



UNIVERSIDAD DE BELGRANO

Las tesinas de Belgrano

Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Carrera de Arquitectura

El proceso de urbanización de Puerto Madero,
Buenos Aires

Nº 205

Marta Bruschetti

Departamento de Investigaciones
Julio 2007

Querría agradecer a la profesora Mónica Fernandez, a la profesora Liliana Bonvecchi, a la profesora Vera Comoli y a Sandra Poletto, por la ayuda que me dieron en estos meses y en mi permanencia en Argentina.

Agradezco de particular manera al señor Alejandro Lobado. Al arquitecto Roberto Converti y al arquitecto Eduardo Faierman por el material y las informaciones sobre Puerto Madero y por su disponibilidad.

El último agradecimiento para mi familia y mis amigos, argentinos y italianos, porque sin ellos estos años de universidad y la experiencia de Buenos Aires no hubieran podido ser tan intensos e interesantes.

Índice

Introducción.....	7
PARTE 1	
Capítulo 1.....	8
1. La formación de la ciudad contemporánea	
1.1. De la Fundaciones (1536 y 1580) a la constitución del <i>virreinato</i> (1776).....	8
1.1.1. La formación de una primera imagen física de la ciudad	11
1.2. La creación de la <i>Capital Federal</i> (1776 – 1880).....	14
1.2.1. Buenos Aires capital del <i>virreinato</i> (1776 – 1810).....	14
1.2.1.1. Las transformaciones urbanas	15
1.2.2. De la ciudad revolucionaria a la <i>Capital Federal</i> (1810 – 1880).....	17
1.2.2.1. Los cambios de la ciudad.....	20
1.3. Buenos Aires: una capital contemporánea (1880 – 1930).....	25
1.3.1. La necesidad de un puerto nuevo	26
1.3.1.1. Los proyectos de la polémica: Huergo y Madero	26
1.3.1.2. Las implicaciones políticas en la elección del puerto.....	28
1.3.2. La red de transportes.....	29
1.3.3. Del centro a los barrios.....	30
1.4. La formación del área metropolitana	31
1.4.1. La integración de la <i>Gran Buenos Aires</i>	32
Capítulo 2.....	33
2. La ciudad y el Río: cambios en el paisaje urbano	
2.1. La formación de la idea de paisaje urbano	33
2.2. La transformación de las áreas portuarias.....	36
2.2.1. El <i>Riachuelo</i> : de puerto local a meta turística.....	37
2.2.1.1. Los orígenes del conventillo, icona de la migración italiana (XIX siglo)	37
2.2.1.2. <i>Caminito</i> : la calle “símbolo” de la ciudad	39
2.2.2. <i>Puerto Madero</i> : de puerto nacional a signo urbanístico	43
2.2.2.1. El significado de la política urbana	43
PARTE 2	
Capítulo 3.....	44
3. La globalización y las transformaciones metropolitanas	
3.1. El proceso de globalización económica.....	44
3.2. El caso de América Latina	45
3.2.1. Los cambios económicos en escala mundial	46
3.2.2. El desarrollo de las principales áreas metropolitanas	47
3.2.2.1. Los niveles de globalización metropolitanos a través de estudios de James Beaversock, Roger Smith, Paul Taylor (1999) e William Mercer (2001)	47
3.2.2.2. La planificación urbana en Argentina.....	47
3.2.3. Buenos Aires, ciudad “tentacular” (Jose Luis Romero, Luis Alberto Romero, 2000).....	50
3.2.3.1. Las consecuencias de la crisis económica de Argentina).....	53
Capítulo 4.....	54
4. La Nueva Política Urbana	
4.1. Características generales	54
4.1.1. El debate cultural.....	55
4.1.1.1. Teoría de la Máquina para el Crecimiento (Molotch, 1974).....	55
4.1.1.2. Teoría del Régimen Urbano (Clarence Stone, 1989).....	56

4.2. Los Grandes Proyectos Urbanos: el caso di <i>Puerto Madero</i>	56
4.3. La modalidad de gestión de Puerto Madero.....	59
4.3.1. Los actores en juego y las distintas logicas.....	59
4.3.1.1. Los actores directos: <i>Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaria de Planeamiento, Poder Ejecutivo Nacional, Corporacion Antiguo Puerto Madero</i>	59
4.3.1.2. Los actores indirectos: <i>Sociedad Central de Arquitectos, la prensa, los fruidores</i>	61
4.3.2. La redacción del proyecto por etapas esenciales (1989-1992).....	62
4.3.2.1. El <i>Plan Maestro</i> (1992).....	63
4.4. La promoción del proyecto: la logica del marketing.....	64
Capitulo 5.....	67
5. Las razones de la originalidad de Puerto Madero.....	
5.1. La gestión financiera.....	67
5.1.1. La política urbana a fines de los Noventa: la autopista Ribereña.....	69
5.2. El Plan Urbano Ambiental (2000).....	71
5.2.1. La estructura del plan.....	72
5.3. Puerto Madero: una parte de la planificación urbana a escala urbana y territorial.....	74
5.3.1. La valorización del espacio público.....	74
5.3.2. Ordenamiento del Área Central.....	75
5.3.3. Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro-Puerto-Aeroparque.....	76
5.3.4. Buenos Aires y el Rio.....	77
PARTE 3	78
Bibliografia.....	78

Introducción

Los grandes cambios que han investido en el último siglo, a las ciudades de América Latina ligadas a la definición de assetti económicos a los que se les solicita confrontarse con un “mercado global”, representan un fenómeno complejo que reclama a una lectura interdisciplinaria atenta a las dinámicas históricas, económicas, sociales. El trabajo de tesis propuesto es un análisis del área portuaria de Buenos Aires, interpretada como signo de un gran proceso de cambio incitado por el gobierno en el siglo XX, y ligado irremediablemente a la reciente crisis de las naciones y a su necesidad de superación.

La idea de la investigación, madurada en el seno de la experiencia de un año de estudios en la Universidad de Belgrano, ha sido desarrollada en sentido interdisciplinario a través del análisis histórico de la formación del área dentro del desarrollo de la ciudad y el análisis del proyecto de refuncionalización en fase de realización, proyecto que compromete exclusivamente el área de Puerto Madero, pero que puede ser comprendido solo a través de una lectura capaz de encuadrarlo en un proceso de transformaciones urbanísticas y territoriales.

En un primer exámen de la trama urbana de Buenos Aires es inevitable percibir que existen múltiples realidades -cada barrio posee una fuerte caracterización producto de las circunstancias históricas, la mano de obra arquitectónica, las condiciones sociales de los habitantes- y que la imagen de la ciudad es muy distinta, no solo entre el centro y el conurbano, sino también entre áreas limítrofes.

La observación directa de las complejas dinámicas ciudadanas y de la trama urbana, me ha conducido a reconocer una fuerte identidad de las distintas áreas, fruto de una historia no simple y lineal, que aún hoy caracteriza a la ciudad de Buenos Aires (a título de ejemplo tomemos el hecho de haber sido fundada como una colonia española y aún así haber atraído constantemente las principales potencias europeas que han conducido consigo la propia cultura y su propio estilo arquitectónico, o aún el haber sido la meta de grandes oleadas migratorias a finales del siglo XX).

La imagen actual de Puerto Madero, un área portuaria de grandes dimensiones y objeto de un proyecto de renovación aún en actividad, parece en cambio separarse completamente de las razones históricas que han determinado su fundación; es de hecho inmediatamente reconocible su carácter peculiar, que poco tiene que ver con el circundante contexto urbano, fruto de estratificaciones y dinámicas que se han sucedido sin solución de continuidad. La tecnología de los edificios, el cuidado de los particulares en el adorno urbano, la presencia de numerosos locales y el orden del tránsito vehicular, crean como un barrio de por sí: de esta primera observación ha surgido la necesidad de comprender las razones del proyecto urbanístico, así como la necesidad de poder identificar la correcta escala de lectura (o, mejor, las diversas escalas de lectura).

El interés inicial en la confrontación del tema (profundización dentro del curso de Proyecto V en la Universidad de Belgrano, donde he realizado el quinto año de arquitectura) me ha lanzado a un análisis más mirado sobre las conexiones con la ciudad, desde el punto de vista histórico-urbano, así como morfológico arquitectónico. El objetivo de esta tesis de grado ha sido aquel de comprender las razones de la presencia de un área totalmente diversa de la ciudad y aparentemente poco ligada a ella (pero el estudio desmentirá, en parte, esta primera impresión) y con una fuerte caracterización histórica parcialmente negada por el último proyecto de recualificación.

El punto de partida ha sido el estudio histórico-crítico de la formación de la ciudad, con la conciencia de que solo una lectura a gran escala puede dar las razones de la existencia de aquel sector urbano que, justamente en su insertarse en un cuadro complejo, puede ser leída e interpretada. Tal análisis ha permitido comprender e interpretar la imagen de la ciudad actual, su ligamen con el territorio (a través del estudio del proceso de la red infraestructural), las características de cada barrio, las transformaciones actuales o ya acontecidas. El estudio de procesos recientes, entre otras cosas, ha intentado delinear las diversas claves de lectura del “ser” de la ciudad y de los complejos arquitectónicos, de modo de volver accesible a posibles observadores, como a los fruitores, la comprensión del ambiente en que se encuentran.

He profundizado entonces, aquellos aspectos que permiten una lectura completa de Puerto Madero, subrayando la importancia de su inserción dentro de un contexto económico y político totalmente distinto del europeo, sin prescindir de la reciente crisis económica, de los cambios políticos acontecidos en los últimos veinte años y de las grandes extensiones del territorio argentino, que determinan una mentalidad diversa en cuanto a planificación económica y transformación urbana. La investigación ha puesto en evidencia la imposibilidad de alcanzar interpretaciones definitivas pero, piuttosto????, ha abierto nuevos interrogantes y nuevas posibilidades de profundización para continuar el análisis.

El empuje inicial, como he mencionado antes, ha comenzado del mismo análisis en campo: la observación del ambiente, las canteras aún abiertas, los servicios y las estructuras de las cuáles está provisto el nuevo barrio, del tránsito vehicular e peatonal, la valoración de la falta de conexión con la cercana área

central, y aún el intento de crear un lenguaje arquitectónico uniforme a lo largo de la faja litoral. Una vez concluido el trabajo de investigación, el trabajo de observación directa, ¿arriachito??? Por el conocimiento de las razones de su ser y de su haber sido, ha permitido identificar, comprender e interpretar las líneas y los elementos del proceso de transformación actual inserto en un contexto urbano y territorial capaz de darles razón (de ser?).

El estudio sobre la ciudad, entre otras cosas, ha dominado los movimientos de la investigación bibliográfica, desde identificar aquello que ya “se ha dicho” no solo sobre el tema del proyecto en sentido estricto, sino también respecto a sus “razones” históricas, económicas y políticas. La investigación realizada en Italia, ha sido por momentos dificultosa, debido a la falta de información sobre los recientes cambios en el aspecto político argentino, estrictamente ligado a las transformaciones del territorio, aún en proceso de realización, y por la parcialidad de los autores a la hora de explicar el desarrollo económico en la historia.

A los fines de la comprensión de una justa escala de lectura, han sido muy eficaces los encuentros con tres arquitectos que han participado a la proyección y a la fase de definición de la política urbana: el primero con Alejandro Labado, que me ha provisto de algunos análisis sobre Puerto Madero e información sobre los trabajos en curso; el segundo con el arq. Eduardo Faierman (ex Jefe de Gabinete, ha sido parte de la Subsecretaría de Infraestructura y Planeamiento) que está trabajando en la tesura del Plan Urbano Ambiental y me ha ilustrado sobre el actual programa de transformaciones urbanas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires; y el último encuentro con el arq. Roberto Coverti (presidente de la Corporación Antiguo Puerto Madero desde el 2000 al 2002) que me ha ilustrado sobre el proyecto original de transformación de la costanera y con el cual he podido discutir de la particularidad de Puerto Madero respecto a la ciudad.

