

# **PATRONES DE ASENTAMIENTO Y MOVILIDAD DE LOS INMIGRANTES EUROPEOS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (1870-1914). UN APOORTE METODOLOGICO A PARTIR DE LA INCIDENCIA DEL TRANSPORTE, LA VIVIENDA Y EL MERCADO DE TRABAJO**

*Lic. Guillermo Ariel Aramayo  
F.de H. y Cs. Edu. UNLP  
Depto. De Geografía.*

El Presente trabajo forma parte de una investigación realizada sobre las formas de asentamiento y movilidad de migrantes isleños españoles llegados a la Argentina entre 1860-1930, a lo que se ha denominado "ámbito social complejo" Buenos Aires ciudad **1**. Se adelantan aquí las primeras conclusiones resumidas sobre los patrones de ocupación y orígenes de la segregación socioespacial en la ciudad porteña en base al análisis de la incidencia de la vivienda urbana y el conventillo, el tranvía y el ferrocarril, el mercado de trabajo y el nivel de vida de los trabajadores. Como 1ºobjetivo se pretende insertar el análisis de ciertas condiciones y factores económico sociales que tienen que ver con variables que influyeron en las pautas de radicación, a partir de los cuales se despliegan una serie de estrategias y redes de relaciones personales, que inciden en los patrones de movilidad. El 2ºobjetivo se plantea evaluar qué factores incidieron en el fortalecimiento de esas relaciones sociales dentro de la corriente migratoria, teniendo en cuenta que existen lazos de origen que sufren transformaciones en un espacio receptor nuevo.

## **Consideraciones sobre el marco teórico**

En nuestro caso la particularidad reside en la formación de un centro urbano de proporciones en el cual las formas de asentamiento se resolverán específica y comparativamente de forma diferente a las regiones y centros urbanos del interior, inclusive a otras capitales del mundo, receptoras de iguales corrientes migratorias. Diferencia que se asienta en las condiciones históricas, económicas, sociales, políticas y culturales, en pleno apogeo de la división social del trabajo.

El trabajo de Samuel Baily **2** es innovador en el tema desde el punto de vista teórico y del estudio de caso concreto. Este autor analiza los patrones de asentamiento en general en dos etapas: una primera considerando los patrones originales de asentamiento, y posteriormente los patrones de movilidad, a partir de desagregar una serie de variables a distintos niveles: el tipo de fuentes de trabajo y su ubicación, el mercado de la vivienda, y el sistema de transporte como variables estructurales, y un segundo grupo de variables, denominadas culturales, a partir de la esencia y particularidad cultural de los inmigrantes, en la perspectiva del ascenso social.

Estas reflexiones han llevado a plantear el trabajo en el nivel de análisis de los Patrones de asentamiento, considerando como variables estructurales: el tranvía y ferrocarril, la vivienda urbana, y el mercado de trabajo, que evolucionan temporalmente en los Patrones de movilidad, a partir de evaluar la influencia del transporte, devenida de la 1ª variable, y el nivel de vida de los inmigrantes trabajadores a partir de la 2ª y 3ª variables. Por encima de estos niveles se estudia la estructuración de los barrios porteños a partir de la característica demográfica de cada circunscripción, y un esbozo de la trama urbana.

## La ciudad a principios de siglo

Desde la fundación de Garay, esta Gran Aldea se perfiló como un centro comercial y administrativo que enfrentaba grandes dificultades. Creció sobre una agricultura de subsistencia incorporando funciones administrativas, comercio de cueros y sebos, y el contrabando en aumento, coronando un crecimiento poblacional de 7500 habitantes hacia el 1700 <sup>3</sup>. Hacia fines del siglo XVIII ya contaba con un creciente poder político como 4ª ciudad virreinal dominando judicial, financiera y militarmente la región de la actual Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay, y norte de Chile, llegando a contar con cerca de 40.000 habitantes. Incrementó notoriamente el comercio de cueros, y la recaudación de su aduana. Así la ciudad independizada hacia 1810 de la Corona mantuvo un control relativo sobre el territorio de las actuales provincias no pudiendo retener las regiones de Paraguay, Bolivia y Uruguay. Esta ruptura con España la benefició, convirtiéndola en puerta de entrada y salida de Argentina hacia el mundo. En el transcurso del siglo el comercio continuó su carrera ascendente con una importante injerencia y dominio de comerciantes británicos que terminaban por drenar las últimas reservas monetarias del interior. Así Bs.As. pasaba a reemplazar al Litoral, cuya explosión ganadera de décadas anteriores había sido devastada por las campañas militares y desde este momento comienza a explotar su estratégica posición económica y política, habida cuenta que su importancia en el contexto mundial, era aún marginal, como consumidor de la producción textil de la metrópoli, y como exportador. La respuesta de las economías del interior y el Litoral a esta situación de ahogo desencadenó fuertes tendencias centrífugas a partir de la vinculación con mercados de países limítrofes, que les permitieron hasta los '50 sobrevivir en situación de continua postergación. En la 2ª mitad del siglo sobre fuertes enfrentamientos militares, la oligarquía terrateniente pampeana, aliada a grupos oligárquicos del interior termina por imponer un nuevo curso a partir de la anulación de las aduanas interiores, articulando un proceso de unificación económica y centralización política, que termina por consolidarse por 1880. Unificación económica, a su vez, sustentada en la extensión del ferrocarril que conectó al interior, pero no significó desarrollo conjunto, a excepción de Tucumán y Mendoza.

