

A photograph of a modern building's courtyard. The courtyard is multi-level, with balconies on each floor. The balconies have black metal railings and are adorned with various plants and flowers. The ground floor is paved with a black and white checkered tile pattern. The overall atmosphere is bright and airy, with natural light filtering through the open spaces.

**Eduardo Luis Balbachan**

## **LOS IGNORADOS PASAJES DE BUENOS AIRES**

**Una sinfonía de pasajes  
peatonales**

diseño

Balbachan, Eduardo Luis

Los ignorados pasajes de Buenos Aires. Una sinfonía de pasajes peatonales. Eduardo Luis Balbachan - 1a ed . - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Diseño, 2021.

568 p. ; 23 x 16 cm.

ISBN 978-1-64360-587-6.

Arquitectura.

Editor: Arq. Guillermo Raúl Kliczkowski

Diseño gráfico: DG Cecilia Ricci

Grabados y aguafuertes:

- José Esteban Callegari

Fotos:

- Del autor (1981)

- Micaela Mariel Mastropasqua (2014)

Derechos reservados

Hecho el depósito que marca la ley 11.723

1° Edición 1982 (Editorial Rodolfo Alonso)

2° Edición 2011 (Editorial Corregidor)

Hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina / Printed in Argentina

La reproducción total o parcial de este libro, en cualquier forma que sea, idéntica o modificada, no autorizada por los editores, viola derechos reservados; cualquier utilización debe ser previamente solicitada.

© 2021 Diseño Editorial

ISBN 978-1-64360-587-6

ISBN EBOOK: 978-1-64360-588-3

En venta:

LIBRERÍA TÉCNICA CP67

Florida 683 - Local 18 - C1005AAM Buenos Aires - Argentina

Tel: 54 11 4314-6303 - Fax: 4314-7135 - E-mail: cp67@cp67.com -

www.cp67.com

FADU - Ciudad Universitaria

Pabellón 3 - Planta Baja - C1428BFA Buenos Aires -Argentina

Tel: 54 11 4786-7244

EDUARDO LUIS BALBACHAN

**LOS IGNORADOS PASAJES  
DE BUENOS AIRES**

*Una sinfonía de pasajes peatonales*

LA VERSIÓN DEFINITIVA

diseño



# AGRADECIMIENTOS

*Al arquitecto José Esteban Callegari, por haber cedido sus grabados y  
aguafuertes para ser incorporados a este libro.  
Todas esas obras fueron por él expuestas, en la muestra presentada  
en el Museo de la Ciudad entre el 6 y el 14 de noviembre de 1976*

*A la Srta Micaela Mariel Mastropasqua, quien cedió sus fotos  
pertenecientes al blogspot <http://pasajesdebuenosaires.blogspot.com>  
para ser incorporadas a este libro, y es además autora de las fotos  
actuales de los pasajes (2014)*

*A Ezequiel Paolini, autor de las fotos del Pasaje de la Misericordia  
(2014)*

*Al Dr. Pablo R. Bedrossian, tenaz explorador de pasajes y otros  
secretos atesorados por las ciudades, con quien tuvimos variados  
intercambios.*

*Y finalmente, a todas las personas que, a lo largo de cuarenta años  
y cada cual a su manera, contribuyeron a la maduración de aquél,  
mi lejano proyecto original para que ahora, ya habiendo alcanzado  
su adulez, se vea plasmado en estas páginas. Son –y perdón si mi  
memoria claudica y omito a alguien–: Arq. José María Peña, Rodolfo  
Alonso, Manuel Pampin, Luis Alberto Ballester, Aquilino González  
Podestá, Lidia Balkenende, Enrique Puccia, Arq. María Marta Lupano.*



*“Hay calles con vida y calles momificadas;  
por unas se vive andando;  
por otras, se pasa caminando”*

**EZEQUIEL MARTÍNEZ ESTRADA**

*“(…)el porteño no es caminador y no le  
interesa nuestra ciudad, tampoco se entera del  
significado del nombre de la calle en que vive  
y no le importa que lo cambien o no”*

**FLORENCIO ESCARDÓ**

*“En la Argentina (...)no hay fantasmas, el  
pasado no interesa, se vive en un eterno  
presente, no hay memoria ni nostalgia”*

**JUAN JOSÉ SEBRELI**

*“Buenos Aires es la otra calle, la que no pisé  
nunca, es el centro secreto de las manzanas,  
los patios últimos, es lo que las fachadas ocultan(...)”*

**JORGE LUIS BORGES**





# PRÓLOGO DE LA PRIMERA EDICIÓN

La inmensidad de Buenos Aires hace comprensible los infinitos temas y lugares que parecen fascinar a quienes vivimos en ella, y digo vivimos y no porteños, pues no depende del origen del personaje este hecho endémico que parece atacarnos casi sin excepción. Claro está que no todos los que hablan de Buenos Aires profundizan sus inquietudes y nostalgias; lo más generalizado es reiterar lo leído o conversado, un poco a la manera de aquel viejo juego de escribir algo en un papel haciéndolo girar de mano en mano para que otros sigan escribiendo sobre el mismo tema, con un resultado final diferente del original.

Así se ha hecho bastantes veces la historia de nuestra ciudad. Los patios, las rejas cancel, la parra y el jazmín evocan imágenes que son muchas veces totalmente ajenas a la realidad, tergiversándola en el tiempo.

Lo dicho, si bien no es a la larga recomendable, pues en definitiva es una mistificación de la historia, nos debe hacer reflexionar en profundidad sobre el real significado de esta actitud.

Veremos así que el porteño, y ahora sí personalizaremos, tiene una irrefrenable necesidad de identidad, quizás nostálgica, pero sin duda necesaria.

De allí que la mayor parte de los relatos y anécdotas ciudadanas no profundizadas, equivoquen y superpongan períodos, estilos y personajes.

*“Los ignorados pasajes de Buenos Aires”* es una cálida excepción a nuestra última afirmación. La paciente búsqueda de antecedentes históricos, de orígenes y nombres, nos ubican hoy en un tema que ha atraído a muchos, entre los cuales se encuentra este Museo, que en el año 1976 realizara una exposición en base a fotografías, y los grabados que especialmente ejecutara el arquitecto José E. Callegari.

A través de las páginas de este libro, el lector podrá enterarse del particular modo de vida que significaba habitar en un pasaje. La palpitante intimidad de esos pequeños mundos enclavados en la ciudad, que pocos conocen aunque muchos se refieren a ellos como si así fuese.

Nos enteraremos aquí de quiénes fueron los personajes con cuyos nombres fueron bautizados los pasajes, y de por qué algunos perdieron su denominación primera. De la lectura de este trabajo se desprenden también las añoranzas del autor, que luego de visitar e investigar sobre cada uno de los lugares, dejó volar su imagi-

nación, ambientándolos en épocas quizás lejanas a sus orígenes, pero que de alguna manera reflejan al fin la nostalgia esencial del porteño por un modo de vida más sereno, personal y, en definitiva, que no nos sumerja en un estéril anonimato que anule toda posibilidad de compartir la vecindad.

Digamos, pues, que esta publicación es un aporte, un necesario eslabón para el conocimiento de nuestra historia ciudadana.

Arq. JOSÉ MARÍA PEÑA (1931 -2015)

*Ex Director del Museo de la Ciudad  
Ciudadano Ilustre de Buenos Aires*

# PRÓLOGO A LA VERSIÓN DEFINITIVA

“Esto no es un libro,  
no quiere serlo.  
Quien vuelve sus páginas  
toca a una ciudad.  
Yo no lo he escrito.  
El libro se me ha escrito,  
lo ha escrito la ciudad,  
lo escribe cada día.”