La intervención proyectual sobre Puerto Madero, entonces, puede y debe ser leída en diversas escalas, conteniendo todas en su interior una multiplicidad de factores de los cuales no se puede prescindir.

Capítulo 1

1. La formación de la ciudad contemporánea

1.1 De las Fundaciones (1536 y 1580) a la constitución del virreinato¹ (1776)

Las raíces de la historia de Buenos Aires hay que buscarlas en el amplio proceso del descubrimiento y conquista del territorio americano, cuyos autores principales fueron siempre los europeos y en modo particular los españoles².

El Río de la Plata fue descubierto en 1516 por Juan Díaz de Solís, navegante de la Corona española, y con él se empezó a soñar con construir un ingreso por mar en las nuevas tierras, donde se esperaba encontrar grandes riquezas. Este sueño es la explicación de los intentos sucesivos de fundar una ciudad y dominar el territorio, aunque el lugar fuera fangoso e infestado de *mosquitos*, lo que rendía cualquier trabajo muy dificultoso.

El 3 de febrero de 1536 Pedro de Mendoza, investido por la Corona española con el título de explorador del Río de La Plata y su futuro *virrey*, fundó el país y el puerto de Nuestra Señora de Santa María de Buenos Aires, en la orilla derecha del Río³. EL asentamiento originario fue, en realidad, efímero porque los conquistadores tuvieron que afrontar un clima y unos territorios que los sorprendieron y, por esto, fue difícil aplicar los criterios de conquista que se habían prefijado: tuvieron que enfrentarse con las poblaciones autóctonas que en seguida se presentaron hostiles y no ayudaron al aprovisionamiento alimentario, que privaron la expedición de Pedro de Mendoza de los bienes necesarios de sustentamiento.

1. *Virreinato*

2. Para la historia de Buenos Aires cfr.: RICARDO DE LA FUENTE MACHAIN, *Buenos Aires en el siglo XVII*, Emecé, Buenos Aires 1944; AMILCAR RAZORI, *Historia de la ciudad argentina*, Vol. II, Imprenta López, Buenos Aires 1945; HORACIO C. E. GOLDBERG, *Historia económica de la ganadería argentina*, Paidós, Buenos Aires 1961; ALEJANDRO ROFMAN, LUIS ALBERTO ROMERO, *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*, Ed. Amorrortu, Buenos Aires 1973; RAMÓN GUTIÉRREZ, *Buenos Aires. Evolución histórica*, Fondo Editorial Escala Argentina, Santa Fe de Bogotá 1992; JOSÉ FRANCISCO LEIRNUR, *Diccionario histórico de arquitectura habitat y urbanismo en la Argentina*, Sociedad Central de los Arquitectos, Buenos Aires 1992; JOSÉ LUIS ROMERO, *Breve historia argentina*, Ed. FCE, Buenos Aires 1996; LILIANA CARABELLO, NOEMI CHARLIER, LILIANA GARULLI, *Documentos de historia argentina (1870-1955)*, Eudeba, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires 1998; JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, *Buenos Aires – Historia de cuatro siglos vol. I-II*, ed Altamira, Buenos Aires 2000; CRISTIAN G. WERCKENTHEIN, *El Buenos Aires de la belle époque. Su desarrollo urbano 1880-1910*, Ed. Vinciguerra, Buenos Aires 2001.

3. RAMÓN GUTIÉRREZ *Buenos Aires. Evolución histórica*, Fondo Editorial Escala Argentina, Santa Fe de Bogotá 1992; JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, *Las fundaciones*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, *Buenos Aires – Historia de cuatro siglos Vol. I-II*, Ed. Altamira, Buenos Aires 2000.

Muchos de los habitantes de la primitiva Buenos Aires murieron de hambre por la incapacidad de crear un sistema productivo autosuficiente y esto provocó, en 1541, el abandono del primer asentamiento, que se replegó hacia Asunción del Paraguay, fundada en 1537, y que se estaba desarrollando a lo largo de la costa gracias a la disponibilidad de los recursos y a la integración de con los indígenas⁴.



ALONSO DE SANTA CRUZ, *Carta del Brasil y del Rio de la Plata*, 1540

[In HORACIO DIFRIERI, *Atlas de Buenos Aires* vol. II, Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981].

En el mapa aparece por primera vez el nombre Buenos Ayres, el asentamiento de Pedro de Mendoza.

El 11 de junio de 1580, Juan de Garay, *virrey* del Río de La Plata, fundó la ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María de Buenos Aires en el mismo lugar de la precedente fundación, pero esta vez con "hijos de la tierra" americana que procedían de Asunción, puesto que su bagaje cultural estaba determinado fuertemente por las experiencias vividas en estas nuevas tierras, y la capacidad de someter la naturaleza y de sobrevivir en estas condiciones podía ser el elemento dinamizador de esta empresa⁵.

Hacia ya veinte años que se proponían repoblar el asentamiento, de manera que Buenos Aires fuera: "puerto e escala, entrada y salida para los intercambios y el comercio de las naves de España y de la costa de Brasil"⁶.

El carácter portuario de la ciudad está íntimamente unido a la historia de la importante mina de Potosí (situada en el Alto Perú, actual Bolivia), cuya producción se duplicó en los últimos años del siglo XVI. En efecto, la Corona española quería hacer llegar a España las grandes riquezas extraídas a través de un único canal que pasaba por Lima, seguía hasta Portobello y terminaba en Sevilla. Buenos Aires tenía el deber de reforzar este canal cerrando cualquier paso hacia el Atlántico para defender el comercio español. Hasta finales de siglo el puerto se utilizó como sede del comercio clandestino, hasta que -por la intervención del obispo- se logró obtener un permiso para enviar dos naves anuales a Brasil, de manera que se pudiera crear un círculo legal para el intercambio de mercancías.

4. RAMON GUTIÉRREZ, 1992, Pág. 10.

5. *Ibidem*, Pág. 11.

6. HORACIO DIFRIERI, *Atlas de Buenos Aires*, Vol. I, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

El desarrollo de la ciudad no creció a la misma velocidad que la actividad económica, dado que la actividad comercial permitía solamente a un pequeño grupo de población enriquecerse, mientras que la mayoría permanecía al margen de este tráfico sin lograr ni siquiera comprar los productos europeos que se vendían; la ciudad y el campo no influían en la producción de la riqueza, porque gran parte de la población se dedicaba al comercio, esto determinó una fuerte dependencia de la situación internacional.

La autoridad gubernativa de la ciudad se extendía hasta un extenso territorio que determinaba una amplia jurisdicción dividida en tres partes: la ciudad, el campo (definida como territorio de posible expansión de la ciudad) y las tierras circunstantes, divididas en regiones aún no bien definidas físicamente y sin gobierno propio.

Antes de la fundación de 1580, Juan de Garay había fundado ya Santa Fe en el Río Paraná (1573) y ya había trazado y definido las relaciones fluviales que mantendrían unido el territorio, de manera que resultara establecido el papel de Buenos Aires como puerta de entrada y salida de este sistema.

Desde Asunción de Paraguay salían las expediciones para fundar muchas ciudades además de Buenos Aires; entre éstas, Santa Fe, Corrientes, Santa Cruz de la Sierra, Xerez, Villa Real, Villarica del Espíritu Santo y otros asentamientos, pero en poco tiempo la importancia estratégica del puerto nuevo hizo que perdiera importancia la ciudad paraguaya.

En 1617 se crearon dos jurisdicciones separadas, ambas *virreinos* de España: una la de Paraguay y la otra la del Río de la Plata, esta última con centro en Buenos Aires y cuyo poder se extendía a Santa Fe, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Uruguay y hasta la Patagonia. En 1620 se creó la diócesis de Buenos Aires, y se la asigna autonomía eclesiástica.

La creación y el desarrollo del puerto bonaerense engendraron un cambio en los flujos comerciales que preocupó a la capital del *Virreinato* de Perú, Lima⁷, que reaccionó instituyendo dos aduanas una en Córdoba y otra en Jujuy, y dotó a Santa Fe de un puerto de navegación costera, de este modo incrementa el control de los desplazamientos de las mercancías.

En 1640 se separaron de la corona española y de la portuguesa⁸ y esto determinó una crisis del comercio, porque se perdieron algunas relaciones debido al fuerte control español; el cierre comercial provocó un incremento de los intercambios ilegales y una crisis de la ciudad que hasta ahora se había mantenido gracias al comercio con el extranjero y podía contar con productos de importación para la propia subsistencia.

La situación mejoró cuando el puerto fue abierto al comercio de esclavos de Nueva Guinea y la importancia estratégica aumentó todavía más, cuando en 1680, los portugueses fundaron la Colonia de Sacramento en la costa oriental del Río de la Plata, con el objetivo explícito de potenciar el comercio ilegal⁹.

A finales de siglo el puerto de Buenos Aires no estaba autorizado al comercio interregional y esta restricción impulsó a buscar un comercio alternativo, que conoció un incremento a consecuencia del Tratado de Utrecht (1713)¹⁰ que autorizaba el comercio de esclavos con Gran Bretaña y de esto se aprovecha para permitir la circulación de algunos productos manufactureros.

En 1726 los españoles fundaron Montevideo, en la costa este del Río de la Plata, para poder ejercer el control del contrabando y para obtener el dominio efectivo sobre todo el estuario¹¹.

La *guerra de las Malvinas*¹² (1770) determinó un aumento demográfico repentino y un cambio social

7. El *Virreynato* de Perú había sido constituido en 1542 por Carlos V, Rey de España, y que en aquel tiempo controlaba toda la América Latina española. JOSE LUIS ROMERO, *Breve historia argentina*, Ed. FCE, Buenos Aires 1996

8. Una revuelta de Portugal contra los españoles, favorecida por Francia, lleva al trono el duque Juan IV di Braganza. La guerra que acontece se concluye en 1668 con el reconocimiento de la independencia de Portugal bajo Alfonso VI. *Ibidem*, p. 32

9. RICARDO DE LAFUENTE MACHAIN, *Buenos Aires en el siglo XVII*, Emecé, Buenos Aires, 1944.

10. La paz de Utrecht es un complejo de tratados bilaterales firmados, entre el 1713 y el 1715, entre Francia, España, Inglaterra, Holanda, Portugal, Prusia y Saboya que puso fin a la guerra de sucesión española. Felipe V de Borbón fue reconocido rey de España y suscribió la renuncia perpetua a toda pretensión sobre el trono de Francia. Entre los numerosos empeños asumidos en Utrecht figura el de que España cede a Inglaterra el *asiento de negros*, o bien el monopolio del comercio de esclavos africanos hacia a América; así mismo, el llamado *navío de permiso*, o bien la autorización a un navío inglés de atracar una vez al año en uno de los puertos de América del sur para poder comerciar libremente sus propias mercancías. Para poder poner fin a la palabra guerra de sucesión española, era necesario que también Austria suscribiera el tratado de paz con Francia. Lo cual sucedió el 6 de marzo de 1714 en la ciudad de *Rastadt*. JOSE LUIS ROMERO, 1996, p. 35

11. RAMÓN GUTIERREZ, 1992, Pág. 34.

12. Capítulo 6. El descubrimiento de las islas *Malvinas* data del siglo XVI por obra de los españoles, que la usaron como base para los pesqueros y a las que se trasladaron algunos pescadores. Sin embargo, fue Francia la primera en ocupar efectivamente el territorio, funda en la isla *Soledad*, el pequeño asentamiento de *Puerto San Luis*. En 1766 también llegaron los ingleses a las islas y se establecieron allí, en Puerto Egmont. En cuanto los españoles se dieron cuenta de que el propio derecho de ocupación estaba comprometido, apelaron a Francia que reconoció la propiedad de la Corona española. Los franceses evacuaron en el 1767, mientras que, los ingleses no tenía intención de abandonar el propio asentamiento y se opusieron a los militares españoles. A causa de la inferioridad numérica del ejército, tuvo que restituir en 1771 *Puerto Egmond*, pero mantuvo la soberanía en la islas y logró obtener de los ingleses la promesa de abandonar en un futuro el puerto, que si verificó en 1774. España continuó ocupando el territorio hasta que Buenos Aires, obtuvo la independencia de la Corona española en 1810, y asume el control efectivo de las

porque llegaron a Buenos Aires más de 10000 soldados para expulsar a los invasores ingleses.

