su parte, el vermouth Cinzano anunció que en los doce meses de 1910 proveyó a los almacenes con 440.000 cajones (más de cinco millones de botellas) que, por otra parte, eran utilizados como mesa de luz en las casas más humildes.

Pero quienes sacudieron las estanterías de las bebidas espirituosas ese año fueron las cerveceras Quilmes y Bieckert. Si bien en aquel tiempo este refresco se encontraba lejos de destronar al fernet y al vermouth, en febrero de 1910 se produciría un hecho fundamental para su historia.

Hacía mucho tiempo que el Ministerio de Agricultura había dado una misión complicada a uno de sus mejores hombres, el ingeniero José Cilley Vernet (hijo de Malvina Vernet, por lo tanto nieto del último gobernador de las Malvinas argentinas). La difícil tarea consistía en fomentar el cultivo de cebada cien por ciento nacional que a su

vez diera una malta de calidad. El consumo de cerveza, impulsado por Emilio Bieckert (el de los gorriones) y por Otto Bemberg (fundador de la cervecería Quilmes), alcanzaba los ochenta millones de litros anuales, pero debían importarse unas veinte toneladas de malta cuyo costo, cinco millones de pesos, encarecía el producto. Por su consumo, Quilmes, Bieckert y Palermo, en ese orden, encabezaban el ranking de las cervezas en la Argentina.

Por supuesto esta cifra incluía la cerveza negra, una de las bebidas que los médicos aconsejaban a las embarazadas, ya que —según explicaban— favorecía la lactancia materna.

Luego de varios ensayos, el ingeniero Cilley envió muestras de cebada a Alemania para que fueran malteadas. Una vez de regreso en el país, se entregó la malta a las empresas, quienes se abocaron a la elaboración empleando la nueva materia

prima local.

El resultado fue óptimo. El 18 de febrero en Llavallol y el 26 en Quilmes —las localidades del sur del conurbano bonaerense donde se habían asentado ambas fábricas— las autoridades provinciales, el ministro de Agricultura de la Nación (Pedro Ezcurra), el presidente de la Sociedad Rural (Emilio Frers) y el ingeniero Cilley fueron agasajados con almuerzos. Sin dudas, había motivos para celebrar. Por el Centenario y por los barriles de la exquisita cerveza autóctona que en poco tiempo viajarían en zorra para abastecer los bares y almacenes de Buenos Aires.

Ya dijimos que Quilmes era la cerveza más popular de 1910. ¿Y el chocolate? Una encuesta publicada por *El Diario* sentenció que se trataba del Águila Saint. El origen de esta firma se remonta a 1880, cuando Abel Saint se instaló en un local en Carlos Pellegrini y Lavalle, donde comenzó a vender

un tipo de café molido completamente desconocido en ese tiempo.

El café que se consumía en aquella época era tostado puro, por lo tanto tenía un alto grado de acidez. Para contrarrestarlo, al tostar el grano se lo mezclaba con achicoria, lo que provocaba que perdiera ese sabor tan específico que tiene la infusión. Lo que hizo Saint fue utilizar azúcar en vez de achicoria y de esa manera se convirtió en el inventor del café torrado, que tuvo gran aceptación en la Argentina y sólo en un pequeño puñado de países más, pues la inmensa mayoría del planeta sigue consumiendo el café tostado.

A Saint le fue tan bien que tuvo que mudarse un par de veces y aumentar el personal para dar abasto con la demanda.

Don Abel murió, sus hijos diversificaron el negocio y crearon el chocolate en barra Águila Saint, que derivó luego en una nutrida variedad de alfajores, tabletas y bombones. Pero hay otro elemento que favoreció el

posicionamiento de la marca. La publicidad de Águila Saint utilizaba personalidades cuando casi nadie lo hacía. Hasta el presidente Quintana fue caricaturizado en 1905, lanzando chocolates desde el balcón de la Casa Rosada.

Por otra parte, Marcelo Saint —uno de los hijos de Abel— era dueño de terrenos en el bajo de Acassuso, y a un costado de la propiedad se instaló otro monumento conmemorativo del Centenario. Se trata del que da nombre al Paseo del Águila, es decir, una gran águila de mármol que posa encima de un pabellón y tiene en su pico un fragmento de rotas cadenas, mientras en el pedestal se lee “1810-1910”. Hoy, el Paseo que exhibe el Águila de Saint está un poquito descuidado y la verdad es que la palabra “poquito” le queda chica.

Imaginamos entre los consumidores del chocolate Águila a Felipe Fort, quien cumpliría once años a mediados de 1910, y

que en 1912, apenas dos años después, iniciaría su propia empresa de bombones a partir de una bolsa de cacao.