FRANCISCO UMBRAL

Como el lector apreciará, este libro, a pesar de haber sido precedido por dos ediciones anteriores en el transcurso de cuarenta años, no fue denominado “Tercera Edición” sino “Versión Definitiva”.

Según el “**Diccionario del Español Actual**”<sup>1</sup>, la palabra “Definitiva” tiene dos acepciones: “*Cosa o persona que no es o no se considera susceptible de cambio posterior* | *Cosa o persona que hace considerar innecesaria cualquier otra posterior de su especie*”; y es con ese sentido que titulé así la presente edición de este libro. Vana ilusión. No existe tal libro definitivo, pues cuanto más se avanza en el conocimiento de algún tema, más dudas, interrogantes y zonas oscuras surgen. Sócrates ya había advertido esta circunstancia cuando pronunció su famosa frase “*Sólo sé que nada sé*”, y sobre ella basó su método de enseñanza (la Mayéutica o arte de dar a luz). La Mayéutica representa una suerte de ignorancia erudita, ya que mientras más sabe una persona, más reconoce la vastedad de lo que le queda por saber, el largo camino que aún le falta recorrer y su ignorancia actual<sup>2</sup>.

Por otro lado, si algún lector (con inclinaciones similares a las del autor de “*La Venus de las Pielas*”) se sometiera voluntariamente al tormento de leer con detalle y comparar las versiones sucesivas de este libro, encontraría muchos cambios en el paso de una a las otras: No se trata de una simple acumulación de más datos, sino que tam-

---

1 **Diccionario del Español Actual**. Manuel Seco, Olimpia Andrés, Gabino Ramos. Grupo Santillana de Ediciones, S.A. 1.º edición, 2.º reimpresión, Madrid, 1999

2 Por eso, Gabriel García Márquez tituló, con gran acierto, a uno de sus libros “Cuando era feliz e indocumentado”

bién algunas afirmaciones rotundas se convierten en cerradas negativas y viceversa; se amplían algunos aspectos y se reducen otros; hay agregados y supresiones; diferencias de opiniones y puntos de vista. Casi pareciera que la primera y la última versión hubiesen sido escritas por distintas personas... ¿Es esto inconsistencia o carencia de seriedad? Voltaire dijo: “*La duda no es una condición agradable, pero la certeza es absurda*”, y por otro lado acudo a Cicerón en sus famosas “Filípicas”: “*Cuiusvis hominis est errare, nullus nisi insipientis in errore perseverare* (Errar es propio de cualquier hombre; de ninguno salvo del necio, perseverar en el error)”. Respecto de este tema voy a traer a colación a dos inconmensurables escritores: Borges y Cortázar.

En el prólogo de “Fervor de Buenos Aires”, Borges<sup>3</sup> escribe: “*No he reescrito el libro. He mitigado sus excesos barrocos, he limado asperezas, he tachado sensiblerías y vaguedades (...). Pero los autores de las notas críticas agregan: ‘Si bien Borges lo niega (...) es indudable que (...) reescribe ‘Fervor de Buenos Aires’ en las ediciones posteriores, eliminando los rasgos ultraístas y despojando sus poemas de toda marca de ‘criollismo’, no sólo lingüístico, sino también temático. Además, como señalamos, suprime dieciséis poemas, cambia el orden de los que quedan y agrega tres nuevos. La tendencia a reescribir, enmendar, suprimir o agregar versos es permanente en Borges. No es aventurado decir que realiza una revisión constante de sus textos, revisión que en algún momento lo llevó a eliminar libros enteros, negándose a incluirlos en sus ‘Obras completas’.*”

En el prólogo de “La Otra Orilla”, Cortázar<sup>4</sup> dice: “*Forzando su espaciada ejecución –1938/1945– reúno hoy estas historias un poco para ver si ilustran, con sus frágiles estructuras, el apólogo del haz de mimbres. Toda vez que las hallé en cuadernos sueltos tuve certeza de que se necesitaban entre sí, que su soledad las perdía. Acaso merezcan estar juntas porque del desencanto de cada una creció la voluntad de la siguiente.*”

*Las doy en libro a fin de cerrar un ciclo y quedarme solo frente a otro menos impuro. Un libro más es un libro menos; un acercarse al último que espera en el ápice, ya perfecto.”*

Si semejantes autores se otorgan el “permiso” para corregir sus obras en busca del libro perfecto, ¿Por qué no podría hacerlo el que esto escribe, que ni siquiera es un escritor sino tan sólo un ávido lector?

---

3 Jorge Luis Borges. Obras Completas Edición Crítica. Tomo I. Anotada por Rolando Costa Picazo e Irma Zangara. Emecé Editores, 2009

4 Julio Cortázar. Cuentos Completos/1 - 2º ed. 5º reimp. - Buenos Aires: Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara S.A., 2011

Carles Álvarez Garriga escribe en el prólogo del libro **“Julio Cortázar – Papeles Inesperados”** que *“Cortázar escribió en un prólogo, sin recordar al autor de la cita (era Dino Segre, “Pitigrilli”), que el prefacio es lo que el autor escribe después, el editor publica antes y los lectores no leen ni antes ni después”*. Pido sin embargo al paciente lector que tenga a bien leer el acápite “PREFACIO” para tener una idea más acabada de este libro y del carácter y significado de los pasajes y para enterarse de qué es lo que encontrará –pero también (y fundamentalmente) lo que no hallará– en este volumen. No hay que olvidar que los antiguos escritores italianos llamaban al prefacio la salsa del libro; y Jean de Marville afirmaba que, si esa salsa está bien condimentada, sirve para dar apetito, predisponiendo así a devorar la obra<sup>5</sup>.

---

5 **Curiosité de la littérature**, Isaac Disraeli, T P Bertin, Joseph Chaumerot, París, Joseph Chaumerot, 1810, págs. 116-117.



# PREFACIO

*"...quizá porque los pasajes y las galerías han sido mi patria secreta desde siempre"*

JULIO CORTÁZAR  
"EL OTRO CIELO"

Para el Diccionario de la Real Academia Española (DRAE), un pasaje es el "Sitio o lugar donde se pasa // Paso público entre dos calles, algunas veces cubierto".

El término "pasaje", proviene del latín "*passus*" (el paso, el andar, la huella). Es decir, representa aquello que, al ser atravesado, permite que nos desplacemos desde un lugar a otro.

Incluso desde el punto de vista metafísico, alegórico o meramente fantástico, la palabra conserva ese significado. Así, se habla del pasaje a la eternidad, a otros mundos (el famoso "umbral" de Lovecraft), a la inmortalidad; y vemos en los relatos de ficción, desde los de más baja estofa hasta los más notables, que todo pasaje (o pasadizo) que se precie de tal, conduce al héroe o al villano de turno hacia algo, sea esto la muerte, la locura, el horror, la salvación o, por qué no, el amor. En el cuento "*El Otro Cielo*" (Julio Cortázar), el Pasaje Güemes le permitía a aquel corredor de bolsa transportarse bajo otro cielo, donde se encontraba con Josiane, la prostituta parisina aterrorizada por un asesino serial. El tema del Pasaje persiste en Cortázar, ya que reagrupó sus primeros cuatro libros de cuentos en un volumen dividido en tres secciones, a una de las cuales denominó "*Pasajes*". Damián Fernández Pedemonte<sup>6</sup> escribe "*(...) nos deslizamos entre mundos posibles, espacios mentales, provincias finitas de sentido. (...) Si los mundos entre los que nos movemos son mundos inconexos, entonces estamos condenados a la incoherencia.(...) Tal vez se puede vivir cada experiencia en su diversa intensidad sin incurrir en incoherencia si se piensa la propia identidad como incompleta, como necesitada de los tesoros robados al entrar y salir en cada mundo. El tránsito entre mundos no es un cambio de identidad, es un pasaje de intensidad. Un pasaje para viajar y volver enriquecido como se vuelve de todos los viajes, aún de los viajes dolorosos (...) Un pasaje corto y anodino, como los pasajes de*