Inmediatamente, a continuación, cayó la Colonia de Sacramento que puso fin a la época de contrabando, pero también comenzaron las transformaciones políticas que culminaron con la creación del virreinato del Río de la Plata.

1.1.1 La formación de una primera imagen física de la ciudad

La ciudad fundada por Garay¹³ se organizaba en torno a una plaza, la *Plaza Mayor*¹⁴, a lo largo del margen del *Riachuelo*, un afluente menor del Río de la Plata, que se aprovechó para crear el primer puerto, aún muy rudimentario, pero que hacía posible el atraco a las naves con seguridad total.

Para defenderse de los continuos ataques de los piratas ingleses Hernando de Zarate, que hacía poco había asumido la carga de *virrey*, en 1794 hizo construir el Fuerte de San Sebastián, que también comprendía la residencia del gobernador, la aduana y las residencias reales. Las construcciones de la ciudad eran todas de tierra y con el techo de paja, sin ningún elemento de cristal, tela o papel, y las casas eran de una sola planta; el uso de la leña se introdujo con el desarrollo del comercio fluvial, cuando empezó a llegar la madera que procedía de Corrientes e de Paraguay.



JUAN DE GARAY, *Plano que manifiesta el repartimiento de Solares que hizo el Gral. Juan de Garay alas Fundads de Buenos Ayres.*
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]

A finales del siglo el *virrey* decidió construir la *Iglesia Mayor*, realizada toda de ladrillos y el techo de madera, al que se añadieron más tarde dos torres; pero la Catedral actual fue fruto de una construcción sucesiva, debido a la destrucción de la primera por un terremoto, que databa del siglo XVII .

El desarrollo de la ciudad en esta época estuvo marcado por la llegada de las órdenes religiosas (en primer lugar, llegaron los franciscanos en 1583, luego los dominicanos, los mercedarios y los jesuitas) que construyeron sus iglesias a sólo cuatro manzanas de las *Plaza Mayor*, así limitaron la expansión urbana con carácter residencial de la zona centro..

Los jesuitas construyeron su convento en el límite este de la plaza y ocuparon este espacio hasta el 1665, cuando se trasladaron a la manzana que será llamada más tarde *manzana de las luces*¹⁵ en la que construyeron la iglesia, el convento y una escuela: al dejar libre una manzana, la *Plaza Mayor* adquiere

islas. JOSÉ LUIS ROMERO, 1996, p. 38.

13. Ver Pág. 3

14. JOSÉ FRANCISCO LEIRNUR, *Diccionario histórico de arquitectura hábitat y urbanismo en la Argentina*, Sociedad Central de los Arquitectos, Buenos Aires, Argentina, 1992. Con la segunda fundación, la ciudad se organizó en torno a una plaza principal, llamada *Plaza Mayor*, de la que salían el *Camino Real* hacia oeste (la actual *avenida Rivadavia*), y la *calle Real del puerto* hacia el sur (la actual *calle Defensa*). A principios del siglo XIX unos soportales, utilizados para el mercado, la dividían a mitad así definía dos espacios diferentes: la *Plaza del Fuerte* la que da la vuelta hacia la *Casa Rosada*, y la *Plaza de la Victoria* hacia el *Cabildo*. La *Plaza Mayor* tenía una doble función: era utilizada como mercado y hospedaba numerosos vendedores ambulantes, pero también tenía la función de reunir los edificios públicos más importantes; JOSE FRANCISCO LEIRNUR, *Diccionario historico de arquitectura habitat y urbanismo en la Argentina*, Sociedad Central de los Arquitectos, Buenos Aires, Argentina, 1992.

15. *Manzana de las luces*. El nombre fue dado como consecuencia de la construcción del colegio e de la universidad, cuya gestión era de los mismos jesuitas; Ibidem, p. 184

la forma rectangular que todavía hoy conserva, con el complejo del fuerte hacia el este y el *cabildo* (construido en 1607) hacia oeste¹⁶.

El trazado urbanístico creció de manera desordenada, pero el núcleo central se distinguía por la calidad arquitectónica y por la mayor densidad de edificios debidos al aumento demográfico; la tipología de los edificios está íntimamente relacionados con el origen de los conquistadores, en efecto; se difundió la tipología de la villa con patios sucesivos que se convirtieron en el centro de la vida doméstica.

El aumento de la población, que a finales del siglo XVIII alcanzaba los 40000 habitantes¹⁷, engendró la consolidación del núcleo central, donde comenzó a desarrollarse una importante actividad social con numerosas cafeterías, teatros y clubes, y al mismo tiempo el virrey procedía a la organización de las áreas periféricas, en las que se empieza a reconocer los futuros barrios de *Flores*, *Belgrano* y *Chacarita*; la creciente actividad portuaria fue el motivo pujante de la primera concentración de la población de la *Boca* y de *Barracas*, mientras que al norte se desarrolló *Retiro*, casi separada del todo de la ciudad.

En 1611 el virrey decide la construcción del primer hospital, dedicado a San Martín, y en 1774 abrió el primer hospital femenino, pero en general la ciudad no hizo mucho por la salud pública e incluso la salubridad de las calles fue comprometida fuertemente por la frecuente lluvia y por la escasa atención de los ciudadanos¹⁸.

A mitad del siglo XVIII se difunde el uso de la construcción con ladrillo y tejas, y esto trajo consigo un cambio en la fisonomía urbana y en la calidad de la construcción; en el mismo período creció la disponibilidad de la leña, que permitió ampliar las aberturas y diversificar los espacios y se difunde la costumbre de recoger el agua de la lluvia, así mejoran las condiciones sanitarias. Buenos Aires se convirtió en el punto de acogida de los arquitectos militares y de las órdenes religiosas, que traían consigo nuevas tecnologías y un bagaje cultural que sirvió de apoyo al desarrollo ciudadano.

El aumento demográfico determinó el crecimiento económico caracterizado por una actividad portuaria cada vez mayor y, en la segunda mitad del siglo, para hacer frente a la nueva consistencia del mercado, fueron presentados más de cincuenta proyectos de un muelle para poder atracar pequeñas embarcaciones, de modo que se utilizara la costa del Río de la Plata y evitar el uso del *Riachuelo*.

El primer proyecto que se realizó fue el del capitán Juan de Echevarría (1755): un muelle en el Bajo de las Catalinas, en la prolongación de la actual calle Paraguay¹⁹.

En 1771 el ingeniero militar Francisco Rodríguez y Cardozo, presentó la primera propuesta para realizar un puerto en correspondencia con la *Plaza Mayor*, en el que indicaba el método constructivo y proponía utilizar albañiles y cien encarcelados en su construcción; la aprobación del expediente tardó mucho en concluirse y cuando se tuvo una respuesta faltaron las condiciones básicas para su construcción²⁰.

16. El edificio del Cabildo se encuentra de frente a la *Plaza Mayor*; se utilizaba como residencia de las autoridades *virreinales* y como sede para sus actividades. En efecto, era la sede de la administración política, jurídica y económica de Corona de España. Desde su construcción, que data del 1608 ha sido modificado muchas veces, hasta que el arquitecto Mario Buschiazzo, en 1940, lo reconstruyó con aspecto colonial, se basó en la información de los documentos históricos. JOSÉ FRANCISCO LEIRNUR, 1992, Pág. 115.

17. HORACIO A. DIFRIERI, Vol. I, 1981, Pág. 507.

18. Ídem.,. Pág. 504.

19. En aquel lugar. Pág. 298

20. JOSÉ FRANCISCO LEIRNUR, 1992, Pág. 122.



JOSEPH BERMUDEZ, *Planta de la ciudad de Buenos Ayres con todas sus quadras, yglesias, cobentos y la fortaleza que al presente tiene, con la parte del Rio de la Plata que le corresponde y als casas mas particulares que oy tiene.. Diliada por P. Joseph Bermudez, sergente mayor de la plaza, Ingeniero desta provincia pr. Su Mgd, 1713.*

[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]

En el mapa están indicadas las iglesias construidas por las diferentes órdenes religiosas y el *cabildo*, en construcción desde 1711. Además es significativo señalar la importancia dada al fuerte respecto a las dimensiones reales de la ciudad.



Domingo Petrarca, *Planta de la situacion del Riachuelo, del Puerto de Buenos Ayres, 1729.*

[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



DOMINGO PETRARCA, *Planta de la situacion del R. iachuelo, del Puerto de Buenos Ayres, 1729.*
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



ANÓNIMO, *Plano de la ciudad de Buenos Ayres, situada en la margen meridional del rio de la Plata, en terreno elevado sobre el nivel del mar 136 varas castellanas, en la latitud austral de 34°36' y respecto del Meridiano de Madrid en la longitud Occidental de 54°16' segun ultimas observacion, 1750 aprox.*
[En HORACIO DIFRIERI, Vol. II, 1981]

1.2 La creación de la *Capital Federal* (1776 – 1880)

1.2.1. Buenos Aires capital del *virreinato* (1776 – 1810)

En 1776 España modificó la extensión del *virreinato* del Río de la Plata, mantiene la capital en Buenos Aires, que llegó a incluir todos los territorios de la Provincia de Buenos Aires, de Paraguay, Tucumán, Potosí, Santa Cruz de la Sierra, Chacra, Mendoza y San Juan del Pico. Don Pedro de Cevallos fue nombrado *virrey* gracias a su capacidad militar y política²¹.

Sólo dos años más tarde, el mismo Cevallos firma el Reglamento del Libre Comercio²² con el que se

21. ALEJANDRO ROFMAN, LUIS ALBERTO ROMERO, *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*, Ed. Amorrortu, Buenos Aires, 1973.

22. Hay que tener en consideración que el régimen riguroso impuesto al comercio marítimo hasta aquel momento, en realidad era infringido y el tráfico portuario era dirigido frecuentemente a España. A través del puerto de Buenos Aires entraban mercancías que después eran revendidas en el *interior*, sin diferencia alguna entre lo que llegaba legalmente o trámite el contrabando, hasta que en 1778, el Rey de España Carlos III promulgó el Reglamento para el comercio Libre de España e Indias. El Reglamento se componía de 55 artículos, con los que se abrían nuevas posibilidades en las relaciones comerciales: trece puertos españoles podían comenzar el comercio con América y veinticuatro puertos americanos, entre estos el de Buenos Aires, tenían el permiso para comercializar con la península; en los puertos más importantes se fijó una tasa del 7% sobre el valor de los productos extranjeros, mientras que

habilitan trece puertos a España y veinticuatro a América (entre estos el de Buenos Aires) y se permite el comercio entre los numerosos puertos americanos; los intercambios comerciales de Buenos Aires aumentaron notablemente, junto a la exportación de cuero y carne salada, y la nueva prosperidad alcanzada trajo consigo un considerable aumento demográfico.