Paralelamente el poder político extendía su dominio hacia el oeste y sur de la ciudad sobre la frontera con el indio, que terminaría de consolidar con la campaña de 1879-1884 mas allá del río Colorado. Se consolidaba así el espacio pampeano, iniciado con la cría de ovinos, caballos y vacunos hacia 1820 en tan sólo una franja de 30 a 90 kilómetros de Bs.As. y que con la siembra de trigo, maíz, lino y alfalfa proporcionaba nuevos productos y exportaciones en 1860. Pero esta consolidación que contó con la incorporación de cierta fuerza laboral, de colonos inmigrantes y campesinos que arrendaban tierras, se hizo a expensas de un fortalecimiento en la concentración de la tierra. El trazado de enormes latifundios que en última instancia terminaría por repeler a los migrantes que conformarían una corriente migratoria de varios millones en las próximas décadas.

Argentina, considerado como uno de los "espacios abiertos", con baja densidad de población y condiciones climáticas y ecológicas posibles fue destinataria de préstamos e inversiones en infraestructura -por ej. FFCC, los primeros servicios urbanos de la ciudad, etc.- y de millones de personas oriundas de espacios rurales. Estas condiciones la insertaron en la división internacional del trabajo, potenciaron las ventajas naturales de la pampa, y permitieron al poder terrateniente disponer de la tierra ante la afluencia de millones de trabajadores. Tres siglos de constante crecimiento y una incuestionable supremacía en relación al interior convirtieron a Bs.As. en Distrito Federal, centro político de la nación, receptor de los recién llegados de Europa y organizador de una actividad ganadera pampeana pujante para comienzos del siglo XX. El otro elemento significativo de dominación sería la extensión del ferrocarril que para 1870 con centro en Bs.As, llegaba hasta Córdoba desde Rosario estimulando y condicionando a todo el interior a comerciar con su puerto.

## **Buenos Aires: formas de ocupación y orígenes de la segregación socioespacial**

Buenos Aires al sur mantenía el "idioma y hasta los olores de Génova" <sup>4</sup> en el Distrito 4, en la Boca a la entrada del Riachuelo. Terrenos bajos, anegadizos, expuestos al río, esta parte de la ciudad ocupada según cifras censales de 1909 por un 31% de italianos, se presentaba como el área más poblada del sur desde donde podía observarse, hacia el Oeste, la incipiente industria de la ciudad con aserraderos, hornos de ladrillos, frigoríficos, curtiembres, cervecerías, lavaderos de lana, y destilerías en el Distrito N°3, en Barracas. Mas allá del Riachuelo, en Avellaneda, podía divisarse el empuje industrial a partir de lo que en esos momentos era ya un centro de procesamiento de productos agropecuarios. De este entramado de galpones y depósitos en Barracas, surgía el único ferrocarril hacia Plaza Constitución, que conectaba con la ciudad. Esta fuerte limitante física en el terreno había convertido a la Boca y en especial a Barracas, en áreas donde la propiedad tenía poco valor y por ende la pequeña industria encontraba un lugar inmejorable bordeando al Riachuelo. Hasta aquí llegaban los desagües y el agua corriente. Mas allá, al Oeste, nada había y la población era escasa. Pero esta misma circunstancia en 1914 demostraba que hasta allí llegaban muchos de los trabajadores inmigrantes que "escapaban" de los conventillos del centro. El Distrito N°1, Velez Sarfield, el más grande en extensión, casi una cuarta parte de la ciudad, albergaba 103.000 habitantes, (muy por arriba de los 17.000 de 1904) con 13.900 casas, de las cuales 9.300 están comprendidas como casas con 3 o menos habitaciones, característica de los obreros denominados "en ascenso". Pese a este crecimiento el sur se muestra poco poblado, pues su densidad es la más baja de la ciudad. Si hablamos de un distrito tan grande, su baja densidad incidió para que recién en 1910, empezaran a extenderse el tranvía desde la Boca y Barracas hacia un área muy pequeña. Por otro lado el Ferrocarril del Oeste seguía extendiéndose desde Flores hacia el Oeste, pero tocando sólo el Norte de este Distrito. Para 1910 las líneas de tranvía habían llegado al Oeste de la Ciudad, dejando amplios espacios entre una línea y otra. La pavimentación era escasa, mostrando las recientes radicaciones de trabajadores más prósperos, y las pocas manzanas que comenzaban a disponerse no contaban aún con servicios básicos. A lo sumo éstos eran suministrados por los vecinos mismos: agua corriente, desagües y recolección de residuos.