---

6 Damián Fernández Pedemonte: Medio / lógicas. Ensayos de comunicación con los amigos, 22 de octubre de 2002.

*Buenos Aires, un pasaje largo y decisivo como el de la propia conversión en el ideal que nos hemos propuesto. Hay pasajes de estado civil, y de estado físico. Y pasajes que cambian definitivas nuestras relaciones, el más importante de los cuales es el que conduce a la maternidad y a la paternidad.”*

Muchos de los pasajes sobre los que tratamos en este libro, no cumplen con la segunda acepción del DRAE, es decir no son “pasos públicos entre dos calles”, sino más bien son “sitios o lugares donde se pasa” aunque más no sea para terminar abruptamente frente a un sólido e infranqueable paredón que cierra nuestros pasos y nos obliga a retroceder por el mismo camino por el que ingresamos.

El Decreto Municipal N° 1000, del año 1978 definía al pasaje como “*vía pública con ancho menor a 17,32m entre líneas municipales*”. Si bien este decreto fue posteriormente derogado, el término “pasaje” sigue siendo el elegido para referirse a este tipo de calles. El actual Código de Planeamiento Urbano (31 de diciembre de 2011) en el punto 3.1.3 establece que “*el ancho de las calles no será menor que 17,32m, salvo en el caso de Urbanizaciones Determinadas*”; y en el punto 6.1.1.4 puntualiza que los pasajes integran la Red Vial Terciaria, la que (según muestra la Tabla N° 6.2.1) está conformada por vías públicas con un ancho no superior a 17,32 m. Ergo, toda aquella vía pública cuyo ancho sea menor a esa “cifra mágica” es considerada un pasaje. En 2013, la Ley de Aprobación Inicial N° 3348-LCBA/12 llama a los pasajes “*Vías de ancho reducido*” y las define como aquellas vías “*con ancho igual o inferior a 13,00 m., (y) no más de 5 cuadras de extensión*” (La extensión, otra “cifra mágica” que pretende separar pasajes de calles, es de valor relativo, ya que existen vías públicas con un ancho menor a 17,32 –lo que las calificaría como “pasajes”– pero con una extensión mayor que cinco cuadras, y viceversa. Para el Código de Planeamiento Urbano, el criterio más importante es el ancho, ya que permite distinguir el pasaje a primera vista y además lo encuadra en cuanto a su función en la red vial de circulación<sup>7</sup>). Sin embargo, considero que la categorización más taxativa y sustentable la establece Nygaard<sup>8</sup>: “*Las avenidas se encuentran dentro de la Red Vial Primaria y la Red Vial Secundaria del Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires. (...). Se consideran Avenidas aquellas vías que son de un ancho mayor a 20m. (...). Las calles pertenecen a la categoría que mayor impacto genera sobre la calidad de vida y la dinámica comercial del barrio. Los anchos*

---

7 Por otro lado, la corta extensión por sí sola, es decir que tan sólo tenga una, dos (o hasta cinco) cuadras de longitud, no convierte automáticamente a determinada vía en pasaje, ya que de hecho en Buenos Aires existen calles muy cortas –pero con un ancho “normal” (véase como ejemplos, las calles República de la India, José León Pagano, Copérnico, Juan María Gutiérrez, etc)–, como también las hay en otras ciudades de traza no cuadrículada (París, Londres, Viena)

8 Nygaard, Nelson: “Guía de diseño de calles e intersecciones para Buenos Aires”, ITDP, 18 de febrero 2016



*más comunes de calles en Buenos Aires son de 9,52 metros, que provienen del trazado fundacional y se encuentran principalmente en el micro centro porteño de la ciudad (sic), las de 13,86 y las de 17,32 metros de ancho que constituyen la mayor parte de la traza urbana, aunque es posible encontrar algunas variantes (...). Los pasajes forman parte del patrimonio de la ciudad de Buenos Aires, que aparecen en la trama como pequeños corredores que rompen con el módulo básico de la manzana tipo. Su ancho generalmente es menor a diez metros y existen pasajes exclusivamente residenciales, como otros de uso comercial o mixto.”*

**En la Ciudad de Buenos Aires existen más de mil pasajes, cortadas o callejones** que forman parte de la Red Vial Oficial, todas con sus respectivas aceras y calzadas y en las que pueden ingresar vehículos (Ver APÉNDICE III)

¿Por qué los pasajes poseen tanta atracción y encanto? En 1580, cuando Juan de Garay fundó Buenos Aires, determinó que su traza fuera ortogonal “a cordel y regla”, tal como lo mandaban los ordenanzas de Felipe II, cuyo arquitecto, Juan de Herrera, decía que *“sólo en el cuadrado (...) se encarna el ser, porque es figura que nace de la multiplicación del número por sí mismo. No es extraño entonces que las ordenanzas que el rey dictó con el consejo de su arquitecto, mandaran que el ‘ser’ de las ciudades americanas naciera de un cuadrado generador: el de la Plaza Mayor; de la que saldrían las calles ‘a los cuatro vientos’”* (“Buenos Aires, la ciudad y sus sitios” Iglesias, R.E.J; Sabugo, M., Ed. Nobuko, 2007, pag. 99). Por eso, en esta ciudad tan rígidamente cuadrículada de acuerdo con las Leyes de Indias, un pasaje es siempre un hallazgo, una simpática travesura que rompe la monotonía del conjunto. Esto, agregado a sus pequeñas dimensiones y su clima necesariamente apacible (que se acentúa aún más en caso de ser peatonal), provoca en quien lo transita sensaciones de extrañamiento, de distancia con la habitual actividad callejera, de ingreso a Otro Sitio, estrecho, apacible y cálido, con reminiscencias de (¡perdón, Sigmund!)

---

9 **Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias** dadas por Felipe II, el 13 de julio de 1573, en el bosque de Segovia (incorporadas en 1680 durante el reinado de Carlos II, en la obra conocida como **"Recopilación de Leyes de las Indias"**) establecen que: *“se haga la planta del lugar repartiéndola por sus plazas, calles y solares a cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor y desde allí sacando las calles a las puertas y caminos principales y dejando tanto compás abierto que aunque la población vaya en gran crecimiento se pueda siempre proseguir en la misma forma y habiendo disposición en el sitio y lugar que se escogiere para poblar (...) La plaza mayor de donde se ha de comenzar la población (...) se debe hacer (...) en medio de la población, la plaza sea en cuadro prolongado que por lo menos tenga de largo una vez y media de su ancho porque de esta manera es mejor para las fiestas de a caballo y cualesquiera otras que se hayan de hacer (...) La grandeza de la plaza sea proporcionada a la cantidad de los vecinos teniendo consideración que en las poblaciones de indias como son nuevas se va con intento de que han de ir en aumento y así se hará la elección de la plaza teniendo respeto con que la población puede crecer (...) De la plaza salgan cuatro calles principales una por medio de cada costado de la plaza. Las cuatro esquinas de la plaza miren a los cuatro vientos principales porque de esta manera saliendo las calles de la plaza no estarán expuestas a los cuatro vientos principales que sería de mucho inconveniente (...) Las calles se prosigan desde la plaza mayor de manera que aunque la población venga en mucho crecimiento no venga a dar en algún inconveniente que sea causa de afear lo que se quiere reedificado o perjudique su defensa y comodidad.”*

un claustro materno. Carrión<sup>10</sup> expresa que aunque el “pasajismo o pasajerismo” (afición por los pasajes), fue creado por Miguel de Cervantes Saavedra en el libro “El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha, (...)”, Walter Benjamin fue quien “*inaugura esa mirada que yo llamo el pasajismo o pasajerismo moderno*”. Y continúa, aseverando que Benjamin y Geist<sup>11</sup> fueron “*tal vez los dos mayores expertos en pasajes del siglo XX*”.