El nuevo sistema económico llevó a la unificación del gobierno²³ (antes subdividido en varios gobiernos locales), que, para restablecer el control en las provincias limitando la autonomía, delegó el poder a los intendentes, funcionarios eficientes y desvinculados de los intereses locales.

En estos años la ciudad se dotó de un aparato institucional necesario para la gestión del este nuevo tipo de gobierno, construye los edificios de la Junta Real, el Consulado y la Aduana, y trata de ocuparse de la asistencia social y de la salud de la población.

1.2.1.1. Las transformaciones urbanas

Para que resultara digna la ciudad del nuevo título de capital, el *virrey* Vertiz, nombrado en 1780, instituye un cuerpo de vigilancia de barrio y expresa la voluntad de subdividir sucesivamente el territorio ciudadano. Será, a continuación, el *virrey* Loreto en 1790 el que introduce el número de barrios²⁴ a vein La apertura del puerto trajo consigo también un fuerte crecimiento en las regiones litorales²⁵, en las cuales aumentó la producción de cuero dirigida a la exportación y el rápido crecimiento económico se tradujo en un aumento demográfico.

La trama de relaciones comerciales cada vez más extensa, forzó a la administración gubernativa a mejorar las condiciones del puerto y, en 1802, se llamó al ingeniero Pedro Cerviño para que proyectara un muelle, cuya construcción sin embargo, fue interrumpida a causa de la desaprobación real y a continuación fue destruido por un fuerte temporal²⁶; en 1805 el ingeniero español Giannini por encargo del *virrey* Sobremonte, retoma el tema portuario, propone un canal paralelo a la línea costera, con muelles dirigidos hacia la costa y un terraplén para defenderse de las inundaciones²⁷: tampoco este proyectó se realizó, esta vez debido a las invasiones inglesas²⁸. te.

para los españoles se fijó el 3% y otros estaban, además, exentos de pagar impuestos, de manera que se obtuvieran precios competitivos a nivel internacional. JOSE LUIS ROMERO, 1996, p. 41

23. LUIS ALBERTO ROMERO, *La lucha por el puerto*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. I, 2000, PÁG. 56; LUIS ALBERTO ROMERO, *Buenos Aires en frente al país, 1580-1852*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. I, 2000, PÁG. 176.

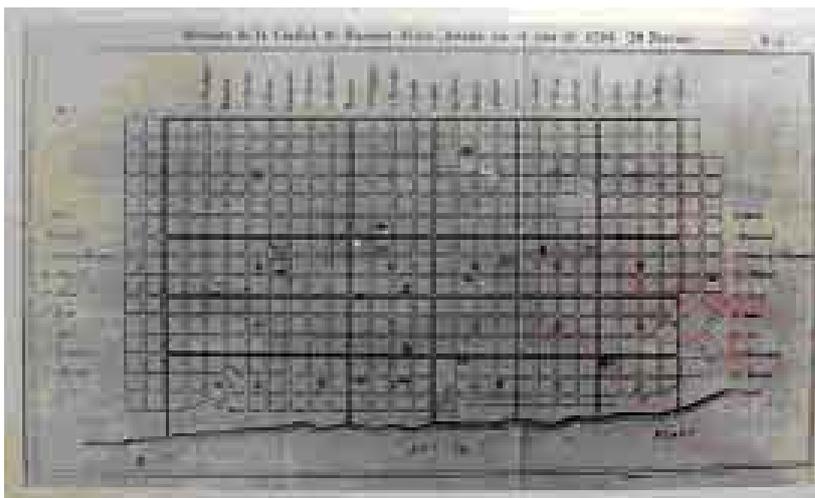
24. HORACIO A. DIFRIERI, Vol. I, 1981, Pág. 173.

25. El territorio del *Virreynato* del Río de La Plata, corresponde al de la actual Argentina, estaba dividido en tres grandes regiones, cada una con unas características económicas bien definidas: la región de Buenos Aires de carácter industrial y con una buena producción artesana; el *Litoral*, cuya economía se basaba en la cría y exportación de cuero; el *Interior*, cuyo único recurso era la artesanía; HORACIO C. E. GOLDBERG, *Historia económica de la ganadería argentina*, Paidós, Buenos Aires, 1961.

26. JOSÉ FRANCISCO LEIRNUR, 1992, Pág.124.

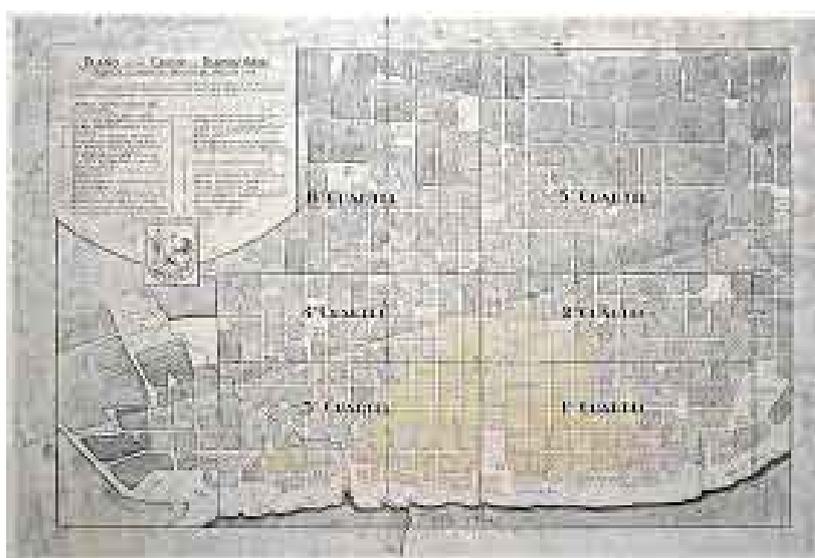
27. Ídem. Pág. 167.

28. En abril de 1806 una flota inglesa zarpó de Inglaterra para dirigirse a Buenos Aires, cuyo objetivo era robar las riquezas de la ciudad. En junio llegaron a Argentina y ocuparon Buenos Aires sin muchas dificultades: a continuación fueron establecidos los términos de la rendición entre los que figuraban la obligación de entregar el tesoro real. Al año siguiente Inglaterra decide enviar una nueva flota a Buenos Aires, que esta vez se enfrentó con la población más duramente, que se había puesto en alerta a causa de las invasiones de Montevideo y Colonia. En julio de 1807 el comandante de las tropas inglesas firmó el acuerdo de paz que puso fin a los enfrentamientos del Río de La Plata. A partir de este momento Buenos Aires comenzó a pensar en la independencia e Inglaterra la apoyó siempre, con el objetivo de hacer de ella un protectorado para ampliar la actividad comercial. JOSE LUIS ROMERO, 1996, p. 56



MANUEL RICARDO TRELLES, 1794.
[HORACIO DIFRIERI, Vol. II, 1981]

Este plano, representa la división de la ciudad en 20 barrios, comprende 344 manzanas internas y otras 26 representadas sólo en parte. Los barrios de mayor densidad están constituidos por 9 manzanas, en cambio, en las áreas sur y oeste, los barrios son más amplios (cuatro están formados por 24 manzanas, tres de 27 y uno de 54) puesto que eran áreas periféricas y de expansión.



ANONIMO, *Plano de la ciudad de Buenos Aires para la lectura del padron*, 1778
[HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



ANONIMO, *Plano de la ciudad y plaza de la S.S. Trinidad Puerto de S. María de Buenos Ayres situada sobre la costa sur del río de la Plata, en 34 grados y 44 minutos de longitud, según el meridiano de Tenerife, levantado en el mes de enero 1782.*

[HORACIO DIFRIERI, vol II, 19]

1.2.2. De la ciudad revolucionaria a la *Capital Federal* (1810 – 1880)

Inmediatamente antes de la Revolución de Mayo (1810)²⁹, el territorio rioplatense estaba organizado comercial y administrativamente en torno al núcleo central de Buenos Aires, y los revolucionarios soñaban con poder romper los lazos con España y lograr mantener intactos estos entre las regiones.

En 1821 Inglaterra reconoce las Provincias Unidas del Río de la Plata y al año siguiente Bernardino Rivadavia³⁰ pidió al banco inglés Hullet y Hnos. que enviara un experto para afrontar el tema del puerto: fue enviado el ingeniero inglés James Bevans³¹, llamado Ingeniero Jefe Hidráulico, que presentó tres proyectos distintos. El primero preveía un gran embalse triangular delante del *Retiro*; el segundo, que fue el que más tarde se aprobó; proponía la construcción de un malecón delante de la residencia real y comunicante con el *Riachuelo* a través de un canal; el tercero intentaba mejorar las condiciones del puerto de *Ensenada*, un porto secundario de la ciudad. Para realizar el proyecto se pidió un préstamo al banco inglés Baring Bros., pero la inestabilidad política interrumpió las tratativas y del dinero del préstamo se utilizó para otros fines.

Además de ocuparse del puerto, el ingeniero Bevans presentó un “*Plan para la ciudad*” en el que utiliza un esquema geométrico basado en el cuadrado subdividido interiormente, para lograr planificar el desarrollo ciudadano. Esta idea revela la inclinación a pensar en la ciudad trascendiendo de su localización y de las transformaciones históricas, sin considerar que estos factores habían sido determinantes para la configuración de todo el país. El mismo Bevans se había dedicado a mejorar las condiciones del tejido urbano, realiza la primera iluminación pública de gas (1823), un estudio para la distribución de agua y un análisis de los puentes existentes.³²

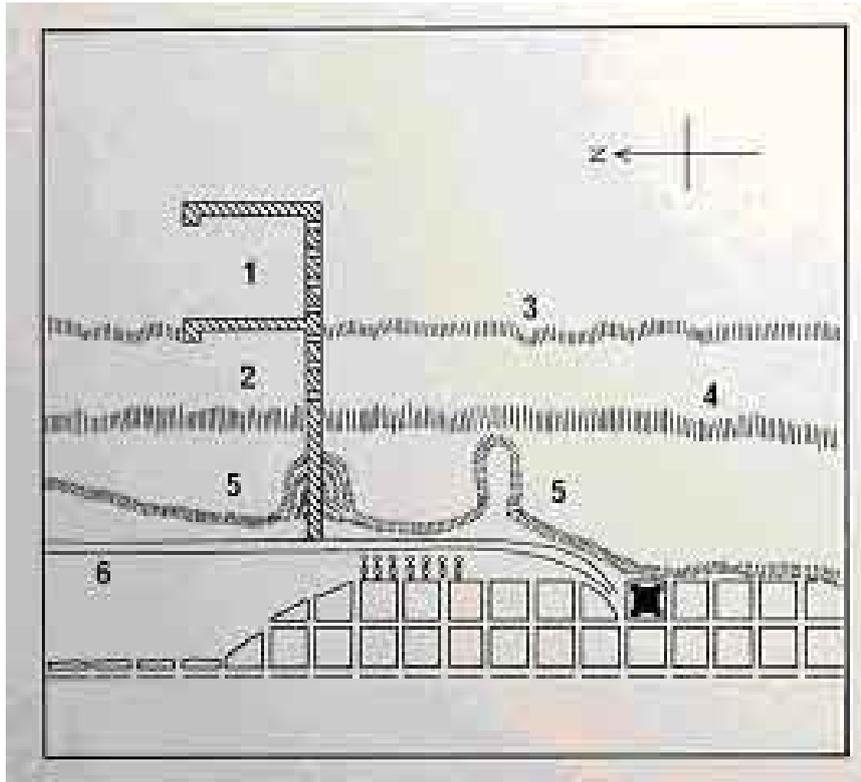
29. En mayo de 1810 a Buenos Aires llegó la noticia que el Rey de España había sido hecho prisionero por los franceses y en seguida se difunde la convicción que el *virrey* no tenía ya ningún derecho a gobernar, no representaba la voluntad real. El 22 de mayo la población se reúne para establecer la nueva forma de gobierno: el 25 del mismo mes la voluntad popular impone que se forme un gobierno criollo e inmediatamente se creó la *Primera Junta*. El periodo sucesivo estuvo caracterizado por el intento de difundir las novedades debidas a la revolución en el resto del territorio, se formó un ejército par afrontar las recriminaciones españolas. JOSE LUIS ROMERO, 1996, p. 53