A partir de la 1ª línea férrea del país de 1857, desde Plaza de Mayo hasta Flores, recorriendo casi 10 Km., se fue extendiendo inicialmente la ciudad con la Avenida Rivadavia y la edificación de hasta 5 o 6 manzanas a ambos lados y la red tranviaria desde el Este hasta Flores. Así en el Distrito N°5, Flores mostraba cierto auge mayor al Sur y Oeste de la ciudad. Por lo pronto su mayor altura había atraído, años anteriores, algunos residentes porteños que construían sus casas de fin de semana y veraneo, como en el sector Norte. Pero a esta ocupación le siguió un afianzamiento poblacional de empleados y obreros atraídos por la mayor frecuencia y extensión territorial de la red tranviaria que permitía el acceso hasta 2 o 3 cuadras paralelas a la Avenida Rivadavia. Sumado a esto la posibilidad de acceder a viviendas con agua potable, cloacas y calles iluminadas desde Flores a Plaza Once, hacía de este distrito un nuevo espacio pujante que extendía su ocupación. La franja sur del distrito era la más atrasada, quizás respondiendo a la dinámica ocupacional del sur, aunque presentaba amanzanamiento con veredas que permitían su acceso pese a sus calles de tierra. Para 1909 los inmigrantes españoles e italianos en Flores, constituían una porción poblacional, en porcentaje apenas inferior al promedio de la ciudad (cerca de una 3ª parte de la población).

Si la extensión había dominado hacia el Oeste, cuando nos aproximamos a Plaza Once la población crecía enormemente, siendo los Distritos N°8, 9, 10 y 11 los más densamente edificados y poblados, con 235.000 habitantes y un poco más de 300 habitantes por hectárea. Esta zona limitada por las calles Boedo al Oeste, Entre Ríos - Callao al Este, Córdoba por el Norte e Independencia por el Sur, se continuará en dirección al puerto, en los Distritos N° 12,

13 y 14, en un rectángulo muy similar con iguales límites Norte y Sur hasta la ribera, que incluiría Plaza de Mayo.

De toda la ciudad, los Distritos Nº 10 y 11 se constituían en los más poblados, es decir las manzanas entre las calles Entre Ríos y Avenida 9 de Julio, entre Independencia y Córdoba, constituirían uno de los pocos lugares donde se desarrollaron los denominados "enclaves étnicos": casi 4.000 judíos rusos en el centro del Distrito Nº11. Aquí es donde encontramos la característica del asentamiento de los viejos y nuevos moradores de la ciudad: los conventillos. Mientras que el total de habitantes que residían en este tipo de vivienda en el Distrito Nº 10 y 11 llegaban a 21% en 1904, en los Distritos Nº 12,13 y14 llegan al 27%. Si tomásemos los Distritos 8,9,10 y 11 el porcentaje llegaría al 15%.

El porcentaje de argentinos en estos últimos 4 Distritos que rodean a Plaza Once, llega a 54%, los españoles al 12 % (2 puntos por debajo del promedio general) y los italianos alcanzaban al 26 %, casi 3 % por encima de la media de la ciudad. Estos 4 distritos, salvo el área Suroeste, tenían el privilegio del agua corriente, cloacas y recolección de residuos. Todas sus calles eran adoquinadas y las del Distrito 11 con asfalto, incluyendo la iluminación a gas.