Veamos como distintos autores tienen opiniones coincidentes sobre los pasajes y el origen de su encanto:

*“El pasaje pertenece a Nuestra Ciudad, forma parte del patrimonio común, reconocido en nuestra identidad de porteños y es querido por todos. Técnicamente constituye una atipicidad de la trama en damero, una ruptura a dicho orden, que surge de la esencia misma de la manzana, pero sin destruirla ni ser un elemento exótico.*

*El pasaje peatonal implica la penetración de lo público, lo común, la calle, dentro de un área en general reservada a lo privado: “el interior de la manzana”; ése es su misterio, su atracción. Pero no rompe con la manzana y sus reglas de juego ni con la penetración de las fachadas y veredas, sino que recrea nuevas sublíneas municipales, nuevas duplas espacio público-espacio privado.”* (Rolando H. Schere: “Pasajes”, 1998)

*“Los pasajes son, dentro de la trama en damero, una atipicidad que no rompe con la manzana ni con sus reglas de juego; enriqueciendo con la penetración de sus fachadas y veredas la relación espacio público-espacio privado”.* (Liliana Aslan, Irene Joselevich, Graciela Novoa, Diana Saiegh, Alicia Santaló: “Buenos Aires. Flores 1808-1960 Inventario de Patrimonio Urbano”, 1988)

*“Los pasajes, “transgresores” de la manzana, no llegan, sin embargo, a alterar la trama urbana. Espacios de estas características, poco frecuentes en Buenos Aires, aportan su cuota mágica de encanto y sorpresa, dándonos la sensación de que podemos perdernos en ellos, y así evadirnos un poco de la rígida cuadrícula”.* (Horacio J Spinetto: “Todo es Historia N° 325”)

---

10 Jorge Carrión: “Barcelona- Libro de los pasajes”; Ediciones galaxia Gutenberg, Barcelona, 2017

11 **Walter Benjamin**, *Das Passagen-Werk*, escrito en 1927-40. Editado por Rolf Tiedemann, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1982. Edición francesa: *Paris, Capitale du XIXe Siècle: Le Livre des Passages*. Traducido por Jean Lacoste, Paris: Editions du Cerf, 1989, reedición 2002. Edición inglesa: *The Arcades Project*. Traducido por Howard Eiland y Kevin McLaughlin. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1999

**Johann Friedrich Geist**: “Passagen: Ein bautyp des 19 Jahrhunderts”. Editorial Prestel, Munich, 1979. Edición en inglés: “Arcades: The History of a Building Type, MIT Press 1983

*“La manzana, cuadrilátero compacto, ceñido por cuatro calles, y la cuadra, el espacio comprendido entre dos calles paralelas, y según se supone, de una longitud fija de 120 metros, son las dos medidas del porteño, las dos medidas de la ciudad. Toda su vida parece medida con cuadras, reducida a cuadras, así como el metro es reducido a cinco baldosas.”* (Alberto Salas)

*“Las ciudades de Hispanoamérica tienen esa monótona y prolija trama de calles y avenidas ortogonales que hace que envidiemos los laberintos urbanos medievales, por eso sentimos tanto placer cuando en la mitad de una cuadra nos encontramos sorpresivamente con una especie de callecita breve que se abre paso en el interior de la manzana transgrediendo la cuadrícula.”* (Elena Gil)

*“El espacio de la ciudad se enriquece cuando aparece esta serie de pequeñas cortadas. Tal vez por eso el pasaje resulta tan atractivo. Una calle imprevista, que crea una escala diferente, un clima más tranquilo y también una sorpresa visual.”* (Román Peñalba)

*“El atractivo está dado fundamentalmente por su relativo ocultamiento. Como un imprevisto, sorprenden al habitante no advertido de la ciudad. Convocan sugestivamente a adentrarse, para pasar ‘y ver más allá’ o para quedarse disfrutando de su intimidad. Como en la vida, para distinguirlos y atravesarlos se requiere un ánimo curioso, posibilidad de sorprenderse y la capacidad de demorarse para aprehender el espíritu de las cosas”* (Liliana Puente. Revista First. Año 1 N° 9, junio 1987)

*“Callecitas que se recorren en un suspiro, pero que nunca se abarcan de un solo vistazo. Vereditas locas que dan vuelta en U, se doblan en L o se cruzan en X. Grietas tímidas y fantasiosas que quiebran el riguroso cuadrado de la manzana urbana, la única manzana cuadrada de la Creación, por orden geométrica de la hispánica Ley de Indias sobre el plano ilimitado de la llanura americana”* (Hugo Caligaris-Laura Linares: “Buenos Aires – Dos mil calles y un gato”, Editorial Edhasa, 2010)

*“¿Qué tiene de especial un pasaje? Su ancho reducido conforma un ámbito especial, en el que la escala humana es la protagonista, y los frentes de los edificios generan un escenario adecuado para la obra de intercambio e interrelación de sus habitantes, a decir de Jürgen Habermas.”* (Magdalena Eggers: “Por los pasajes pero en contra del tejido” [http://arq.clarin.com/urbano/pasajes-tejido\\_0\\_1032497266.html](http://arq.clarin.com/urbano/pasajes-tejido_0_1032497266.html))

La diferencia entre pasaje y cortada es –según algunos autores– exclusivamente semántica. Sin embargo, resultan más correctos los conceptos de María Marta Lupano<sup>12</sup>, una referente fundamental en este tema, quien considera que las cortadas son espontáneas, resultado de una traza antigua que se debe a distintas situaciones –como puede ser un arroyo, una parada de carretas, un mercado o algún camino interior de viejas quintas, que al ser subdivididas y loteadas, quedaron fuera de las mediciones patrimoniales como largas fajas de terreno sin dueño–; mientras que los pasajes son de carácter planificado, y reconocen tres (o más precisamente cuatro) orígenes<sup>13</sup>:

a) Pasajes públicos que se incorporan más fácilmente a la red vial porque las viviendas que se construyen sobre él no tienen unidad estilística. Este tipo de pasaje es el más difícil de diferenciar en relación con la cortada, ya que en muchos casos se lo llama indistintamente con uno u otro nombre y, tal como asevera Lupano<sup>14</sup> es necesario realizar un análisis cartográfico o testamentario para determinar su origen. Son los que quedaron delimitados cuando la edificación urbana fue haciéndose más abigarrada, y comenzó a cubrir los grandes descampados iniciales de “La Gran Aldea”; o también por la subdivisión de las grandes quintas coloniales<sup>15</sup>. Eran verdaderos pasos públicos –peatonales– entre dos calles.

b) Pasajes (generalmente públicos) que conforman un conjunto urbano a mayor escala. En general determinan barrios y se reconocen dentro de la ciudad por respetar la trama ortogonal, aunque las callecitas tienen un ancho menor (4 a 6 metros) y dividen la tradicional manzana cuadrada en bloques alargados donde la relación