30. Para la política de Rivadavia ver cap. 1.1.

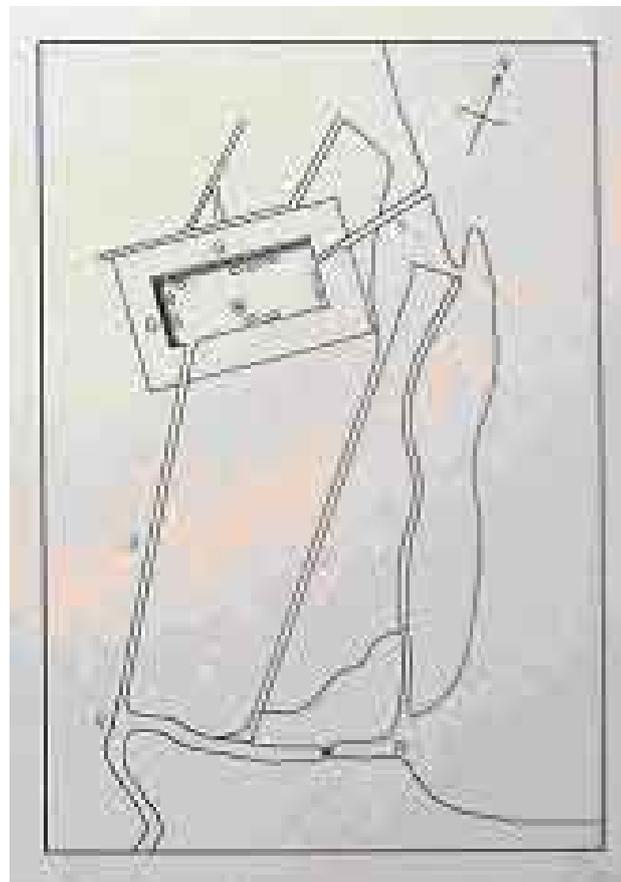
Bernardino Rivadavia, (Buenos Aires, 1780 – Cádiz, 1845) participó en la defensa de Buenos Aires contra los invasores ingleses y en la revolución de 1810, a consecuencia de esto entró a formar parte de la *Junta de Guerra, Hacienda y Gobernación*. Llegó a ser Presidente de la República pero en 1827 fue obligado a renunciar a la presidencia y se trasladó a Colonia, para establecerse más tarde definitivamente en Cádiz, en España. *Ibidem*, p. 81

31. JOSÉ FRANCISCO LEIRNUR, 1992, Pág.111.

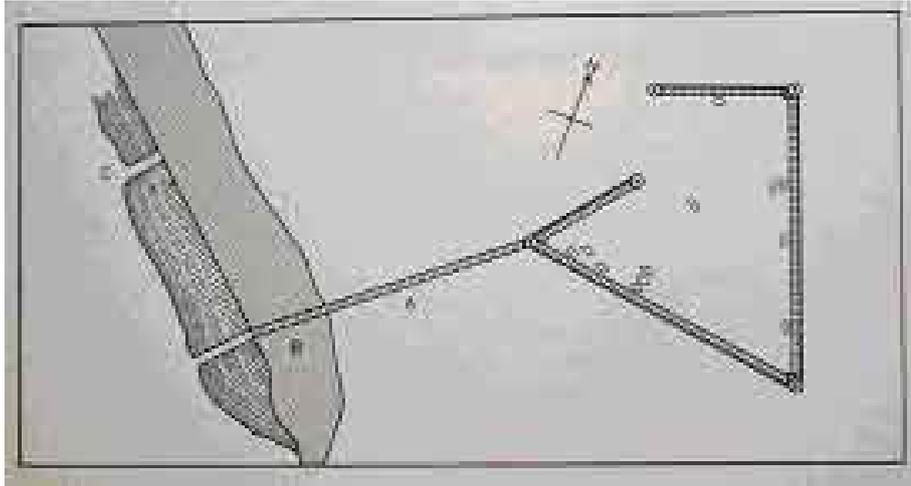
32. RAMÓN GUTIERREZ, 1992, Pág. 71-72-75-84.



Bevens, primera propuesta para el puerto
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



Bevens, segunda propuesta para el puerto
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



Bevans, tercera propuesta para el puerto
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]

Bernardino Rivadavia fue nombrado Presidente de las Provincias el 7 de febrero de 1826 y su política³³ caracterizó la vida económica de los años siguientes: todo apuntaba a la modernización del País a través del libre comercio, los inversores extranjeros y la inmigración, trataba de promover la imagen de una Argentina grande y unificada con instituciones liberales y una infraestructura nueva con centro en Buenos Aires.

La superposición de los efectos de la competencia inglesa y el declino de la producción del *interior*, hizo que la economía de la región de Buenos Aires no fuera ya suficiente para sostener la de todas las provincias. Para hacer frente a la crisis económica se comenzó con alquilar grandes extensiones de tierra para incrementar la cría y con la esperanza de atraer capital extranjero, pero esto produjo el nacimiento del latifundio y el resurgir de un nuevo sector económico, los *estancieros*, que sustituyó los intereses políticos y burocráticos hasta aquel momento unidos al puerto.

Rivadavia renunció al poder por los numerosos conflictos internos y por la presión inglesa cada vez mayor; Juan Manuel Ortiz de Rosas³⁴, fue nombrado su sucesor en 1829 y por segunda vez en 1835, permaneció en el cargo hasta el 1852, cuando llegó el general Urquiza³⁵ con sus tropas. Durante muchos años la ciudad estuvo sometida a un régimen tiránico que fomentó numerosas insurrecciones y el nacimiento de una nueva élite decidida a sostener la propia ideología liberal.³⁶

Buenos Aires tuvo que enfrentarse a una tensión cada vez mayor entre los *porteños* y los *provincianos*, que comenzaron a pedir el propio peso económico; en efecto, el aumento de la riqueza ciudadana fue

33. La política de Bernardino Rivadavia prometió, como instrumento para modernizar el país, el comercio libre, las inversiones extranjeras y la inmigración. Además de alquilar grandes extensiones de tierra (en 1836 se vendió la mayor parte a ricos propietarios terratenientes argentinos, se acelera el proceso de formación del latifundio y se acentúa el desequilibrio de la distribución de la riqueza al interno de la población) para aprovechar el capital natural de Argentina, favorecía las inversiones extranjeras, sobre todo inglesas, y proyectaba nacionalizar las ganancias del puerto, que entonces representaban tres cuartos de las entradas de la región. Rivadavia soñaba con una Argentina grande y unificada, institucionalmente liberal y con una nueva infraestructura, gobernada por Buenos Aires sin divisiones políticas y económicas. Su visión, sin embargo, no fue compartida por los grandes terratenientes, convertidos en la nueva élite argentina, que se oponían a la inmigración y veían en los cambios de gestión económica un peligro para sus propias propiedades. JOHN LYNCH, *El crecimiento del comercio*, in JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. I, 2000, PÁG. 190-191.

34. Juan Manuel Ortiz de Rosas (Buenos Aires 1793 – Seathling, Gran Bretaña, 1877) era un gran terrateniente de Buenos Aires. Creó un ejército con el cual llevó a cabo una revolución popular en 1828, y dos años más tarde fue nombrado Gobernador de Buenos Aires y con este título logró reunir las provincias con un acuerdo federal. En 1853 fue reelegido y ejerció un poder absoluto sobre todo el territorio nacional, se autoproclama *Tirano ungido por Dios*. En 1852 perdió una batalla, que había combatido para defender la hegemonía de Buenos Aires sobre las provincias, y estuvo en el exilio en Inglaterra: inmediatamente después de su partida se instituyó la *Confederación de las Provincias Unidas del Río de La Plata*. JOSÉ LUIS ROMERO, 1996, p. 95

35. Justo José de Urquiza (Concepción, Argentina, 1801 – San José, 1870), procedía de una familia noble, y al ser oficial del ejército, colaboró con el dictador Juan Manuel de Rosas, al que apoyó para conquistar el poder. A los cuarenta años llega a ser Gobernador de la provincia de Entre Ríos, donde realizó una eficaz reforma económica y educativa. En 1851, ya general en el ejército, se opone a Rosas y se convierte en el portavoz de los federales, se opone al centralismo de Buenos Aires. Participa en la redacción de la Constitución y se convierte en Presidente de la nación, pero tuvo que renunciar al cargo después de un enfrentamiento violento entre los rebeldes de la provincia de Buenos Aires, asustados por la pérdida de los propios privilegios comerciales; a consecuencia de la liberalización de la navegación en los ríos. Se retiró definitivamente del ejército y de la política cuando, por ausencia total de la ayuda del gobierno, fue vencido en una operación militar y por tanto pierde el apoyo popular. Murió a los setenta años asesinado, a causa de una insurrección de los federalistas. *Ibidem*, p. 97

36. Ivi, p. 96

debida a un incremento de la actividad portuaria pero también al crecimiento del mercado interno que atraía los productos manufacturados de producción extranjera.

Poco a poco se afianzó una nueva burguesía urbana, segura de poder imponer las propias ideas liberales y progresistas y que fue un gran obstáculo para la integración de masas de inmigrantes que empezaban a llegar y que a largo plazo no pudieron hacer nada más que pertenecer a la clase popular, trabajaban en el puerto o en pequeñas empresas.

En general la política *porteña*, orientada a la centralización, llevó a la segregación institucional del resto del País y a la creación, en 1852, del *Estado de Buenos Aires* que comprendía la ciudad y su provincia, mientras el resto del territorio se reunía en la *Confederación Argentina* pasando la capital a Paraná³⁷.

En 1853 fue aprobada la Constitución de Buenos Aires, y en 1862 se llegó a la reunificación nacional, pero en los años sucesivos se tuvo que redefinir más de una vez la situación de la ciudad: el gobierno se divide en dos, por una parte el poder ejecutivo y por otra separado, el legislativo y se volvieron a trazar los límites urbanos. La historia de Buenos Aires estuvo influenciada notablemente por los acontecimientos externos a los que tuvo que hacer frente rápidamente, sin lograr evitar años de confusión y de crisis, hasta llegar al 1880, cuando el Presidente Roca declaró la federación de Buenos Aires³⁸.

1.2.2.1. Los cambios de la ciudad

En el interior del tejido urbano se empiezan a caracterizar algunos sectores: hacia el sur, el carácter era residencial predominantemente pero convivía con las estructuras comerciales presentes ya en la *Boca* y en *Barracas*, donde vivían quienes trabajaban en el puerto del Riachuelo; en el centro se concentraban todas las actividades de servicios con las oficinas y los negocios; hacia oeste el desarrollo urbano alcanzó las actuales *avenidas Callao* y *Entre Ríos* y hacia el norte la *avenida Santa Fe* constituyó el límite de expansión.

Los jesuitas se habían hecho propietarios, a través de la adquisición y gracias a las donaciones, de un amplio territorio que se conoció como *Chacaritas de los Colegiales*, y que en 1822 a causa de la suspensión de las congregaciones religiosas, se convirtió en propiedad del Estado: Rivadavia intentó dividir esta gran área y fundar un nuevo núcleo urbano pero no logró nunca afirmarse autónomamente y fue absorbida finalmente en el área urbana³⁹.