Para 1910, los distritos antes mencionados 12, 13 y 14, que rodeaban a Plaza de Mayo, abarcando un poco más de 7 km.2, seguían constituyendo el corazón de la ciudad, con una población de 193.000 habitantes y una densidad de 220 habitantes por hectárea. Era el centro urbano donde funcionaba la administración pública, las actividades financieras y comerciales de la ciudad, de alcances nacionales y donde estaban las salas de espectáculos, cultura y los colegios de la "clase alta" porteña. Entre fines del siglo XVIII y XIX, sobretudo en los Distritos Nº 13 y 14, había ocurrido el fenómeno de corrimiento de las viviendas de sectores de esta clase hacia el norte del Distrito Nº 13, hacia Plaza San Martín, que daría origen al Barrio Norte. Esta mudanza, sumada a la invasión de inmigrantes, daría como resultado un espacio concentrado de fuertes contrastes. Las casas con varios patios y muchas habitaciones de la burguesía porteña, eran convertidos en conventillos con alquileres bajos por habitación en algunos períodos, que permitía a los nuevos trabajadores solos o con sus familias, estar cerca de sus trabajos, ya sean obras de construcción, almacenes, diques del puerto o simplemente en la calle. Este "mundo inmigrante" de hacinamiento y pobreza, convivía con la elite porteña, con las mansiones y salas teatrales, con terratenientes, grandes comerciantes y gobernantes, en tan sólo 400 manzanas aproximadamente. De todas las corrientes migratorias los españoles crecieron en proporciones interesantes, llegando en 1910 a representar el 30% de los 68.000 habitantes del Distrito Nº 13, el 25% del distrito Nº12 y el 23 % del 14, porcentajes muy por encima del promedio de la ciudad. Estos tres distritos, diseñados desde la colonia, presentaban manzanas con veredas, calles asfaltadas o con adoquín, agua corriente, cloacas, recolección de residuos y luz eléctrica, y era atravesada por una densa red de tranvías que transitaban por calles angostas con veredas aún más estrechas.

Al Norte de la calle Córdoba se diseñaba otro ámbito de la ciudad menos poblado, pero también fuertemente polarizados socialmente. Nos referimos a los distritos Nº16, 17, 18, 19,20 que a través de las calles Santa Fe-Cabildo y Avenida Alvear articularían los barrios residenciales características de la burguesía porteña a partir del Barrio Norte, en el distrito 20.

Esta suerte de contrastes se plasmaría por un lado al nordeste con en el Hotel de Los Inmigrantes, frente a la llamada Plaza de los Ingleses más allá del cual los 2 ferrocarriles, el del Oeste y el del Norte partían desde Retiro hacía La Pampa, trasladando a los trabajadores inmigrantes que habían permanecido hasta 5 días en el hotel luego de su desembarco. A partir de la plaza San Martín, en el NO del distrito nacía el Barrio Norte característico por sus amplias mansiones de dos pisos que contrastaban con las pequeñas chozas o casas muy precarias a ambos márgenes de las vías. El cruce de la calle Córdoba y Paseo de Julio era uno de los peores barrios de la ciudad por sus condiciones de vida, muy aglomerado concentrando inmigrantes

sirios, libaneses y del cercano oriente, que había conquistado en esos días el nombre de Barrio de los Turcos.

Todo parecía bien organizado: un hotel recién terminado que contenía transitoriamente la mano de obra que necesitaba la pujante llanura pampeana y dos trenes que desde la puerta los cargaba. Para quien retornaba estaban allí los conventillos del centro o las zonas bajas de hacinamiento. Si seguimos solo los datos censales, quizás este distrito no se pueda describir cercanamente a lo que fue: pocas mansiones ocupando algunas manzanas y más del 30% de la población hacinada en conventillos. Su densidad es menor al centro urbano, pero considerando la zona portuaria, el cementerio de la Recoleta, las vías y las mansiones, las condiciones de vida de los trabajadores y humildes no se alejaba demasiado de la situación del centro o la Boca, inclusive por su composición étnica, aunque en este último caso los contrastes se marcarían por el total abastecimiento de agua corriente, asfalto de sus calles, iluminación y cloacas que en el distrito del sur portuario escaseaba. Así los contrastes no solo se manifestaban por ingresos, tipo de vivienda y status social. Fue característico que la ocupación del espacio se diera de forma diferencial: las zonas bajas para trabajadores inmigrantes y nativos, mendigos y pobres. Las zonas altas, aprovechando las ondulaciones del terreno, para ser ocupadas por los sectores de la elite, como sucediera a lo largo de la Avenida Alvear. Con la llegada de los servicios de transporte, el Distrito N°18 cuyo valor de la tierra era relativamente bajo, atrajo a empleados y obreros de bajos salarios y en poco más de cinco años duplicó su población llegando en 1909 a 103.000 habitantes con 60% de argentinos y sólo un 26% de italianos. Si bien su densidad es baja, esto se debió a la permanencia de grandes áreas despobladas. Para 1914 sólo un 25% de las casas eran pequeñas con menos de 3 habitaciones, y un 3% de la población vivía en conventillos según el censo de la ciudad. Fue un distrito que recibió tardíamente la extensión de agua corriente y cloacas.