Todo este fervor *entrepreneur* que contagiaba al mundo entero fue canalizado en la Argentina a través de exposiciones. Como ya dijimos, la iniciativa partió de Carlos Pellegrini, quien había pensado en una mega muestra que contuviera todas las ramas del progreso. Sin embargo, el sueño de Pellegrini chocaba con una realidad: para hacer una exposición de semejante tamaño, era necesario contar con cien hectáreas de terreno que, además, fueran accesibles.

El Parque Tres de Febrero era la única locación posible, si se derribaban varias decenas de árboles. Por suerte, el sentido común de quienes tomaban las decisiones descartó la alternativa de la tala. A cambio, se resolvió dividir la muestra en cinco rubros y hacerlas funcionar cada una en su propio lugar. Las cinco fueron:

Exposición de Agricultura
Exposición de Bellas Artes
Exposición de Higiene
Exposición de Ferrocarriles y
Transportes Terrestres
Exposición de Industrias

Esa autonomía determinó que tuvieran diferentes valores de entradas, espacios de stands (se los llamaba puestos) y exigencias para los expositores. Todas han dejado su huella: a cien años de distancia, mucho de lo que tenemos en el presente está relacionado con aquellas mega muestras. En una apretada evocación, pasearemos por las cinco.

Exposición de Agricultura

La organizó la Sociedad Rural Argentina (SRA) en el sitio que continúa utilizando en Palermo. Ese año fue reformada su entrada

principal, la que se encuentra a mitad de la avenida Sarmiento. Para el Centenario se construyó —a un costado de los portones de ingreso— el famoso restaurante que aún se conserva, obra de los arquitectos que hicieron el edificio de la Aduana, Lanús y Hary.

En 1910 nacieron los pabellones para equinos que se encuentran junto a la pista. Encima de los grandes marcos de acceso a estos pabellones se ven unas fabulosas estatuas. Son obras que le regaló el Jockey Club a la Sociedad Rural y que también están cumpliendo cien años. Pero además, por iniciativa del presidente de la SRA, se resolvió incorporar a la muestra un Museo Agrícola.

Para tal fin se erigió un pabellón en el sector de Plaza Italia, sobre la avenida Santa Fe. Es el popular Pabellón Frers que, justamente, rinde homenaje a Emilio Frers, presidente de la SRA que sugirió el museo y

asumió la organización de la trascendental exposición.

Frers deberá ser recordado, además, por haber sido el primer ministro de Agricultura del país —cartera creada durante la primera presidencia de Roca— y por haber remado contra la corriente para imponer la alfalfa como alimento del ganado. Frente a todos los escépticos que pregonaban que la pastura era irremplazable, Frers consiguió introducir un alimento de grandes ventajas, ya que puede acopiarse y no es afectado por las sequías.

La Exposición de Agricultura estuvo a punto de fracasar por un boicot de los importadores de maquinaria agrícola, quienes consideraban que no recibían un trato acorde con la trascendencia de sus productos. Esto obligó a realizar intensas negociaciones que destrabaron el conflicto sólo en parte: hubo expositores, pero algunas firmas de renombre mundial no asistieron.

De todas maneras, en términos generales, fue una gran exposición. Se inauguró el 3 de junio y contó con unas siete mil visitas diarias, en días hábiles, y veinticinco mil los domingos y feriados (recordemos que el zoológico, en su día de mayor concurrencia, alcanzó los 23.432 visitantes).

Un hito ganadero para los anales del Centenario: la exposición rural de 1910 contó con los primeros ejemplares de Charolais que hubo en la Argentina, recién llegados de Francia.

Para terminar, entre los expositores premiados figuró un bisnieto del vocal de la Primera Junta Miguel de Azcuénaga. Nos referimos a Carlos Villate, criador de vacunos Shorthorn y caballos Shire, quien poseía la Cabaña Azcuénaga, en Olivos, y otros campos en Lincoln y Cañuelas.

En 1903 Villate había heredado de un tío soltero la quinta de Olivos, donde

precisamente su bisabuelo Azcuénaga había muerto. A partir de 1905 resolvió albergar allí a sus mejores vacunos y equinos para exponerlos y comercializarlos. En la exposición rural del Centenario, “Baronesa Waterloo”, hembra Shorthorn de menos de dos años y vecina de Olivos, obtuvo el primer premio.

A fin de año, Villate parecía encaminado a conquistar el corazón de Julia Bunge y sentar cabeza. Sin embargo, Julia —a quien hemos mencionado como participante en las primeras experiencias de aviación entre las mujeres— cayó rendida de amor por Ignacio Uranga. Entonces Villate se dedicó a llevar vida de playboy en Europa. Más adelante, legaría su quinta y cabaña para que fuera utilizada como residencia presidencial.

Donde murió Azcuénaga en 1833, moriría en 1974 Juan Domingo Perón (que, dicho sea de paso, en 1910, con catorce años, ingresó al Colegio Militar).

Exposición de Bellas Artes

Todas las exposiciones se llevaron a cabo en Palermo, salvo la de arte, que se realizó en el Pabellón Argentino de Plaza San Martín, entre el Monumento a San Martín y el edificio Kavanagh, que por entonces no existía.