El mismo Rivadavia estableció el alargamiento de las calles y como preveía el desarrollo del tejido urbano, creó *avenidas* paralelas cada cuatro manzanas al norte y al sur de la *Avenida Rivadavia*, una nueva calle que unía la ciudad con el *interior*, además obligó a la suspensión de las usuales corridas de toros e hizo, por tanto, derribar la *Plaza de Toros* en *Retiro*⁴⁰.

La intención de hacer de Buenos Aires una ciudad de molde europeo es evidente en la transformación de la *Catedral*, a la que se añade una fachada neoclásica inspirada en los edificios parisinos, con un frontispicio triangular y doce columnas corintias⁴¹.

La cartografía de este período nos ayuda a leer el desarrollo urbano que avanza hacia el interior, que incorpora todas las *quintas* y los terrenos rurales: se alargan algunas calles y se definen las parcelas, más bien, pequeñas en los territorios suburbanos.

El incremento del tráfico portuario y el aumento de las mercancías en tránsito comenzaban a dificultar cada vez más las operaciones de desembarco de los pasajeros y de la carga-descarga, escribe Malaspina, funcionario del gobierno:

*Quien llega a Buenos Aires no encuentra un cómodo muelle para el desembarque y ni siquiera de la embarcaciones que transportan las mercancías en tierra. Llegan muchachos a caballo con carros que, gracias a la poca profundidad del Río, logran meterse en el agua sin mucho riesgo. A todos parece extraño este difícil desembarco aunque esto no sea lo más difícil, porque después tienen que desencallar las embarcaciones de la baja marea y de allí se es cogido por marineros que te ayudan a llegar a la playa*⁴².

En 1852 fue instituido el *Consejo de Obras Públicas*⁴³, constituido por los profesionales más influyentes del tiempo, que afrontó el problema de la insuficiencia portuaria y evaluó los numerosos proyectos presentados en aquellos años.

37. RAMÓN GUTIÉRREZ, 1992, Pág. 80; LUIS ALBERTO ROMERO, *La ciudad patricia*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. I, 2000, Pág. 309.

38. HAYDEE GOROSTEGUI DE TORRES, *El puerto de la pampa húmeda*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. I, 2000, Pág. 404.

39. AMILCAR RAZORI, *Historia de la ciudad argentina*, Vol. II, Imprenta López, Buenos Aires, 1945.

40. RAMÓN GUTIÉRREZ, 1992, Pág. 72.

41. Ídem, pág. 75.

42. MALASPINA, en HORACIO A. DIFRIERI, Vol. I, 1981, Pág. 299.

43. Consejo par alas Obras Públicas. RAMON GUTIERREZ, 1992, Pág. 85.

El mismo año se creó la *Municipalidad de Buenos Aires*, pero la *Comisión Municipal* ejerció el propio poder sólo a partir de 1856⁴⁴.

En 1855 se publica un concurso para la construcción del edificio de la Aduana que fue ganado por el ingeniero Edward Taylor, cuya propuesta preveía una serie de edificios de cinco pisos que se prolongaban en un muelle de madera para permitir la descarga directamente y eliminar el transporte con las embarcaciones y los carros. Su situación, adyacente a la *Plaza de Mayo*⁴⁵ (originariamente llamada *Plaza Mayor*, cambió de nombre después de la *Revolución de Mayo* del 1810), marcó sucesivamente la parte central de la ciudad y para su construcción, que duró cinco años, se tuvo que derribar el Fuerte⁴⁶.

Algunos años después el ingeniero inglés Juan Coghlan, llamado por la ciudad para que controlara las obras hidráulicas, propuso mejorar las condiciones del *Riachuelo* construye tres diques hacia la playa de la ciudad y crea una isla en el estuario del Río⁴⁷.

En este periodo la *Municipalidad* se preocupó de resolver las malsanas condiciones generales de la ciudad con obras de infraestructura: el mismo Coghlan comenzó un estudio sobre el sistema del agua corriente y del alcantarillado y los proyectos fueron aprobados una década más tarde⁴⁸.

Inglaterra continuaba ejerciendo la propia influencia con la inversión de grandes capitales y la participación en la organización del comercio, hasta que en 1857, para responder al desarrollo portuario y a los intereses británicos de exportar las propias tecnologías y los propios capitales, se construyó la primera línea ferroviaria, a la que pronto se añadieron numerosas líneas secundarias.

Los intereses ingleses, junto a los de los comerciantes del puerto, hicieron que la red ferroviaria se desarrollara en forma de embudo con centro en Buenos Aires y los ramales hacia el *interior*, se concibió todo el sistema en función de las actividades portuarias; la casi total ausencia de uniones transversales entre las distintas provincias determinó el retraso en aquellas zonas y provocó el abandono de algunos asentamientos.

Si a nivel nacional se determinó definitivamente la centralidad del puerto, a nivel ciudadano la red ferroviaria marcó la trama con las primeras estaciones: la más importante es la *Estación Central*, próxima a la *Plaza de Mayo*, a la que llegaban los trenes procedentes del norte y del sur⁴⁹.

En 1853 se habilitaron diez líneas de *omnibus* (autobús) a caballo que salían de la plaza central y se desarrollaban a lo largo de las tres direcciones. Diez años más tarde se instaló la primera línea tramways que salía de la estación de *Retiro* para terminar en la *avenida Rivadavia*.

La posibilidad de moverse fácilmente en el interior de la ciudad se tradujo en un desarrollo rápido de las zonas periféricas y en una descongestión del centro ciudadano, se llenaron los vacíos urbanísticos que se habían creado en los sectores más externos⁵⁰.

44. JOSÉ LUIS ROMERO, 1996, Pág. 94.

45. JOSÉ FRANCISCO LEIRNUR, 1992, PÁG. 186. *Plaza de Mayo* es todavía hoy el centro de la ciudad, a ella dan el *Cabildo*, la *Catedral* y la *Casa Rosada*, es decir los principales edificios y símbolos del gobierno. Con el tiempo cambió su fisonomía originaria, en efecto, la conformación de la plaza como hoy la conocemos fue terminada después del 1883, cuando la ciudad decidió derribar los soportales: de este modo se unieron las dos plazas y el arquitecto Juan Buschiazzo, el mismo que reconstruyó el *Cabildo*, decidió colocar una pirámide en el centro de la plaza. Con la Revolución de Mayo de 1810, la plaza adquirió otro valor simbólico, se convirtió en el fulcro de las manifestaciones y de las celebraciones ciudadanas.

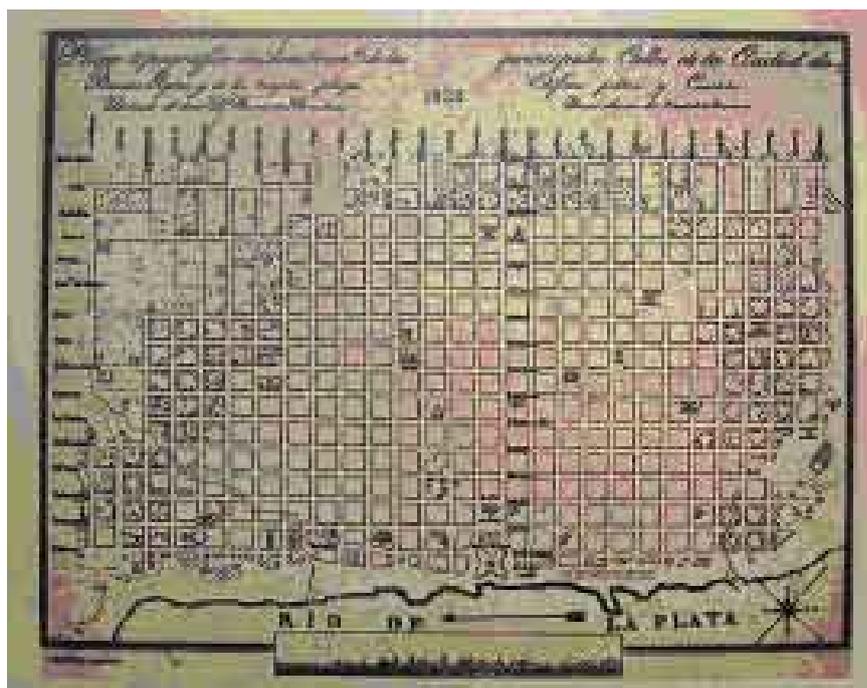
46. HAYDEE' GOROSTEGUI DE TORRES, *El puerto de la pampa húmeda*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. I, 2000, Pág. 325.

47. RAMON GUTIERREZ, 1992, Pág. 85.

48. Idem, Pág. 88.

49. LILIANA CARABELLO, NOEMI CHARLIER, LILIANA GARULLI, *Documentos de historia argentina (1870-1955)*, Eudeba, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1998

50. RAMÓN GUTIÉRREZ, 1992, Pág. 88; EDUARDO J. SARRAILH, *Lámpara y adoquinos*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. I, 2000, Pág. 414.



FELIPE BERTRÉS, *Plano topografico del nombramiento. De las principales Calles de la Ciudad de Buenos Aires y de los templos, plazas, Edificios publicos y Cuarteles. Dedicado al Señor Dn. Bernardino Rivadavia, Primer Ministro del Estrado de la Provincia, 1822.*
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]

En la parte inferior del mapa una flecha representa la dirección del Río de la Plata; el perfil de la ciudad para poner en evidencia como resaltan las cúpulas de las iglesias vistas desde el Río. El objetivo principal del plano es remitirse a los nuevos nombres de las calles que hacen alusión a los hechos de las batallas por la independencia, o a Países americanos independientes o a las instituciones gubernativas. (*Biblioteca, Universidad, Parque de Artillería*). Se puede apreciar que escasean los espacios públicos y las plazas entre las que sobresale *Plaza Mayor*, aún dividida en dos por los soportales.



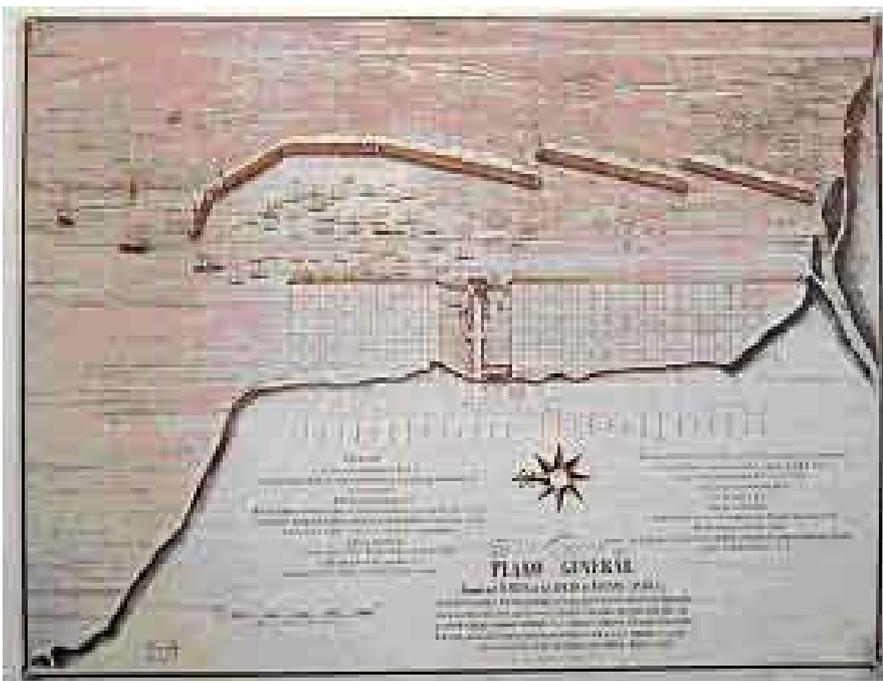
CÉSAR HIPÓLITO BACLE, *Plano topografico de la ciudad e inmediaciones de Buenos Aires, dedicado a Su Ea. El Ilustre Rdor de las Leyes, Gobernador y Capitan General Brigadier Dn Juan M. de Rosas y levantado por C.H. Bacle propietario de la Imprenta del Comercio y Litografía del Estado. 1836.*
[En HORACIO DIFRIERI, Vol. II, 1981]

El plano diferencia el área urbana, de color rosa, y el área periférica rural, de color verde. Está indicada la red de distribución del agua y los vacíos urbanos. En alto, a la izquierda, están indicados los nombres de las plazas, de los edificios significativos y de los espacios libres.