El distrito N°19, más cercano al centro, compartiendo con el N°20 la extensión del Barrio Norte tenía más alta densidad de población que el N°18 pero menor cantidad de habitantes y un marcado descenso de las viviendas pobres: sólo un 9% de población vivía en conventillos. Pero a diferencia del anterior, casi todo el distrito tenía agua corriente, cloacas, calles adoquinadas con iluminación a gas y mayor densidad de vías tranviarias. Ambos distritos, 18 y 19, mantenían esos contrastes de mansiones y barrios bajos y endebles.

Esta suerte de contrastes se continúa rumbo noroeste más allá de Palermo con el pujante barrio del Bajo Belgrano frente al insalubre barrio de Las Ranas en el distrito N°16. Siguiendo por calle Cabildo desde el distrito N°17 al 16 aparecía el barrio de Belgrano también ubicado en terrenos altos, que con el ferrocarril Central Argentino se incorporaba a la ciudad. Este barrio treinta años antes comenzaba a nuclear casas de veraneo de la elite porteña, pero a partir de la fluida red ferrotranviaria, sectores de trabajadores con mejor nivel de ingresos, comerciantes y empleados bien remunerados comenzaron a configurar uno de los barrios más destacados de Bs.As. y también más costosos ya para 1910. Este núcleo entre ambos distritos no extendió más allá el asentamiento concentrado, y en realidad los campos despoblados del norte del distrito N°16 y parte del 17 pesaban en el área convirtiéndola en la de menor densidad de población: 100.700 habitantes esparcidos en 35 km<sup>2</sup>. con un promedio de 25 personas por hectárea. Así la cantidad de viviendas aumentaba, pero disminuían aquellas que tenían 3 o menos habitaciones indicando un mejor nivel de vida, teniendo en cuenta que para el censo de 1904 no había conventillos en Belgrano.

En todo el espacio norte y oeste de la ciudad el ferrocarril cumplió un rol destacado. De las dos líneas de retiro, antes de llegar a Belgrano una verdadera red de tres ramificaciones se abría, más el ferrocarril que partía de Chacarita, que pasaba por Villa Devoto al oeste en el distrito N° 15, habrían de otorgar seis estaciones en los distritos 16 y 17, que sumado a la red tranviaria alrededor de la plaza principal de Belgrano, acompañaban la formación y asentamiento en el sur y oeste del distrito 17, en Chacarita y más allá hasta el oeste del distrito 16 en Villa

Urquiza, ambos barrios de rápido crecimiento. Contrariamente al desarrollo de servicios que tenía Belgrano, Chacarita y Villa Urquiza sólo contaban con pocas calles adoquinadas e iluminadas y mínimos servicios.

## **A modo de conclusión**

Analizadas las variables estructurales consideradas más relevantes se concluye que el pasaje de "Gran Aldea" a Metrópoli de la ciudad de Bs.As. constituyó un fenómeno urbano singular. Si bien originalmente este espacio se abría al mundo para recepcionar y trasladar trabajadores inmigrantes, el problema de la tierra en la región pampeana con el latifundio y el arrendamiento excluyente para este sector social, significó que la ciudad terminara siendo un espacio receptor y reproductor de la fuerza de trabajo. Ampliando esta noción se puede establecer que el eje articulador, troncal para la Metrópoli, sobre todo acentuado en los períodos de auge económico como 1884-89 y 1905-12, pasaba por:

- Constituirse en puerta de entrada de trabajadores extranjeros, sobretudo europeos mediterráneos, como Italianos, Españoles, Franceses y Portugueses.
- Centralizar la salida de materias primas al mercado internacional y entrada de importaciones manufactureras.
- Conformarse en espacio reproductor de la fuerza de trabajo, en el sentido de las Configuraciones Espaciales características de los países dependientes o modernamente llamados del Tercer Mundo **5**

En este sentido esta Configuración Espacial se despliega con características de heterogeneidad social, no precisamente por insuficientes adaptaciones al proceso industrializador **6**, sino mas bien por las características asumidas como ámbito social donde la fuerza laboral iba a reproducirse. La ocupación de suelos bajos e inundables, la vivienda precaria, el transporte que se extendía pero insumía partes importantes de los salarios y por lo tanto un mercado de trabajo inestable y concentrado hicieron que no toda el área de la ciudad estuviera dispuesta a ser usufructuada por esas masas hambrientas de tierra y trabajo. Heterogeneidad que podríamos identificar como uno de los rasgos salientes y perdurables de cierta exclusión socioespacial que anidó la ciudad de Buenos Aires hasta nuestros días.