---

12 María Marta Lupano: “*Ruptura De La Trama Urbana: Los Pasajes y Las Calles Cortadas*” Seminario de crítica –Año 1998– Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo” N° 93 Octubre 1998)

13 El antiguo término “callejón” (Ver por ejemplo el plano de la División Eclesiástica de 1769 que menciona al “viejo Callejón del Pecado” en la Plaza de Monserrat), no se utiliza actualmente en el lenguaje cotidiano y ha quedado relegado al territorio de la literatura y el tango, donde está imbuido de un significado asociado a riñas y duelos criollos, a muerte, trampas, engaños y dolor, o a actividades ilícitas (Op. Cit: María Marta Lupano)

14 Op. Cit: María Marta Lupano

15 Un ejemplo de esto lo constituyen los múltiples pasajes que quedaron delimitados por el encuentro de la cuadrícula urbana (es decir las calles trazadas a 90 grados formando manzanas cuadradas), con las vías férreas construidas con anterioridad sobre lo que en ese entonces era mera llanura. Es así que cuando se inauguró, en agosto de 1857, el primer ferrocarril de Argentina (Ferrocarril Oeste de Buenos Aires –actual Ferrocarril Sarmiento), la ciudad de Buenos Aires llegaba hasta Medrano; más allá, el tren entraba en el Partido de San José de Flores (Provincia de Buenos Aires). Caballito era una zona de lujosas casas quintas y Flores era sólo un templo, una plaza, casas bajas y algunos comercios. Por otro lado, el ferrocarril Buenos Aires a Rosario (actual ferrocarril Bartolomé Mitre), inaugurado en 1876, hacía su recorrido a campo traviesa (sobre lo que hoy es la Capital). Cuando la urbanización (y por consiguiente las famosas manzanas) se encontraron con estas vías, generaron, por ejemplo, los pasajes Los Alpes, Flores y Marcoartú (ferrocarril Sarmiento); y Curupaytí y el pasaje sin nombre de Superi 2290 (Belgrano) (ferrocarril Bartolomé Mitre). Un caso aparte representan los pasajes Enrique Santos Discépolo y Caminito, establecidos en los espacios que quedaron entre la edificación luego del levantamiento de ramales ferroviarios (*vide infra*).

frente-fondo de los lotes será de dimensiones casi similares. En los inicios estos barrios fueron concebidos como barrios obreros, pero luego el modelo fue utilizado también para viviendas de clase media o pequeña burguesía, como por ejemplo los barrios Rawson o Cafferata<sup>16</sup>.

c) Pasajes privados que fueron construidos a imagen y semejanza de las *Arcades* ó *Passages* franceses para albergar galerías comerciales (pasajes pasantes) únicamente o con el agregado de oficinas o departamentos de alquiler en los pisos superiores (Ver pág 347).

d) **El último grupo constituye el leitmotiv de este libro:** Son pasajes privados de uso exclusivo de sus habitantes, que se incorporan como calle interior de un conjunto habitacional. Fueron expresamente diseñados como pasos internos de los grandes bloques de edificios<sup>17</sup>. Los habitantes controlan el acceso por medio de portones, rejas, porteros o simplemente una placa. Las unidades habitacionales siempre son uno o dos esquemas básicos de vivienda que se van combinando según el diseño del conjunto y el espacio generado por el pasaje reviste carácter comunal. Comienzan a construirse alrededor de 1880, y uno de los motivos principales de su nacimiento es la utilización máxima del terreno.

Siendo fiel a esta clasificación he agregado al final de la ficha técnica de cada pasaje el título “Denominación Correcta” y las siguientes categorías: cortada, pasaje o galería de acuerdo con su origen. Como para eso se necesita –como bien acota Lupano– un análisis cartográfico o testamentario, en los casos en que éstos faltan, se coloca la categoría entre signos de interrogación.

Rolando H Schere dice en su libro: “*El crecimiento demográfico, las teorías higienistas y la necesidad de dar respuesta a las viviendas modestas, produjo en la ciudad una serie de intentos de modificar la traza de la manzana, produciendo subdivisiones que permitieran construir unidades de pocos metros cuadrados con ventilaciones al espacio exterior.(...) El modelo del pasaje aparece como una nueva manera de densificar en horizontal la manzana en damero de las Leyes de Indias, en la que la inclusión de calles interiores permite aumentar el número de viviendas. Ese modelo se aplica sobre fracciones de terreno de gran tamaño y como inversión destinada a construir viviendas de alquiler, ya sea propiedad de particulares, ya sea de empresas, sobre todo compañías de seguros.*”

---

16 Op. Cit. Magdalena Eggers

17 José Xavier Martín y José María Peña: “La ornamentación en la arquitectura de Buenos Aires – 1800-1900” (1967)

*De la ubicación de los terrenos dentro de la manzana surgen las distintas variantes: en “cul de sac” (entrada y salida por el mismo punto)<sup>18</sup> en “L” y “U” y pasante. (...)”<sup>19</sup> Elena Gil<sup>20</sup> agrega: “Surgieron a fines del S. XIX como una forma de aprovechar mejor los profundos terrenos de 50 mts. que llegaban en aquella época hasta la mitad de la manzana, aumentando con este recurso los frentes disponibles, una forma de responder a la enorme necesidad de vivienda de la Argentina de la inmigración, cuando la población aumentó de 200.000 a 500.000 habitantes en tan sólo 20 años. A partir de 1928 los códigos urbanísticos, al exigir el pulmón de manzana, firmó el acta de defunción de los pasajes.”; y finalmente concluye Hugo Caligaris<sup>21</sup>: “(...) los pasajes porteños, todos surgieron, como sus habitantes, por obra y necesidad de la copiosa inmigración. En 1869, el primer censo de Buenos Aires ya indicaba que el 50 por ciento de la población era extranjero. En 1880, cuando la ciudad es declarada capital de la Nación, vivían en ella 270.000 habitantes. Sólo ocho años después, ya eran 500.000. En 1905 se había redondeado el millón, y en veinte años más ese millón se había duplicado. El quebradero de cabeza demográfico se iba dibujando también en el plano. En 1843 había 311 manzanas edificadas. Cinco años más y se habían cuadruplicado (1363) y en el cambio de siglo (1909) llegaban a las 4700, y faltaban. Las grandes casonas del sur se subdividían como colmenas en hacinados conventillos, y era evidente que en los 100 metros cuadrados de una manzana ya no podían entrar únicamente los cuatro solares que había indicado Garay. Ahora, las compañías de seguros, grandes inversoras inmobiliarias, querían hacer rendir los terrenos con ingenio algebraico y así fue como inventaron las callecitas privadas, que le permitían distribuir nuevos frentes de casas para alquilar. En pleno centro, como*

---

18 “Cul de Sac”: En fondo de saco, que termina en un paredón o una vivienda. María Marta Lupano (Op. Cit.) considera que este tipo de pasaje puede asimilarse a lo que sucedía en las antiguas ciudades musulmanas, en las que existía una enorme cantidad de callejones sin salida llamados “adarve” (Del árabe “Ad-Darb”: camino estrecho); y cita a Chueca Goitia (Chueca Goitia, Fernando: “Breve historia del Urbanismo”. Alianza Editorial, Madrid, 1970) “El adarve es algo así como la negación del valor estructural de la calle en la formación de la ciudad. La calle formativa es la que conduce de un lado a otro, siendo pieza esencial de ese espacio público condicionante. El adarve no tiene salida, no tiene continuación, no sirve a un interés público sino privado, el conjunto de casas en cuyo interior penetra para darles entrada; es por lo tanto una calle privada que de hecho se cerraba de noche, aislando y protegiendo una pequeña comunidad de vecinos”

19 En realidad, tan sólo hay dos grandes grupos morfológicos de pasajes: El pasaje con entrada y salida por el mismo punto (en “Cul de sac”, explicado en la nota al pie 18); y el pasaje con entrada y salida por diferentes puntos (o “Pasante” ). Este último grupo se subdivide en distintas categorías según la trayectoria del pasaje: Si éste atraviesa la manzana en línea recta, y conecta las dos calles paralelas, se lo llama “Pasante propiamente dicho” o simplemente “Pasante”. En cambio, si el pasaje ya no es recto sino que adopta distintas direcciones dentro de la manzana, se lo denomina según la figura a la que se asemeja: a) “Pasante en L” (o simplemente “En L”) : El pasaje avanza en forma recta, pero a mitad de camino dobla 90° y desemboca no en la calle paralela de la manzana sino en la perpendicular; b) “Pasante en U” (o simplemente “En U”): El pasaje avanza en forma recta, pero a mitad de camino dobla 90° y luego otros 90° para desembocar más allá en la misma calle.