ADOLFO SOURDEAUX, *Plano topografico de los alrededores de Buenos Ayres, levantado con livencia del superior gobierno, por D. Adolfo Sourdeaux, ex capitán, Ayudante de Campo del Inspector General de Infantería de Marina Francesa*. 1850 aprox.
[En HORACIO DIFRIERI, Vol. II, 1981]

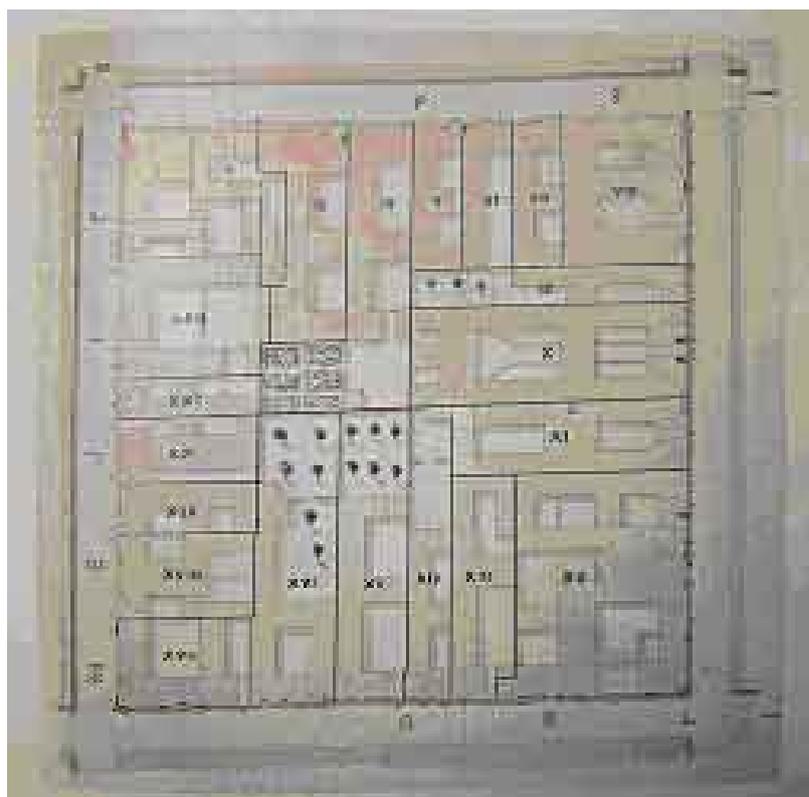
La importancia de este plano está en la representación del área semirrural que rodea la ciudad, en efecto, están indicados los trazados de las calles para los carros y la parcelación de los lotes. Se reconocen los núcleos secundarios que se desarrollan íntimamente relacionados con la ciudad. *Barracas, San José de Flores, Blanqueadas* (actual *Belgrano*) y *Palermo de San Benito* residencia di Rosas).



GABRIEL JOAQUÍN TUDURY, *Plano general y formula del puerto de la ciudad de Buenos Ayres*, 1853.
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



ANONIMO, *Division eclesiastica de la ciudad de Buenos Aires, 11 parroquias, 1859.*
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



PEDRO BEARE, *Lamina XLI/4, 1860*
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



H.DOMENGE Y L. BRIQUA, *Plano de la ciudad de Buenos Aires*, 1874.
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]

1.3. Buenos Aires: una capital contemporánea (1880 – 1930)

El deber de hacer de Buenos Aires una metrópoli a la altura de las europeas, se llevó a cabo a partir de 1880, por la *Comisión Municipal* presidida por Torcuato de Alvear⁵¹; el mismo año hubo una dura revolución y como consecuencia de esta, Roca⁵² asume la Presidencia e inaugura una nueva época di gobierno.

Estaba naciendo una nueva nación, caracterizada por un gran despegue económico y por la llegada de inmigrantes. La estabilidad alcanzada después de la federación de 1880, resolvía la unión entre el Estado Nacional y las Provincias y comenzó a adquirir cada vez más poder la clase dirigente, constituida por abogados y militares, que veían con buenos ojos un régimen liberal y conservador⁵³.

La mayoría de la población pertenecía a la clase popular, pero gracias al trabajo y al ahorro metódico, muchos lograron enriquecerse y formaron una nueva clase media que se dedicó fundamentalmente al pequeño comercio y al empleo público. Contemporáneamente se formaron numerosos grupos marginales, de los que formaban parte los trabajadores más humildes, ligados al trabajo en los mataderos y en el puerto, estos se establecieron principalmente en los barrios de *Barracas* y de *Boca*, donde comenzaron a aparecer las salas de baile, los bares y los tiendas de alimentación, y se formó un ambiente totalmente diferente de la naciente burguesía, de la que formaban parte trabajadores, ladrones, prostitutas, jugadores de azar y cantantes, que convivían tranquilamente en los barrios junto a las familias. Ésta es ciertamente una sociedad marginal, pero inseparable y dependiente de la ciudad y fundamental para el crecimiento económico que se estaba produciendo en aquellos años⁵⁴.

La burguesía reaccionó cerrándose cada vez más en sí misma, defendiendo su propio poder y sus riquezas, pero no fue capaz de llevar adelante una política conservadora y no pudo sustraerse a los cambios sucesivos que llevaron a la complejión de la ciudad de masas.

51. Marcelo Torcuato de Alvear (1822-1890), hijo del general Carlos María de Alvear, asumió diferentes encargos públicos, entre ellos el de Intendente Municipal de la ciudad de Buenos Aires del 1882 al 1886. Realizó numerosas reformas urbanas, como por ejemplo, las obras de asfaltado de las calles y el saneamiento higiénico, creó plazas y parques, derribó edificios en ruinas y transformó la zona - hoy conocida como Recoleta- en un gran espacio público. JOSE LUIS ROMERO, 1996, p. 113

52. García Moreno Gabriel Roca (Guayaquil, Ecuador, 1821 – Quito, 1875) Nació en el seno de una familia aristocrática de terratenientes y se licenció en Derecho. Entró en el campo político como revolucionario, hasta que en 1846 fue nombrado Presidente. Durante su mandato se dedicó a las obras públicas y a la reforma de la enseñanza, pero impuso un gobierno autocrático, suspendió la libertad de prensa e instituyó los tribunales de la iglesia. Fue asesinado durante una rebelión para su reelección. Ibidem, p. 113

53. JOSÉ LUIS ROMERO, *La ciudad burguesa*, en José Luis Romero, Luis Alberto Romero, Vol. II, 2000, Pág. 9.

54. Ibidem, p. 15

En el siglo XIX, Buenos Aires consolidó su papel central a nivel nacional, fundamentalmente gracias a su desarrollo económico, debido a la construcción de modernas infraestructuras portuarias, que consolidaron la importancia de la Plaza de Mayo, y de la red ferroviaria, toda concentrada en la ciudad.

1.3.1. La necesidad de un puerto nuevo

El monopolio del comercio marítimo de Buenos Aires y el consecuente aumento de la actividad, no estuvo sustentado por una innovación adecuada en las infraestructuras. En efecto, en 1880 todavía se estaba utilizando el muelle para los pasajeros constituido en 1855 por el ingeniero Taylor⁵⁵. El aumento de las mercancías para descargar y de las dimensiones de las embarcaciones que llegaban, no podían afrontarse con las mismas estructuras portuarias utilizadas hasta entonces, y la posibilidad de utilizar el *Riachuelo* era casi imposible debido a su impracticabilidad por la escasa profundidad⁵⁶.

Entre el 1875 y 1878 el ingeniero Luis Huergo, primer argentino en obtener el título de ingeniero de caminos canales y puertos, abrió un canal de acceso al Riachuelo para permitir la entrada a las embarcaciones más grandes, pero en un tiempo breve se tuvo que pensar en un proyecto nuevo y el debate para la elección se dirigió hacia dos propuestas diferentes⁵⁷.

La primera alternativa, llevada a cabo por el mismo Huergo, proponía construir un puerto moderno en la zona sur de la ciudad, que utilizaba como base las estructuras existentes del *Riachuelo*. La segunda, cuyo líder fue Eduardo Madero, consistía en la ubicación de nuevas infraestructuras al este de la *Plaza de Mayo*, con un trabajo de saneamiento del extenso terreno fangoso.

No obstante, los costes onerosos y los tiempos de trabajo dilatados, se eligió la segunda propuesta, porque permitiría la consolidación del área central de la ciudad y un mayor reconocimiento a nivel internacional⁵⁸.

1.3.1.1. Los proyectos de la polémica: Huergo y Madero

Las dos figuras sobresalientes en este periodo de fuertes polémicas ligadas al puerto fueron Madero y el ingeniero Huergo: el primero era un importante comerciante *porteño*⁵⁹, que podía contar con el apoyo de muchos funcionarios del gobierno y de la mayoría de los hombres de negocios extranjeros residentes en la ciudad, el segundo, en cambio, era un ingeniero descendiente de una familia de comerciantes establecidos en Buenos Aires desde hacía mucho tiempo, y por el que tomaron partido las autoridades de la provincia y los comerciantes que vivían en la zona sur de la *Plaza de Mayo*, porque consideraban que la nación y la ciudad tendría que desarrollarse con recursos y capitales locales⁶⁰.

El ingeniero Huergo proponía diques a forma de peine, abiertos e inclinados hacia el acceso del puerto, desarrolla lógicamente el muelle existente, de esta manera utiliza el espacio lo mejor posible y optimiza las maniobras de entrada y salida:

Las digas se proyectan delante de la ciudad, en las cercanías inmediatas del centro del comercio, en terrenos estatales, con la posibilidad de extenderlas al norte y al este (...), dispuestas en una dirección que se podría definir sin límites⁶¹.

Madero, en cambio, proyectaba unas compuertas, puentes giratorios y muelles en línea, inspirándose a los puertos militares, sin embargo, no consideró que este diseño no se adaptaba a los puertos comerciales porque obstaculizaba el tránsito, que tenía que ser, por el contrario, lo más fluido posible; el mayor inconveniente era, sin embargo, la distribución en línea, porque así cada nave tenía que recorrer todo el puerto, de un extremo al otro⁶².

La propuesta de las compuertas revela una atención a la higiene ciudadana porque permitían evitar que el agua contaminada del *Riachuelo* se mezclara con la del dique, que ponía en peligro la salubridad de la ciudad.