El otro aspecto a rescatar es el carácter que le asignamos a los inmigrantes en el proceso de formación de la Argentina moderna. Siguiendo ciertos análisis y conceptualizaciones de autores como José Panettieri o James Scobie, reafirmamos en este trabajo que la falta de oportunidades que el inmigrante encontró en el latifundio pampeano, y el cuasi fracaso de las primeras colonias en el sur de Sante Fe -para la radicación masiva de los recién llegados- condujeron irremediamente a una gran masa de extranjeros, muchos de ellos de origen rural, a integrar las filas de un proletariado aún en formación. Para 1914 el 26% de los extranjeros y residentes en el país, pertenecían por su profesión a la rama primaria, el 36% a la secundaria y el 38% a la terciaria sobre un total de 3.230.300 personas **7** ocupadas.

Asimismo Scobie profundiza su análisis sobre la estructura social -desde una perspectiva teórica diferente- señalando el abismo que distanciaba a la denominada "Gente decente", aquel sector social culto, con tradición, educación, prestigio y poder, de la "Gente de pueblo", es decir los trabajadores que dependían de ella **8**. El primer sector sólo alcanzaba al 4 o 5 % de la población, y el segundo el 95% restante, y a decir de Scobie "Para este grupo la posibilidad de ascender en la escala social podía realizarse sólo por medio de la economía, el trabajo duro, y sobre todo la buena suerte" **9**. A este amplio abanico de análisis se los ha caracterizado como modelo de corte pesimista, quizás por evaluar resultados no tan alentadores de la política implementada hacia el inmigrante y sus condiciones de vida, y el rol jugado en el proceso de cambios de la Argentina moderna.**10**. Independientemente de la valoración que pueda hacerse

del padecimiento de millones de trabajadores, como una empresa exitosa o no, sería impensable en este trabajo tomar partido de este debate y abrir juicio sobre algunas de las posiciones señaladas. Aunque sí necesitamos definir que esta gran corriente migratoria fue partícipe central del proceso de formación del nuevo asalariado urbano argentino y en este sentido se la debe analizar. Esto implica que sus organizaciones sociales, sindicales y políticas, necesidades, padecimientos, cultura e ideologías, incidirán de alguna forma en el nuevo espacio. Se transportarán en el asentamiento y movilidad espacial de forma particular a un momento y lugar determinado.

Y es sobre este escenario que se deben tener en cuenta los lazos amicales, de parentesco y de paisanaje, donde toman importancia las decisiones individuales y familiares, pero a la luz de un proceso que abarca condiciones comunes de millones de personas. Esto no significa que previamente el inmigrante se condicionaba a ser trabajador y pobre el resto de su vida. Pero hay que tener en cuenta que existió una serie de circunstancias y políticas del Estado y los grupos de poder, que implicaron discriminación, exclusión y mínimas posibilidades de mejor pasar para millones de trabajadores y sus familias. En muchos casos estas políticas lograron defraudar a varios miles y retornarlos; y a la mayoría acomodarlos como asalariados urbanos, que en 2ª o 3ª generación encontraron respiro a sus vidas. Es en este sentido que la cuestión de la vivienda urbana, la extensión y costos del transporte, las fuentes de trabajo, el precio de la tierra, cobran importancia como así "el deseo de ser propietarios, la capacidad de ahorro, y las relaciones de paisanaje" a decir de Baily. No se las ubica jerárquicamente por encima de las cuestiones culturales, sino íntimamente relacionadas con ellas, muchas veces primando unas relaciones por sobre otras.<sup>11</sup>

Estos objetivos de progreso, tantas veces no logrados, llevaron a los extranjeros a la búsqueda de nuevas conquistas sociales y paliativos para vivir. Esto implicó la formación de las primeras sociedades de ayuda mutua, y participación en las luchas sociales y gremiales de la primer década del 1900, como la de los alquileres de los conventillos, entre otras.