20 Elena Gil: <http://www.elmurocultural.com/Worldwide/wbarcelona04.html>

21 Op cit. Hugo Caligaris – Laura Linares: Buenos Aires – Dos mil calles y un gato

*galerías comerciales o como pasos para edificios de rentas, y en la periferia como barrios obreros, durante las primeras dos décadas del siglo XX, el truco de las callejas internas ayudó, en su modesta medida, a multiplicar la oferta frente al caos habitacional. Pero en 1928 un nuevo código urbanístico exigió dejar un corazón de manzana y el pequeño mordisco inmobiliario se terminó para siempre. Allí quedan entonces los pasajes, un siglo después, como raros rincones, hendidias para espiar, codiciadas por todos los que añoran en la megalópolis el cobijo de minimundos paralelos*". A pesar de haber nacido como senderos privados, podían ser transitados libremente y eran considerados como "vías públicas"<sup>22</sup>. Muchas veces, los propietarios de los bloques de edificación, con un criterio de ostentación o egocentrismo, o por el ansia de perdurar, hacían grabar sus nombres en un friso sobre la entrada (Roverano, Costa, Domingo Funes, Torres, Togneri. En algunos de éstos, la palabra "Pasaje" está escrita con "g"<sup>23</sup>). En otras ocasiones, el propietario colocó en el frontis el nom-

22 Ver, por ejemplo, el catastro de la Policía Federal: "*Calles de la Capital*" (1913), donde figuran los pasajes De la Piedad, Sarmiento, Marcoartú, Roverano, San Carlos, Santamarina y Victoria; y también los antiguos planos municipales.

Otro ejemplo es el pasaje Sastre, que a pesar de ser privado, es totalmente transitable y conserva la numeración de las calles que lo flanquean, lo que certifica su condición de verdadera vía pública. Sin embargo, no figura en la red vial oficial.

23 Contrariamente a lo que pudiera intuirse, el término "*pasaje*" no es un galicismo (la palabra francesa original es "*passage*"), sino que es una herencia de la grafía medieval que se mantuvo con oscilaciones hasta finales del siglo XIX o principios del XX. Veamos lo que dice al respecto Esteve Serrano (Abraham Esteve Serrano: "Estudio fónico-grafémico de G (Ge, Gi), J en español"):

"El castellano hasta el siglo XVI contaba con dos fonemas opuestos proporcionalmente: /z/; dorsopalatal fricativo sonoro, representado ortográficamente mediante j, g (ge, gi), y /S/ dorsopalatal fricativo sordoindicado en la escritura mediante el grafema x. Al desaparecer la oposición que los diferenciaba, a favor del fonema sordo, y desplazarse el punto de articulación a la zona velar se produjo vacilación ortográfica, dado que un sonido único podía ser representado por tres grafías. Tal dificultad se mantuvo hasta principios del siglo XIX, en que la x dejó de representar a la consonante velar fricativa sorda. (...) La primera descripción de los sonidos velares se la debemos a Antonio de Torquemada (*Manual de Escribientes*), quien en 1552 afirma: «Estas tres letras traen en gran baraja y discordia la buena ortografía, porque con parecer tan diferentes en sí, tienen tanta semejança en la pronunçacion que muchas vezes, se ponen la una por la otra». (...) Respecto de las grafías j y g, representantes de un fonema único, establece que se escriba siempre j ante a, o, u, y siempre g ante i. Por tanto, la dificultad queda reducida sólo al caso de la e: «Se deziros que quando es un principio de parte casi siempre usamos de la g, como dezimos: gente, general, generoso; y en el medio, unas vezes hallamos la una, y otras la otra, como en estas diçiones: page o paje, trage o traje ... ». Recomienda que se tome como guía el uso de aquellas personas que sean más capacitadas y conscientes. Y continúa Esteve Serrano: (...) La Real Academia, en el Discurso Proemial de 1726, (...) hace referencia al problema ortográfico que se plantea para delimitar acertadamente el empleo de las grafías g, j, x (...) La Academia completó sus reglas ortográficas respecto al empleo de j y g en la Gramática de 1870 con adiciones en la de 1880."

Como se ve, la disyuntiva ge-jota fue muy compleja y recién se consolidó el apropiado uso de estas dos grafías ya transcurridas las primeras décadas del siglo veinte. Para ilustrar lo antedicho ofrezco cuatro ejemplos escritos en distintas épocas en los que se utiliza la palabra "pasage" o en los que se intercambian pacífica y naturalmente las grafías "pasaje" y "passage" en el mismo texto y párrafo:

A) "A lo que nos pidieron por merçed que mandásemos que non levasen nin demandasen **pasage** en los nuestros regnos" (Vocabulario del Comercio Medieval -Legado Gual Camarena- Fundación J. March: Cortes León-Castilla, II, Toro - <https://www.um.es/lexico-comercio-medieval/index.php/v/lexico/24152/pasage>) (Año 1371)

B) "También entre nosotros la emigración fué favorecida por la baja en los precios del **pasaje**. (...) ó la mayor parte de los que fueron a Brasil querían volver si se les pagaba el **pasage** de regreso" (Informe anual del Comisario General de Inmigración de la República Argentina (Año 1875)

C) "A CHILE - A VALPARAISO: 5,910 millas desde New York; 37 días; **pasage** \$282; 5,752 millas desde San Francisco; **pasaje** \$297." (Manual de las Repúblicas Americanas- Oficina de las Repúblicas Americanas-

bre de la calle en la que desembocaba el pasaje (General Paz). (VER CUADRO I). Justo es decir que además de éstos, que describiremos en este libro, hubo muchos más pasajes anónimos (sin denominación alguna), contemporáneos de aquéllos y de similares características, contruidos por propietarios quizás menos exhibicionistas o con un individualismo más desvaído (VER CUADRO II)

---

Washington) (Año 1891)

D) "Militar, político, hombre de avería (sic), se ha dejado fumar por sus propios delegados a quienes le había pagado hasta el **pasage** (sic)". ("Elecciones del domingo" en Periódico El Nacional. Benito Juárez, 30 de marzo de 1921). En: Gómez S.A.: Tesis de Doctorado en Historia, Universidad Nacional de la Plata (2015) [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/59060/Documento\\_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=3&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/59060/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=3&isAllowed=y)



# CUADRO I

(PPOI – Pasajes Peatonales Originales Irreproducibles)