Se trataba de una construcción de gran factura, hecha con hierro, mayólicas y vidrio especialmente para la Exposición Universal de París de 1889. Cuando terminó la exposición, el pabellón fue traído a Buenos Aires. A pesar de las quejas de los artistas, que alegaban que la ubicación los dejaba afuera del circuito del Centenario, allí se instaló la muestra internacional. Tan bien anduvo que el pabellón continuó albergando exposiciones anuales de arte hasta 1932, cuando se trasladó al Palais de Glace, en Recoleta.

La inauguración de la exposición de Bellas Artes, el 12 de julio, fue la más paqueta de todas: el vestuario de esa tarde era digno de las mejores galas del Colón. En cuanto a su extensión, a los verdaderos fanáticos no les alcanzaba una jornada para recorrer las cuarenta y tres salas.

El pabellón español mostraba cierta inclinación hacia el artista Ignacio Zuloaga, quien exponía treinta y seis obras entre las doscientas noventa y seis de su país. Tal situación anómala fue complementada por uno de esos papelones que preferiríamos cometer a solas y no con tantos extranjeros visitándonos.

La mañana de la apertura se anunció que en España había muerto Zuloaga. La comunidad vasca le realizó un homenaje. El pabellón español se colmó de crespones de luto. Con gesto severo, disimulando cualquier intención fenicia, algunos coleccionistas ofertaron sumas para, una vez

cerrada la exposición, llevarse a sus hogares un recuerdo pictórico —casi un souvenir— del virtuoso artista. El periódico de la comunidad, denominado *Diario Español*, expresó que “en los círculos artísticos, la muerte de don Ignacio Zuloaga ha impresionado enormemente y mucho más por lo inesperado de su fallecimiento”.

La sorpresa fue aun mayor al día siguiente, cuando se descubrió que quien había muerto era Plácido Zuloaga, el padre del pintor. El genio de Ignacio continuaba tan vivo como quienes habían anunciado su deceso. Algunos de los compradores de sus obras solicitaron el reintegro del dinero.

Agregamos que, junto al vasco, había otros 1.400 artistas que participaron en la exposición, con un total de 2.375 obras.

Exposición de Higiene

Se levantó en terrenos de la actual Plaza República de Chile, en Libertador y Tagle. Muchos autores señalan, en forma errónea, que se montó dentro del lote que hoy ocupa la Biblioteca Nacional.

Fue inaugurada el 3 de julio, a las apuradas, cuándo no. Las secciones británica, italiana y uruguaya se hallaban completas. En cambio, las de Francia y la Argentina estaban a medio hacer. Sí, leyó bien: la sección argentina no estaba resuelta el día en que abrió la exposición. Fue, de las cinco muestras, la que tuvo menor concurrencia (promediaba los cuatro mil visitantes diarios, por debajo de los cinco mil de la de Bellas Artes). “Toda la diversión era una banda de música y una pequeña y simpática montaña rusa”, detalla un trabajo publicado en Londres en 1911 que intentaba explicar por qué había sido la menos visitada.

Las ramas de la medicina sacaron buen provecho del evento. Allí se planteó el tema

del trencito interhospitalario y se habló en profundidad de alcoholismo y psiquiatría.

Contaba con varios stands de perfumería y de aguas gaseosas, entre los que fue premiado el de Schweppes y Cía.

Una vez que terminó la muestra de Higiene, a instancias del Poder Ejecutivo, se desarmó el pabellón argentino y fue trasladado a la isla Martín García, donde se rearmó y se empleó como lazareto de los enfermos de cólera.

Exposición de Ferrocarriles y Transportes Terrestres

Ocupó el terreno de las avenidas Santa Fe, Gutenberg (hoy Luis María Campos), Dorrego, Cerviño y Arana (hoy Bullrich). Justamente, el ingreso principal a la exposición era por Arana, a un costado del arroyo Maldonado, calle que no estaba en

condiciones de ser transitada por mucho público.

Por ese motivo, la Municipalidad se abocó a crear un camino firme, con macadam. Nunca se tardó tan poco en transformar un barrial en avenida. Se convirtió en el Paseo Intendente Bullrich. Recuerda a Adolfo Bullrich, quien fuera alcalde porteño durante la segunda presidencia de Roca y tuvo a cargo la demolición de la casa de Rosas en Palermo de San Benito, situada a pocas cuadras de la calle que ahora le rendía homenaje. Agregamos un par de datos más: fue el fundador de la tradicional casa de remates y murió en París, en 1904.

Mientras que la construcción de la avenida marchaba viento en popa, el armado de la exposición se hacía con demasiada lentitud: el espacio era ocupado por el Regimiento de Granaderos a Caballo, que vivían allí “de prestado”, a la espera de que se

terminara la construcción de su cuartel, a pocas cuadras, en la futura Luis María Campos.