Sumamente contradictorio parece el proceso, si rescatamos que muy posiblemente la dinámica de la Sociedad Tipográfica Bonaerense, nos está señalando una de las pautas que algunas colectividades acuñaron de acuerdo a su inserción en la nueva sociedad.

Godio plantea que existe una coherción sobre el inmigrante, esencialmente económica, pero también espacial y cultural, sobre todo expresadas en pautas de discriminación y exclusión política. Esta marginación conduciría a que los migrantes se nucleen en Sociedades que al resolver problemas inmediatos refuerzan los mecanismos de cohesión familiar y de paisanaje. Esta suerte de coherción indicaba una doble contradicción en el inmigrante, dado por su condición de asalariado o "gente de pueblo" y su condición de extranjero.<sup>12</sup>

A su vez Yujnovsky tomaba el problema de la especulación de tierras y la concentración de la renta de alquileres de conventillo y casas de alquiler, en pequeños sectores de la elite porteña, para explicar el fenómeno de la exclusión del inmigrante de la asignación de recursos y beneficios del Estado y la absorción de porcentajes importantes de su salario y capitales acumulados.

Y Panettieri va mas allá, planteando que " El anarquismo y el socialismo incorporarán ideas que la elite gobernante juzgará exóticas para la sociedad argentina. Cuando las huelgas se multiplican el gobierno responderá con violencia, tratando de evitar que los disturbios afecten los intereses de comerciantes e industriales. A la represión física seguirá la legal...También quedará expresamente demostrada la xenofobia del grupo gobernante. Recelo en un comienzo que se transformará en odio cuando la presencia del extranjero amenaza resquebrajar la pirámide social construida por esa minoría detentadora del poder político y económico de la nación. Rechazo del inmigrante que no se ha nacionalizado porque salvo el derecho político



puede gozar de todos los demás que usufructúa el nativo; y que no demuestra interés por el primero porque sabe que, como a la mayoría del pueblo argentino, se le impedirá ejercerlo.<sup>13</sup>

En nuestra opinión, todas las exposiciones tendrán un ángulo de crítica, pero resumen condiciones objetivas materiales y subjetivas, que cada una de las corrientes migratorias y cada una de las familias de extranjeros percibió y debió enfrentar. Contraponer la superación, de estudios generales a particulares, o viceversa, puede resultar un tanto estéril, si se descuida la relación establecida entre extranjeros, Estado y burguesía porteña, sumada a las relaciones sociales establecidas entre ellos. El estudio a partir de las variables estructurales en una configuración espacial específica, como se señalara al principio, nos ha llevado a concluir a manera de hipótesis que la exclusión socioespacial, y la marginación política de los trabajadores inmigrantes actuó contradictoriamente, aislándolos en principio y permitiendo un mayor usufructo de su condición, pero fortaleciendo sus lazos familiares, amicales y de paisanaje.

Esto no implicó que el fortalecimiento de las redes de relaciones sociales y el mantenimiento de la inmigración en cadena anularan los enfrentamientos y las disputas extremas al interior de cada colectividad. Pero permitió que espacialmente cada corriente migratoria fortaleciera su asociación y esto se expresó en que los patrones de asentamiento tuvieron que ver con el mercado de trabajo, con los costos y tendidos de la red de transporte, con el valor de la vivienda, pero también con la posibilidad de no aislarse de sus paisanos, sus familias y su Sociedad o Centro Regional, que no sólo brindaba asistencia sino que permitía recrear las costumbres, la cultura, la solidaridad, los temores y el contacto en el ámbito de origen. Fueron partícipes en el movimiento general de población hacia el Oeste de la ciudad y protagonistas de la conquista de nuevos espacios urbanos.

Se ha tratado en este trabajo de aportar una nueva visión sugiriendo al final del trabajo una última conclusión a manera de hipótesis, que amerite nuevas reflexiones sobre este proceso en grandes áreas urbanas.

## Citas:

<sup>1</sup>Ana Jofre Cabello. "Así emigraron los baleares a la Argentina, Govern Balear, España, 1997.

<sup>2</sup> Samuel L. Baily. "Patrones de residencia de los italianos en Buenos Aires y Nueva York: 1880-1914", en Estudios Migratorios Latinoamericanos, CEMLA, Año 1, N°1, diciembre 1985.

<sup>3</sup> James Scobie. Buenos Aires del centro a los barrios (1870- 1910), Ed. Solar, Bs.As. , 1977, pag.21 y cuadros estad.

<sup>4</sup> James Scobie. Op.Cit. pag.