Nombre del pasaje	Año de construcción	Estilo	Forma y características	Incluido en APH ó AE (*)
América – La Estrella	1915-1917		En "L" - A cielo abierto	AE
Belgrano	circa 1875	Art Déco (fachada) - Italianizante	En "cul de sac" - A cielo abierto	APH
Carlos A. Colombo	1890	Academicismo	En "L" - A cielo abierto	APH
Costa	1924	Academicismo	En "cul de sac" - A cielo abierto	APH
de la Piedad	1886-1909	Italianizante – Afrancesado	En "U" - A cielo abierto	APH
de Urquiza Anchorena	1921	Academicismo	Pasante – Cubierto	APH
Domingo Funes			En "L" (dos "cul de sac") - Cubierto	AE
Europa	1923	Academicismo	En "cul de sac" - A cielo abierto	APH
General Paz	1925		Pasante - A cielo abierto	APH
Giorello			En "cul de sac" - A cielo abierto	AE
La Franco Argentina			En "cul de sac" – Cubierto	APH
Norte			En "cul de sac" - A cielo abierto	AE
Particular (Yerbal)			En "cul de sac" - A cielo abierto	AE
Pedro Laredo			En "L" – A cielo abierto	AE
Roberto Artt	1910	Varios	En "cul de sac" - A cielo abierto	APH
Rue des Artisans	1887	Italianizante	En "L" (dos "cul de sac") - A cielo abierto	APH

Nombre del pasaje	Año de construcción	Estilo	Forma y características	Incluido en APH ó AE (*)
San Carlos			En "cul de sac" - A cielo abierto	APH
Sanguinetti			En "L" - A cielo abierto	APH
Santamarina	1915	Academicismo francés	En "L" - Cubierto y a cielo abierto	APH
Sarmiento	1895		Pasante - A cielo abierto	APH
Sastre	circa 1890		Pasante - Cubierto y a cielo abierto	APH
Sin nombre (Av de Mayo)			Pasante - Cubierto	APH
Suizo	circa 1920	Art Déco	En "cul de sac" - A cielo abierto	APH
Togneri	1908	Ecléctico	En "cul de sac" - A cielo abierto	AE
Torres	1856		En "cul de sac" - Cubierto	AE
Valle	1916		En "cul de sac" - A cielo abierto	AE
Verdier	1911		En "cul de sac" - A cielo abierto	AE
Victoria	1890		En "cul de sac" - A cielo abierto	AE

(\*) APH = Área de protección histórica  
AE = Arquitectura especial (planos registrados antes del 31/12/1941) Ley 3056/2009

## CUADRO II-PASAJES INNOMINADOS

(PPOI – Pasajes Peatonales Originales Irreproducibles)

Son todos en *cul de sac* (sólo uno fue pasante originalmente pero ahora está dividido en dos pasajes en *cul de sac*)

DIRECCIÓN	OBSERVACIONES
Guatemala 4270	Constructores: Ferry hnos.
Hipólito Yrigoyen 1858	Arq Christian Schindler
Teniente General Perón 3045-3047	Fecha: 1911 - Arqs Raúl G. Pasman – E. Marcó del Pont
Seguí 537	Cartel "Pasage". Fecha: 1896
Ugarteche 3050	Arqs Henri Azière y Julio Senillosa. Propietario: Alfredo Chopitea (El folklórico "Palacio de los Patos"). Estilo: Academicismo Francés. Fecha: 1928
Olleros 3951	En <i>cul de sac</i> . "Hermano menor" del Pasaje General Paz (Ver). Construido sobre las antiguas caballerizas de la comisaría 29°. Fecha: 1927
Arribeños 2350	Arqs Jorge Eduardo Biraben (quien vivía allí) y Ernesto Lacalle Alonso. Estilo neocolonial con un patio andaluz. Premio Museo de la Ciudad 1989. En este solar estuvo originalmente la casa de Marcos Sastre. Fecha: 1927/1928
Olleros 4151 - Federico Lacroze 4136	Originalmente pasante, está subdividido en dos subpasajes en <i>cul de sac</i> con entradas independientes por ambas calles
Don Bosco 3850	
Ecuador 470-474	
Luis Sáenz Peña 243	
Nicasio Oroño 1139	
25 de Mayo 770	
México 1643	

Los pasajes de los cuadros I y II representan la quintaesencia de “Los Ignorados Pasajes”. Son la *rara avis* y el Santo Grial para los exploradores de curiosidades (por su cualidad peatonal irreproducible y establecida *ab origine*).

Poseen un atractivo y un encanto similares al sentimiento que despierta en los paleontólogos el hallazgo del hueso fósil de un dinosaurio. En este libro los he distinguido con la sigla PPOI (Pasajes Peatonales Originales Irreproducibles) que figura al lado del nombre en la descripción de cada uno.

Tanto los pasajes públicos como los privados recibieron a lo largo del tiempo distintos nombres impuestos por la costumbre y la tradición o por hechos y circunstancias relacionadas con su historia<sup>24</sup>; sólo que en el caso de los públicos, de tanto en tanto algunos accedían a un “*status*” superior al de sus congéneres, ya que la Municipalidad les concedía un nombre **oficial** mediante Ordenanzas y Resoluciones, y de esta manera comenzaban a “existir”, es decir, se incluían en el catastro y se les otorgaban placas municipales<sup>25</sup>.

Mientras tanto, el resto de estas callejuelas, menos afortunadas, veían perdurar sus nombres en placas informales que manos diligentes colocaban a su entrada, o simplemente en la memoria de la gente, en los mapas de las guías de turismo o las

---

24 Dice Ricardo Lafuente Machain en “*La Plaza Trágica*”: “En cuanto a calles (...) lo que más abundan fueron los nombres tomados de esquinas, que a su vez lo tenían de comercios establecidos en ellas, pues, como se sabe, eran las fincas favoritas de los mercaderes.

Pasa el tiempo y, olvidado el origen, quedaba el nombre, fomentando el misterio, siempre atrayente, propicio para estimular la fantasía y crear la leyenda.

¿Por qué se llamó “del Pecado” a una callejuela, y “del Tala”, “del temor”, “de la Ballena”, o “del reloj” a ciertas esquinas? Posiblemente nunca se sabrá, ni importa a nadie averiguarlo. Lo interesante hubiera sido conservar el nombre.

También los hubo picarescos, posiblemente más por lo que les presta nuestra maliciosa ignorancia que por su realidad, alguna innocua muestra de comercio (...)

Igualmente sus propietarios dieron nombres a bastantes esquinas (...)

También fueron elemento para la nomenclatura urbana algunos de los postes que, por previsión de los ediles, bordeaban las aceras para seguridad de los peatones y cuidado de las fincas.

Ciertos propietarios los pintaban llamativamente, y por eso fueron usados como puntos de referencia. (...)

Como se ve, si bien estas denominaciones no demuestran mucha inventiva ni gran imaginación, pues fueron producto de vulgares casas de comercio en su mayoría, olvidado su origen y ennoblecidas por el tiempo, al ser incluidas en la nomenclatura callejera hubieran introducido cierta variedad agradable en el conjunto, despertando tal vez la curiosidad sobre su origen, provocando investigaciones, y servido hasta para forjar alguna leyenda que momentáneamente nos hubiera alejado de la prosaica realidad.

Todos los nombres mencionados, y otros pertenecientes a barrios más modernos, no representan nada a las generaciones actuales, pero a los cultores del pasado se nos ofrecen con perfume de papel viejo o de cofre cerrado, de poder evocativo (...).”