Pese a estos tropiezos, la muestra — inaugurada el 12 de agosto— fue un éxito en todo sentido. La concurrencia superó las expectativas, al punto de que se convirtió en un vía crucis llegar allí durante los fines de semana porque no alcanzaba el transporte. Dicho de otra manera: ¡era un caos viajar en tren y tranvía a la Exposición de Transportes!

La variedad de la muestra merece un libro entero. Por ahora, debemos conformarnos con saber que allí se expuso La Porteña, nuestra primera locomotora, que un par de semanas antes reposaba jubilada en los talleres de Liniers.

Por otra parte, los asistentes disfrutaron de conocer el coche presidencial —para trocha ancha— que nos regaló la compañía británica The Metropolitan Amalgamated Railway Carriage and Wagon Company. Su

construcción en Birmingham demandó once meses y fue uno de los vagones más lujosos que jamás se hayan visto. Alfombrado en color verde tenue, sólo el salón del coche presidencial medía cinco metros y tenía una vista exclusiva, con amplios ventanales muy aprovechables, ya que estaba diseñado para ser el vagón de cola de la formación. La cama del presidente era dorada y ostentaba el escudo nacional en la cabecera. De esta manera, Figueroa Alcorta completó su equipamiento de transporte ferroviario: en 1908 en Tucumán le habían obsequiado uno para que utilizara en trocha angosta.

Rápidamente, el sector de The Metropolitan Amalgamated y el de La Porteña se volvieron los preferidos de la muestra. Curiosamente, lo más nuevo y lo más anticuado. Para los chicos, la novedad de la expo fue otra: por primera vez se vendió en el país el algodón comestible, de azúcar.

El espacio que ocupó la Exposición de

Transportes terminó convirtiéndose (en 1913 y hasta hoy) en asiento del Regimiento de Patricios, cuyo nombre resurgió precisamente en 1910. Muy de paso explicaremos que luego del Motín de las Trenzas, a fines de 1811, el primer cuerpo de ejército de la Patria había perdido su denominación. En 1906 se realizó un acto por el Centenario de su creación. Digamos que fue un acto de cuerpo no presente. Pero el Regimiento 1º de Infantería fue el que le rindió honores y por ese motivo, el 13 de junio de 1910, Figueroa Alcorta decretó que ese cuerpo sería designado con el nombre de Regimiento N° 1 de Patricios.

Exposición de Industrias

Funcionó en terrenos del Parque Tres de Febrero, a la altura de Libertador al 3600. Sólo expusieron dos países: Francia y la

Argentina. Fue la última en inaugurarse. Se esperaba que lo hiciera en junio, sin embargo recién estuvo terminada en septiembre. El 5 se anunció la apertura, pero una tormenta desbordó al arroyo Maldonado e imposibilitó los traslados. Abrió sus puertas el 25 de septiembre.

Entre sus atracciones figuraba un ascensor de la Compañía Eléctrica del Río de la Plata, que se elevaba a catorce metros de altura. Muchísimos argentinos hicieron su bautismo de ascenso en aquel elevador.

Mientras estaban en obras, el tamaño original de la expo fue aumentando hasta duplicarse. Esto provocó que se abriera una nueva sección cruzando un sendero del parque. Se aprovechó para construir un cablecarril que comunicara las dos secciones.

La firma Azaretto Hnos., fabricante de artefactos de iluminación, presentó una araña que dejó a todos con la boca abierta. De casi cinco metros de altura, con varias

figuras en bajorrelieve de bronce, una Estatua de la Libertad acompañada de las que representaban a Buenos Aires y Santa Fe, más los escudos de las provincias (en aquel tiempo teníamos catorce en total). Las tulipas, de cristal de Baccarat, no eran pocas: ¡trescientas treinta y una lámparas daban luminosidad al conjunto! Azaretto tenía la exclusividad de la venta de la renombrada Cristalería Baccarat en el país.

Hoy la araña forma parte del patrimonio argentino. Se encuentra en el Salón Azul del Congreso Nacional, el ambiente en donde se velan los restos de ex presidentes. El féretro suele colocarse debajo de la araña.

La exposición industrial no sólo presentaba enormes manufacturas. También se exhibían pequeñas grandes ideas. Por ejemplo, el jabón Lux. Llegó al país en 1910, pero no bajo el eslogan “el jabón que usan las estrellas”, sino algo así como “el jabón que gozarán las amas de casa”. ¿De qué se

trataba?

Hasta ese entonces, el proceso del lavado de ropa consistía en hervir agua, colocarla en un balde, rallar el jabón de lavar y mezclarlo en el recipiente, para luego introducir la ropa. Los hermanos Lever (William y James) inventaron el jabón en escamas, que por fin aterrizó en Buenos Aires en 1910.