<sup>5</sup> Samuel Jaramillo, Luis Mauricio Cuervo. "Tendencias recientes y principales cambios en la estructura espacial de los países latinoamericanos".Revista Interamericana de Planificación N°90, abril-junio de 1990. El sentido central de estas configuraciones descansa en reivindicar el carácter de la Urbanización periférica y dependiente de América Latina, cuya principal característica es la no sincronía entre el modelo de acumulación y las crisis espaciales.

<sup>6</sup> Hemos visto que el Estado delimitando áreas para la industria, permitiendo condiciones de trabajo extremadamente flexibles por cantidad de horas y sin límite de edad, invirtiendo por medio de créditos con capitales extranjeros, en infraestructura de servicios de aguas y desagües, como en transporte y comunicación, se adaptó rápidamente a esta nueva actividad.

<sup>7</sup> Julio Godio. "El movimiento obrero y la cuestión nacional. Argentina:inmigrantes asalariados y lucha de clases. 1880-1910". Ed. Erasmo, Bs.As., 1972.

<sup>8</sup> James Scobie. Op.Cit. pag.267.

<sup>9</sup> James Scobie. Op.Cit. pag.273.

<sup>10</sup> Fernando J. Devoto, "Movimientos migratorios: historiografía y problemas", 1ª parte, pag.14,CEAL, Bs.As., 1992,

<sup>11</sup> En la década de 1860, el español mahonés Bartolomé Victory Suarez, va a traducir la obra del comunista utópico Cabet, y publica un semanario titulado "El Artesano", con la colaboración de Amadeo Jacques, Alejo Peyret, y Francisco Bilbao. El semanario planteaba que los derechos sociales fuesen incorporados a la Constitución, e instaba a los artesanos a "liberarse de la ignorancia". Mas tarde edita



"La revista Masónica Argentina" (1875) que publica algunos postulados de la sección latinoamericana de la Asociación Internacional de los Trabajadores, creada en 1872. También participa de la Sociedad Tipográfica Bonaerense fundada en 1857, que en 1878 se transforma en Unión Tipográfica con fines de lucha gremial, dado que la Sociedad solo limitaba su actividad al mutualismo (socorros mutuos), iniciando en agosto de ese año la primera huelga en Argentina. Casi mil son los participantes que lograron imponer el reemplazo del trabajo de los niños ,por adultos, fijación de topes mínimos de edad, elevación de salarios y fijación de horarios de trabajo. Luego del triunfo de la huelga, los trabajadores disolvieron la Unión, nucleándose nuevamente en la antigua Sociedad. Citado en "L' migración de illes Balears a L'Uruguay i a L'Argentina". Pag 28 y Julio Godio, op.cit. pag. 44.

12 Julio Godio. Op. Cit. Pag. 53 a 58.

13 Jose Panettieri. "Inmigración en la Argentina", Ed. Macchi, Bs.As.,1970, pag 130.

## Bibliografía:

- Samuel L. Baily. "Patrones de residencia de los italianos en Buenos Aires y Nueva York: 1880-1914", Estudios Migratorios Latinoamericanos, CEMLA, Año 1, N°1,diciembre/85
- Fernando J. Devoto. "Movimientos migratorios: historiografía y problemas", CEAL, Bs.As., 1992.
- Julio Godio."El movimiento obrero y la cuestión nacional. Argentina: inmigrantes asalariados y lucha de clases. 1880-1910". Ed. Eraso, Bs.As., 1972.
- Samuel Jaramillo, Luis Mauricio Cuervo. "Tendencias recientes y principales cambios en la estructura espacial de los países latinoamericanos". Revista Latinoamericana de Planificación N°90, Abril - junio de 1990.
- Ana Jofre Cabello. "Así emigraron los balears a la Argentina", Govern Balear, España,1997.
- Jorge Luis Ossoña. "La evolución de las economías regionales en el siglo XIX", Economía e Historia. Contribución a la historia económica argentina Ed. Tesis Norma 3ª ed., Bs.As., 1994
- José Panettieri. "Inmigración en la Argentina", Ed. Macchi, Bs.As., 1970.
- James Scobie. "Buenos Aires del centro a los barrios.(1870-1910), Ed. Solar, Bs.As., 1977.
- Oscar Yujnovsky."Política de vivienda en la ciudad de Buenos Aires , Desarrollo Económico N°54, Bs.As., 1974.

ANEXO: Esquema Red Tranviaria de Ciudad de Buenos Aires (J. Scobie. Op.Cit. pag.207) y Distritos de la ciudad (elaboración propia)