25 Es justo decir que en algunos casos este proceso de “oficialización” quedaba trunco: Por ejemplo, el pasaje Ushuaia fue oficializado por una Ordenanza de 1933, que luego fue derogada en 1934. A pesar de haber pasado luego a manos privadas (¿por cuáles medios?), conservó luego ese nombre aunque ya no tuvo una placa oficial. Algo similar ocurrió con el pasaje Los Alpes. También fue oficializado por una Ordenanza de 1933, pero luego, vaya a saberse por cuáles vericuetos, pasó a manos privadas, se cerró su salida a Hidalgo y se le dio su aspecto actual; pero mantuvo su nombre, aunque ya sin una placa oficial. Y el tercer ejemplo es el pasaje Pablo Giorello, oficializado por Ordenanza de 1927, pero en la actualidad privado y no integrante de la red vial oficial.

guías de calles, y por último, en los polvorientos archivos y mapotecas; no obstante lo cual distintas instituciones públicas las reconocían como “calles”<sup>26</sup>.

De todas maneras y a lo largo de décadas, todos estos pasajes fueron objeto de una particular desidia por parte de las autoridades municipales de turno. Así, debido a la falta de reconocimiento y protección oficial y a la carencia de interés para que permaneciesen abiertos como calles<sup>27</sup>, muchos pasaron a engrosar la propiedad privada y fueron cercenados, tapiados o demolidos, según voluntad, necesidad o capricho de sus legítimos dueños (desde ya, esto ocurrió con los pasajes que ya habían nacido privados), mientras que el resto se mantuvo en la indigencia y la oscuridad más absoluta y sujetos a inevitable deterioro. Esta actitud estuvo en consonancia con el criterio mundial, típico del siglo XX, de las ciudades diseñadas para facilitar el traslado de automóviles<sup>28</sup>.

Lamentablemente la “pasión postmodernizadora” sumada a “con lo mío hago lo que quiero”<sup>29</sup>, hacen que se hayan cometido serias “irreverencias” contra los valores estéticos de los pasajes: mutilaciones, cierre con portones, rejas y candados (aquí se suma otra variable insoslayable de la época actual: la inseguridad), instalación de insolentes quioscos o burdos carteles de propaganda, demolición parcial o total para construir enormes edificios de departamentos semejantes a jaulas funcionales neutras e insípidas pero de pingüe rendimiento económico para sus constructores; en fin, ¡hasta barreras de hierros soldados entre sí y cementados al piso, que nos hacen recordar a artefactos semejantes de las playas de Normandía en el Día D! Amén

---

26 Ver el citado catastro de la Policía Federal: “*Calles de la Capital*” (1913) y distintas guías de calles de la época.

27 Esto no es una interpretación antojadiza, pues el Municipio nunca vio con buenos ojos a los pasajes. Es así que se lee en una publicación oficial de 1932 (Ernesto Muello: “*Cincuentenario de la Federalización de Buenos Aires, 1880-1930*”), autorizada por la Intendencia Municipal, y por lo tanto, representando el sentir de ésta: “La Municipalidad en los últimos años, ha concedido nombres a distintos pasajes que, sin duda alguna, complican la nomenclatura de la ciudad (?) que cuenta con tantas calles. Los pasajes en realidad, sólo han obedecido hasta ahora, más que a conveniencias públicas, a otras de orden privado, facilitando el loteo en los especuladores de tierras.

Con el transcurso de los años, esas estrechas vías se convertirán en simples callejones faltos del espacio para el tránsito y la circulación de rodados y del aspecto estético (?) que reclama nuestra ciudad.” (Sic. El subrayado y los signos de interrogación son nuestros. En resumen, para la Comuna, los pasajes carecen de estética y tan sólo sirven para complicar con sus nombres la nomenclatura urbana y dificultar el tránsito vehicular).

Veamos qué dice Ricardo Lafuente Machain al respecto: “Buenos Aires careció de imaginación y fantasía. Fue prosaica y materialista. Ni siquiera tiene cuentos infantiles propios. Para entretener a sus niños o hacer comer a los inapetentes, las madres recurren a los clásicos de hadas y brujas, viejos de siglo en Europa. (...) Esa falta de imaginación porteña se trasunta en la nomenclatura urbana. Las calles no recibieron nombres pintorescos, como los hay en las viejas ciudades europeas y algunas americanas, (...) Buenos Aires hubiera podido tener una nomenclatura propia, si no tan pintoresca como en otras partes de inventiva feliz, al menos típica, más variada y menos monótona que la actual, semejante a una guía telefónica, con la agravante de repetirse los mismos nombres en todas las ciudades y pueblos de la República, para complicaciones del Correo.” Saque el lector sus propias conclusiones.

28 Ernesto Muello, *ibidem*.

29 Rolando H. Schere: “*Pasajes*”, Ediciones Colihue, 1998.

de todo esto, muchos ostentan severos y explícitos carteles, que prohíben el paso a peatones, vendedores y demás especies caminantes, en un intento de proteger la propiedad privada de molestas intrusiones. Eso expresa el desinterés de los quisquillosos consorcistas por el hecho de que **su** casa haya sido en algún momento de la historia, un camino público y que figure como tal en mapas y Ordenanzas Municipales cubiertos de telarañas.

Esa pasión postmodernizadora a la que alude Schere ha hecho que en aras del así llamado “progreso”, hayan desaparecido innumerables pasajes públicos y privados cuyo listado figura en el APÉNDICE I. Tal como dijo Escardó, *“El olvido es, en Buenos Aires, un hecho definitivo; no es ni siquiera el no-recuerdo, es la no-existencia, el desnacimiento, la reintegración a la nada”*. Y agrega Ezequiel Martínez Estrada: *“Cualquiera sea el edificio herido por la piqueta, una demolición es siempre un atropello.”*

Justo es decir que en los últimos años ha aparecido un cambio importante en las ciudades. Veamos lo que dice al respecto Javier Navia<sup>30</sup>: *“El tránsito, la contaminación y la superpoblación está llevando a que las urbes, a lo ancho de todo el planeta, sean repensadas. El criterio de ciudades diseñadas para facilitar el traslado en automóviles, típico del siglo XX, comienza a ser dejado atrás y un nuevo concepto de ciudad comienza a visualizarse.*

*(...) Durante décadas, desde que los autos se convirtieron en un bien al alcance de las clases medias en todo el mundo, las ciudades han buscado cómo aliviar los trastornos de un tránsito creciente. Pero la resignación parece haber conducido a un cambio de paradigma y, ahora, ya no se busca un tránsito más fácil sino, directamente, eliminarlo o al menos limitarlo a la comunicación con los suburbios.*

*Buenos Aires no es ajena a esta tendencia.”*

Precisamente, este movimiento mundial está encajado sobre una saludable tendencia que comenzó a gestarse en Buenos Aires en 1992 (Ordenanza 45517 del 19/2/1992- Boletín Municipal N° 19.226), cuando se crearon las Áreas de Protección Histórica (APH), para diferenciar los espacios de valor patrimonial. Con posterioridad, se promulgaron varias leyes<sup>31</sup> y se organizaron distintas dependencias y

---

30 Javier Navia: *“De Broadway al Obelisco por el carril lento”*. Artículo aparecido en el diario “La Nación” el 28 de mayo de 2009, pag 18

31 Ver:

- Ley 2799/2003 de preservación del patrimonio cultural de la ciudad de Buenos Aires y su decreto reglamentario N° 2421/2006
- Ley 2930/2009 de aprobación de un Plan Urbano Ambiental
- Ley 3056/2009 de protección patrimonial de todos los inmuebles públicos y privados señalados como edificios representativos del Patrimonio Cultural de la ciudad y también de todos aquellos edificios construidos (o con planos registrados) antes del 31 de diciembre de 1941