Las exposiciones fueron un gran éxito. En la mayoría de los casos, se extendió su duración y lo único que las detuvo fue el final del año. En una situación muy similar nos hallamos ahora frente al lector. Queda mucha, muchísima tinta en el tintero, pero lo que no sobra es tiempo. El texto se fue volando y ahora nos damos cuenta de que no hemos contado acerca de la fundación del Náutico de San Isidro, de la estatua a Güemes en Salta. De la del Deán Funes en Córdoba. De las veinticinco palmeras que regaló Isabel de Borbón a Tigre, situadas en el Boulevard de la avenida San Martín. Se

nos pasó hablar del nuevo pequeño error de otra de las obras de Gustav Eberlein, en el Monumento a Castelli, donde se ve en un bajorrelieve al virrey Hidalgo de Cisneros sentado frente a un tablero de ajedrez, cuando se sabe que era un fanático de los juegos de cartas.

No hemos hablado del nacimiento de la calle España en Luján, luego de la visita de la Infanta; de la creación de las localidades denominadas Villa Centenario en San Juan y en Buenos Aires (en Lomas de Zamora); de los treinta y cuatro desertores de los buques austríacos que, presumimos, se enamoraron de la tierra y/o de las argentinas; de la piedra fundamental de la Biblioteca Popular de San Isidro; de la inauguración del túnel trasandino que posibilitó el viaje de Montt a Buenos Aires y el de Figueroa Alcorta a Santiago de Chile, estrenando el vagón presidencial que nos regalaron los ingleses (debía partir el martes 13 a última hora, pero

lo hizo en los primeros minutos del miércoles porque el mandatario... llegó tarde).

En el tintero quedaron la manzana barrial que donó Azucena Butteler en Parque Chacabuco y que hoy es una de las mayores rarezas de la ciudad; el incendio de la gran tienda A la Ciudad de Londres; el atentado con una bomba en el Teatro Colón, donde otra hija de Urquiza (Lola, mujer de Samuel Sáenz Valiente, el que estuvo a punto de casarse con Felicitas Guerrero) resultó herida, y tampoco nos hemos ocupado de la obra de teatro a beneficio que se realizó con la intención de recaudar fondos para comprar otro acorazado.

Casi, casi, nos olvidamos de recordar que se repartieron en las escuelas trescientas mil escarapelas y que los precios de las banderas se fueron a las nubes porque vivos hubo siempre.

Por poco se nos pasa contar que en la

Navidad de 1910 se inauguraba el Monumento a Bartolomé Mitre, en la plaza homónima, frente a la Catedral de San Isidro. Pero allí no terminarían las inauguraciones del año. Porque el de Azcuénaga —el primero que se terminó entre los de los miembros de la Primera Junta— recién se descubrió el 31 de diciembre a las diez de la mañana.

La despedida del año fue a lo grande. Los festejos se iniciaron a las 8:30 y terminaron pasada la medianoche. Con fuegos artificiales, tedeum en las catedrales, desfiles militares, concursos de iluminación, cine gratis al aire libre, más baile y corso en todas las plazas del país. Todo esto, aderezado con las mil y una ejecuciones del Himno y los discursos patrióticos.

El legendario 1910 parecía no querer irse. Pero esa noche se acabó. En Buenos Aires, partió cuando la iglesia de San Ignacio soltó las doce campanadas e irrumpió el “¡Oíd,

mortales!” en una Plaza de Mayo colmada, una vez más.

Se fue 1910, pero quedaron sus innumerables huellas. Algunas han sido plasmadas en este libro, que también empieza a despedirse.

Pero antes de separarnos de los protagonistas del Centenario, vamos a conocer cómo veían ellos el futuro, cómo imaginaban el año 2010 argentino.

Por empezar, en un trabajo escrito para la edición especial del diario *La Nación* por el Centenario, Augusto A. Maligne estimaba que la población argentina ascendería a cien millones de habitantes al finalizar la primera década del siglo XXI. Ya no estamos a tiempo de ayudarlo a cumplir su vaticinio.

Por otra parte, la revista *PBT* ensayó un escenario sobre nuestra realidad actual, con algunos aciertos, pero en general con demasiadas exageraciones.

La nota pretendía explicar qué sentirán

los argentinos de 1910 que “tuviesen el privilegio de resucitar en el año 2010 para asistir a los festejos con que la ciudad de Buenos Aires celebrará el segundo Centenario del 25 de mayo”.

Vislumbraban cuadras de un kilómetro reglamentario de distancia, edificios de no menos de cincuenta pisos con paraguas enormes para proteger a los peatones, y también ventiladores gigantes contra neblinas.

Las calles tendrían quinientos metros de ancho, salvo las peatonales, de doscientos metros. Pensaban que, de todas maneras, nosotros sólo caminaríamos por deporte, “para evitar la atrofia de los músculos”, ya que todo el mundo usaría botas con motor eléctrico. Además, cada ocho cuadras —de las kilométricas— dispondríamos de cintas sin fin, por si no teníamos ganas de usar las botas.

Y, sobre todo, pensaban que la Buenos

Aires del 2010 sería irreconocible para ellos.
Nada que ver: el ADN de aquel año también
revolucionario permanece intacto en todo el
territorio de nuestra querida Patria.

Bibliografía

Diarios *La Nación*, *La Prensa*, *La Razón* y periódico *La Argentina*.

Revista *La Gaceta de Palermo*, dirigida por Diego A. Del Pino, N° 1 a 26, Buenos Aires, junio de 1986 a julio de 1991.

Revista *Todo es Historia*, dirigida por Félix Luna. N° 1 a 199, Buenos Aires, mayo de 1967 a diciembre de 1983.

Revistas *PBT* y *Caras y Caretas*.

Altgelt, Carlos A. y Monsegur, Inés: *Los Madero Arteaga*, Buenos Aires, Edición privada, 2005.

Altgelt, Carlos A. y Acuña, María: *El ancho camino se bifurca*, Buenos Aires, Edición privada, 2003.

Amiela, Evar Orlando: *El Parque Luro*, La Pampa, Edición del autor, 1992.

Arzuaga, Stella Maris: *Las calles y su gente*, Arrecifes, Di Lenarda, 2005.

Avellaneda, Julio: *Se fueron*, Buenos Aires, Emecé, 1991.

Barilari, Eduardo: *Los monumentos*, Buenos Aires,

Ediciones Culturales Argentinas, 1972.

Barilari, Eduardo: "Monumentos de Buenos Aires",
en *Revista Nacional de Cultura* N° 6, 1980.

Barros y Arana, María Celina: "La vida íntima de una
de las familias de los próceres de mayo, los
Matheu (1844-1852)", en *Boletín del Instituto de
Historia Argentina*, N° 10, Buenos Aires, 1961.

Berjman, Sonia; Di Bello, Roxana y Magaz, María del
Carmen: *Plaza San Martín: imágenes de una
historia*, Buenos Aires, nobuKo, 2003.

Berjman, Sonia; "Carlos Thays, el gran paisajista", en
Todo es Historia N° 388, 1999.

Bose, Walter y Sáenz, Julio C.: *Sellos postales
argentinos con historia*, Buenos Aires, Manrique
Zago, 1981.

Buch, Esteban: *Ojuremos con gloria morir*, Buenos
Aires, Editorial Sudamericana, 1994.

Bucich Escobar, Ismael: *Historia de los presidentes
argentinos*, Buenos Aires, s/e, 1934.

Bunge, Julia Valentina: *Vida - Época maravillosa
1903-1911*, Buenos Aires, Emecé, 1965.

Cárdenas, José Eduardo y Payá, Carlos Manuel: *La
familia de Octavio Bunge*, Buenos Aires,
Editorial Sudamericana, 1995.

Casella de Calderón, Elisa: "Plaza de Mayo", en
Buenos Aires nos Cuenta, N° 17, Buenos Aires,

2000.

Centenario Argentino. Álbum historiográfico de Ciencias, Artes, Industria, Comercio, Ganadería y Agricultura, 1810-1910, Buenos Aires, Ediciones Cabral, Font y Cía., 1910.

Chirico, Gabriel Darío: *Las primeras damas de la historia argentina (de 1826 a 1952)*, Buenos Aires, Dunken, 2005.

Cócaro, Nicolás y Cócaro, Emilio: *Florida, la calle del país*, Buenos Aires, Fundación Banco de Boston, s/f.

Columba, Ramón: *El Congreso que yo he visto*, Buenos Aires, Columbia, 1978.

Contreras, Leonel: *Rascacielos porteños*, Buenos Aires, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2005.

Córdoba, Alberto O.: *El barrio de Belgrano*, Buenos Aires, Planeta, 1998.

Cortés Conde, Ramón: *Historia de la policía de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Biblioteca Policial, 1937.

Cresto, Juan José: *140 años de registros del progreso: patentes y marcas*, Buenos Aires, Jorge Rossi Casa Editorial, 2004.

Cutolo, Vicente e Ibarguren, Carlos (h): *Apodos y denominativos en la historia argentina*, Buenos

Aires, Elche, 1974.

Cutolo, Vicente Osvaldo: *Historia de los barrios de Buenos Aires*, Buenos Aires, Elche, 1998.

Cutolo, Vicente Osvaldo: *Novísimo Diccionario Biográfico Argentino (1930-1980)*, Buenos Aires, Elche, 2004.

Cutolo, Vicente Osvaldo: *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino*, Buenos Aires, Elche, 1968.

Del Carril, Bonifacio: *La Plaza San Martín*, Buenos Aires, Emecé, 1988.

Del Pino, Diego A.: “Guía histórica de la avenida Santa Fe, desde Pacífico hasta Fitz Roy”, en *Todo es Historia*, N° 367, 1998.

Del Pino, Diego A.: *Historia del Jardín Botánico*, Buenos Aires, Junta de Estudios Históricos de Palermo, 1990.

Del Pino, Diego A.: *Historia del Jardín Zoológico Municipal*, Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1980.

Del Pino, Diego A.: *Historia y leyenda del arroyo Maldonado*, Buenos Aires, Cuadernos de Buenos Aires, 1971.

Del Pino, Diego A.: *Palermo, un barrio porteño*, Buenos Aires, Fundación Banco de Boston, 1991.

Domínguez Soler, Susana T. P. de: *Urquiza* -

Ascendencia vasca y descendencia en el Río de la Plata, Buenos Aires, Segret & Asociados, 1992.

Crónica Argentina Histórica, Buenos Aires, Editorial Códex, 1968.

“El cometa Halley”, en *La Nación* del 16/5/1910.

Etchegaray, Mariano: *Historia de la Sociedad Sportiva Argentina en Palermo*, en Jornadas de Historia del Pago de la Costa, 2004.

Fernández Lalanne, Pedro: *Los Uriburu*, Buenos Aires, Emecé, 1989.

Fernández Lalanne, Pedro: *Los Álzaga y sus épocas*, Buenos Aires, s/e, 2005.

Fundación Standard Electric: *Historia de las comunicaciones argentinas*, Buenos Aires, Fundación Standard Electric, 1979.

Gálvez, Lucía: *Delfina Bunge - Diarios íntimos de una época brillante*, Buenos Aires, Planeta, 2000.

Gesualdo, Vicente y otros: *Historia argentina*, Buenos Aires, Editorial Océano, 1981.

González Arrili, Bernardo: *Historia de la Argentina, según las biografías de sus hombres y mujeres*, Buenos Aires, Nobis, 1967.

Grementieri, Fabio: *Palacio Bosch*, Buenos Aires, Editarq, 2001.

Gutiérrez, Ramón y Berjman, Sonia: *La Plaza de Mayo*, Buenos Aires, Fundación Banco de Boston, 1995.

“Hace 70 años fue inaugurada la estatua de Belgrano en Plaza de Mayo”, en *La Prensa* del 19/12/1943.

Haedo, Oscar Félix: *Las fuentes porteñas*, Buenos Aires, Cuadernos de Buenos Aires, 1978.

“Halley”, en *Todo es Historia*, N° 85, 1974.

Herz, Enrique: *Historia de la Plaza Lavalle*, Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1978.

Hoss de Le Comte, Mónica: *San Isidro*, Buenos Aires, Fundación Banco de Boston, 1991.

Ibarguren Aguirre, Carlos F.: *Los Antepasados a lo largo y más allá de la historia argentina*, Buenos Aires, Edición del Autor, s/f.

Ibarguren, Carlos: *La historia que he vivido*, Buenos Aires, Peuser, 1955.

Jasca, Adolfo: *Las iglesias de Buenos Aires*, Buenos Aires, Itinerarium, 1993.

“La inquietante visita del cometa de Halley”, en *La Nación* del 22/4/1910.

La Nación, Edición del Aniversario de la Revolución de Mayo, Buenos Aires, 1910.

La Razón, *Historia Viva*, 9 de julio de 1966.

Lafuente Machain, Ricardo de: *El barrio de la*

Recoleta, Buenos Aires, Cuadernos de Buenos Aires, 1945.

Lainez de Estrada, Carlota: *Y la familia quería saber*, Buenos Aires, Indugraf S.A., 1982.

Leiva, Alberto David: *Los días del Centenario de Mayo*, San Isidro, Academia de Ciencias y Artes de San Isidro, 2000.

Levene, Gustavo Gabriel: *Historia de los presidentes argentinos*, Buenos Aires, Sánchez Terruelo Editor, 1992.

Lironi, Julio Víctor: *La aeroestación argentina y sus precursores*, Buenos Aires, Edición del Autor, 1958.

Llanes, Ricardo M.: *El barrio de Parque de los Patricios*, Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1974.

Lozier Almazán, Bernardo: *El arcón de los recuerdos*, Buenos Aires, Carta Abierta, 1995-2000.

Lozier Almazán, Bernardo: *Reseña histórica del partido de San Isidro*, Buenos Aires, Editorial Las Lomas, 1986.

Luca, Rubén Mario de: *Historia de los apellidos argentinos*, Buenos Aires, Editorial Skorprios, 1998.

Luqui Lagleyze, Julio A.: “La aviación heroica”, en *Todo es Historia*, N° 122, 1977.

- Luqui Lagleyze, Julio A.: *Sencilla historia de Buenos Aires*, Buenos Aires, Librerías Turísticas, 1998.
- Malvagni, Antonino: *Mis treinta años de vida artística en la República Argentina*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Editorial Italia, 1931.
- Magaz, María del Carmen: *Escultura y poder*, Buenos Aires, Acervo Editora Argentina, 2007.
- Magaz, María del Carmen y Arévalo, María Beatriz: *Historia de los monumentos y esculturas de Buenos Aires: Plaza San Martín, Plaza Lavalle, Parque Lezama*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1985.
- Magaz, María del Carmen y Arévalo, María Beatriz: “La columna meteorológica”, en *Revista Historias de la Ciudad*, Buenos Aires, N° 41, junio de 2007.
- Manrique Zago Ediciones: *Judíos & argentinos*, Buenos Aires, Manrique Zago, 1988.
- Manrique Zago Ediciones: *Presencia alemana en la Argentina*, Buenos Aires, Manrique Zago, 1985.
- Maschwitz, Jorge A.: *1858 Maschwitz 2008*, Buenos Aires, Dunker, 2008.
- Masini, María Elisa: *Lejanos recuerdos en 1960*, Montevideo, s/e, 1960.
- Matamoro, Blas: *El Teatro Colón*, Buenos Aires,

Centro Editor de América Latina, 1972.

Mujica Lainez, Manuel: *Aquí vivieron. Historia de una quinta de San Isidro (1583/1924)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1969.

Nogués, Germinal: *Buenos Aires, ciudad secreta*, Buenos Aires, Sudamericana, 2004.

O'Donnell, Pacho: *Historias Argentinas*, Buenos Aires, Sudamericana, 2006.

Oller, Raúl: *Breve historia del automovilismo*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1971.

Onelli, Clemente: *Idiosincrasias de los pensionistas del Jardín Zoológico*, Buenos Aires, El Elefante Blanco, 1999.

Parapugna, Alberto: *Historia de los coches de alquiler en Buenos Aires*, Buenos Aires, Corregidor, 1980.

Parise, Lidia y González, Abel: *La fin del mundo*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1972.

Peers de Perkins, Carmen: *El siglo y yo*, Buenos Aires, Letras de Buenos Aires, 1983.

Petriella, Dionisio y Miatello, Sara, *Diccionario Biográfico Ítalo Argentino*, Buenos Aires, Asociación Dante Alighieri, 1976.

Pigna, Felipe: *Los mitos de la historia argentina 2*,

Buenos Aires, Planeta, 2005.

Piñeiro, Gabriel: *Barrios, calles y plazas de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1997.

Priamo, Luis: *Imágenes de Buenos Aires*, Buenos Aires, Fundación Antorchas, 2001.

Puccia, Enrique H.: *Intimidaciones de Buenos Aires*, Buenos Aires, Corregidor, 1990.

Rodríguez, Adolfo Enrique y Zappietro, Eugenio Juan: *Historia de la Policía Federal Argentina*, Buenos Aires, Editorial Policial, 1999.

Romay, Francisco: *Historia de la Policía Federal Argentina*, Buenos Aires, Biblioteca Policial, 1964.

Romay, Francisco: *Las milicias del fuego*, Buenos Aires, Ediciones Históricas Argentinas, 1955.

Sáenz Araya de Schwald, Raquel y Fornieles, Josefina: *Austria-Hungría y el Centenario*, Buenos Aires, Edición de las autoras, 2009.

Sáenz, Jimena: "Miedo y festejos en el Centenario", en *Todo es Historia*, N° 71, 1973.

Salas, Horacio: *El Centenario*, Buenos Aires, Planeta, 1996.

Sosa de Newton, Lily: *Las argentinas de ayer a hoy*, Buenos Aires, Zanetti, 1967.

Sosa de Newton, Lily: *Diccionario biográfico de*

mujeres argentinas, Buenos Aires, Plus Ultra, 1980.

Sosa de Newton, Lily: *Las protagonistas*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1999.

Tenembaum, León: *Tribunales*, Buenos Aires, Fundación Banco de Boston, 1989.

Tesler, Mario: *La telefonía argentina*, Buenos Aires, Editorial Rescate, 1990.

Toto, Carlos María; Marinese, Leticia y Estévez, Carlos Alberto: *Monumentos y obras de arte en el espacio público de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2001.

Un álbum para el recuerdo, Buenos Aires, Asociación de Hoteles, Restaurantes, Confiterías y Cafés, 1995.

“Un matrimonio suicida”, en *La Nación* del 7/5/1910.

Uriburu de Lernoud, Mónica: *Palermo, los valores perdurables*, Buenos Aires, Anales de la Sociedad Rural Argentina, 1980.

Viale, César: *Estampas de mi tiempo*, Buenos Aires, Casa Editora Julio Suárez, 1943.

Vigil, Carlos: *Los monumentos y lugares históricos de la Argentina*, Buenos Aires, Editorial Atlántida, 1977.

Villeco, Miguel: *Cronologías para una historia de la*

Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2000.

Villordo, Oscar Hermes: *Manucho*, Buenos Aires, Planeta, 1991.

Vizoso Gorostiaga, Manuel: *Diccionario y Cronología Histórica Americana*, Buenos Aires, Editorial Ayacucho, 1947.