55. Para el muelle construido en 1855 ver Pág.. 23

56. ALEJANDRO ROFMAN, LUIS ALBERTO ROMERO, 1973, Pág. 102.

57. HORACIO A. DIFRIERI, Vol I, 1981, Pág. 303; RAMÓN GUTIÉRREZ, 1992, Pág. 116.

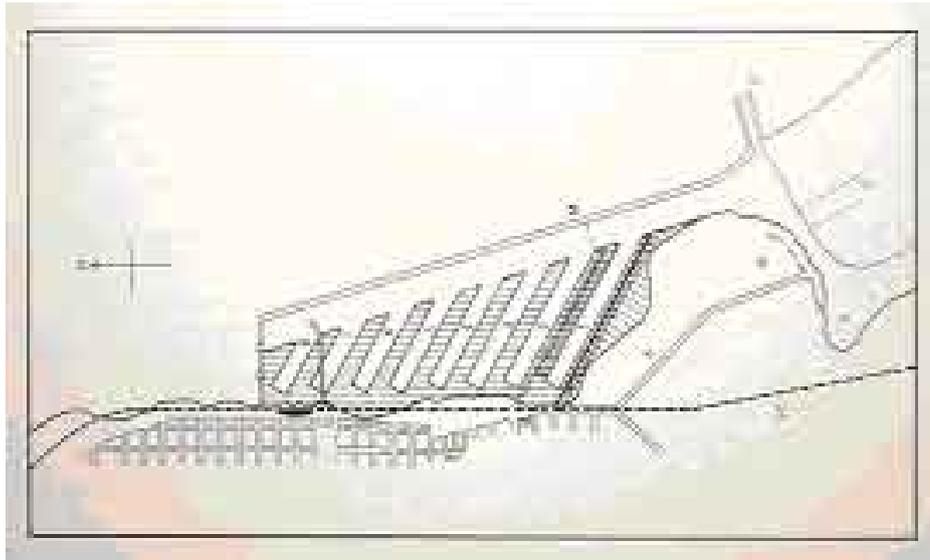
58. JAMES R. SCOBIE, AURORA RAVINA DE LUZZI, *El puerto y los ferrocarriles*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. II, 2000, Pág. 23.

59. *Del área portuaria*

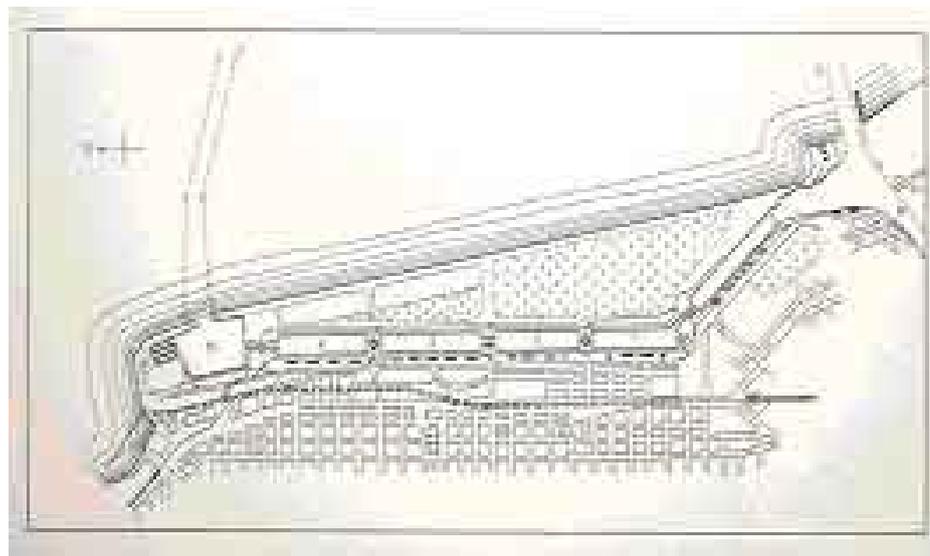
60. GRACIELA SILVESTRI, *El color del Río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires 2003.

61. L. A. HUERGO, *Puerto de Buenos Aires. Los dos canales de entrada de 20 km de longitud desde un mismo punto al mismo puerto*, en GRACIELA SILVESTRI, *El color del Río – Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Universidad de Quilmes, Buenos Aires, 2003.]

62. Ídem, Pág.103



Proyecto del ingeniero. Luis A. Huergo
[En HORACIO DIFRIERI, Vol. II, 1981]



Proyecto de Eduardo Madero
[En HORACIO DIFRIERI, Vol. II, 1981]

Puerto Madero, reconocido como símbolo de la ciudad moderna, que transforma radicalmente la estructura de la ciudad, en realidad retoma las características principales de las precedentes propuestas proyectivas de otros personajes, que habían fomentado el debate en la primera mitad del siglo XIX; el diseño del puerto a peine habría sido verdaderamente innovador y habría dado la posibilidad de ampliarlo.

El autor del primer esquema proyectivo de la propuesta de Madero, es Guillermo White, un arquitecto inglés, llamado por Roca en 1881 para que tradujera en diseños las ideas del mismo Madero, que fijó la ubicación del puerto y el uso de dos canales. A continuación el estudio inglés *Hawkshaw, Son & Hayter* recibió el encargo de resolver las cuestiones técnicas⁶³.

La elección del uso de dos canales se debió a la convicción de que así la circulación sería más ordenada y su largueza considerable se fijó en previsión de un sucesivo incremento de la actividad portuaria, sin embargo, no se utilizó el mismo criterio para proyectar los diques, que resultaron en seguida demasiado estrechos para las maniobras.

La existencia de uno o dos canales, además de los factores técnicos, funcionales y económicos, modifica notablemente la idea morfológica del proyecto: Huergo, con un único canal, da mayor importancia al lado sur, privilegia la zona del *Riachuelo*, Madero piensa, en cambio, en un diseño simétrico y equilibrado, pero que resulta concluido y sin posibilidad de expansión. Las dársenas paralelas a la costa, construidas según el modelo inglés, indican la dirección de los dos canales y a los extremos hay dos embalses que se diferencian del dique por tamaño y dimensión.

*No eran necesarios dos canales para servir el puerto de la República... no existía ninguna razón para no aprovechar el actual canal del Riachuelo... los diques transversales a la costa son la solución que ofrece más ventajas al puerto de la capital.... no es ni indispensable ni conveniente el uso de las compuertas... los diques transversales son los que más fácilmente se podrán ampliar en un futuro*⁶⁴.

En los años Ochenta la ciudad terminaba a la altura de *Barracas*, que todavía tenía la fisonomía de un pueblo externo a Buenos Aires, y allí surgía el puerto del *Riachuelo* que, aunque fuera funcional para los intereses *porteños*, no era considerado como el puerto de la ciudad. La preocupación del Presidente Sarmiento era precisamente que la ciudad se quedase sin puerto, mientras que el del *Riachuelo* y el de *La Plata* se estaban consolidando⁶⁵. Por este motivo el proyecto de Huergo, circunscrito a un área limitada, era considerado el proyecto de un canal local y no regional.

La aprobación de los diseños de Madero tuvieron lugar entre el 1882 y el 1886. En 1889 el Vicepresidente Pellegrini inauguró la sección sur y le confiere formalmente el nombre de *Puerto Madero*. El primer y el segundo dique se completaron en 1891, el tercero en 1892, la cuarta junto al embalse norte, en 1897; el sistema portuario terminado fue abierto al tránsito en 1898⁶⁶.

La actividad portuaria creció rápidamente y reveló la insuficiencia de la estructura construida hacia poco, y en 1909 el *Ministerio de Obras Públicas* propuso al Presidente la construcción del *Puerto Nuevo*, que partía del extremo norte del puerto existente y hacía referencia al diseño de Huergo⁶⁷.

1.3.1.2. Las implicaciones políticas en la elección del puerto

Como expuesto ya en precedencia, los proyectos de Huergo y Madero fueron apoyados por facciones totalmente distintas. Quien sostenía el proyecto del *Riachuelo* defendía un desarrollo nacionalista de la economía, tomaba parte por soluciones que utilizaran los recursos argentinos y los capitales locales. Quien apoyaba a Madero quería conseguir el progreso y la modernización de Argentina que se basaba en la capacidad y en los fondos extranjeros.

El tomar como referencia modelos europeos estimuló un crecimiento rápido de la economía que trajo consigo la importación de tecnologías y de capitales que colocaron a Buenos Aires a nivel de las grandes ciudades mundiales; sin embargo, este rápido crecimiento fue la causa de la debilidad Argentina, porque mientras la nación y la ciudad crecían rápidamente, la economía entera continuaba dependiendo del mercado y de los capitales extranjeros.

Las dos propuestas implicaban diferentes formas urbanas que incidían en un problema fundamental de estos años: la imagen de la ciudad capital. Carlos Pellegrini⁶⁸ especifica que la forma del puerto era decisiva desde el punto de vista político: sobre todo su ubicación tenía que recordar los lugares fundamentales de la historia portuaria, *el Riachuelo y las Catalinas*, y se prefirieron los dos canales porque permitían la autosuficiencia del puerto en caso de ataques externos.

63. RAMÓN GUTIÉRREZ, 1992, Pág.115.

64. HUERGO, en HORACIO A. DIFRIERI, Vol. I, 1981, Pág. 304

65. D. F. SARMIENTO, *Tres puertos o ninguno*, en *El Nacional*, 27 de abril de 1882.

66. JAMES R. SCOBIE, AURORA RAVINA DE LUZZI, *El puerto y los ferrocarriles*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. II, 2000, Pág.. 22.

67. ALEJANDRO ROFMAN, LUIS ALBERTO ROMERO, 1973, Pág. 215.

68. Carlos Pellegrini

Pellegrini también consideró el equilibrio de la forma, que tendría que evocar la pertenencia a la Nación⁶⁹: un puerto que enfatice el centro ciudadano sería más adecuado seguramente a esta finalidad que uno colocado al límite entre la capital y la provincia. Al analizar el proyecto de Huergo es evidente que no tiene en cuenta, de ningún modo, el problema de la forma urbana a nivel simbólico, y se comprende mejor la decisión de descartar su propuesta.

La construcción del *Puerto Nuevo* aumentó la densidad urbana en torno a la *Plaza de Mayo*, que determina así el nacimiento de la “city” financiera que comenzaba a entretenerse en los años anteriores. La plaza adquirió el definitivo carácter simbólico de centro cívico y religioso, al que hay que añadir la concentración de dinero y de riqueza que representaban el prestigio y el poder de la burguesía de los años Ochenta.

La elección de la ubicación del puerto limitó la expansión de la zona sur, como ya había previsto Huergo, frena la expansión de los barrios *Barracas* e *Boca*, mientras privilegia la expansión hacia el norte y hacia el oeste⁷⁰.

1.3.2. La red de transportes

Al mismo tiempo que se definían los proyectos portuarios, crecía una red ferroviaria nacional centrada en Buenos Aires que reforzaba la nueva burguesía de los comerciantes y también el predominio porteño de la nación. En el decenio de 1880, Argentina se dirige cada vez más a Inglaterra, a la búsqueda de expertos técnicos y de capital para la expansión de la red ferroviaria; los ingenieros ingleses construyeron y administraron un sistema que transportaba con eficacia los productos agrícolas hacia el puerto y que ligó a las dos naciones en una relación ventajosa seguramente, pero que llevó a una unión y a una dependencia.

El sistema nacional más importante, *el Central Argentino*, que unía Rosario con Córdoba, fue en cambio un ejemplo de desarrollo totalmente independiente de Buenos Aires, sin alguna dependencia del capital nacional ni del puerto principal. Aunque los primeros intentos de construir el ferrocarril en torno a la ciudad se llevaron a cabo con dinero e ingenieros locales, sin embargo rápidamente se recurrió a los recursos ingleses⁷¹.

El objetivo con el que se inició la instalación de la red ferroviaria, era el de formar un sistema local que uniera la zona agrícola del *interior*, pero rápidamente se transformó en un sistema nacional que ligó indisolublemente las provincias al puerto de Buenos Aires. En el interior de la ciudad se acentuó cada vez más la tendencia a la centralización y a la convergencia en la línea del *Ferrocarril del Norte*, que transformó *Retiro* en la entrada más importante para el tráfico de mercancías. Esto fue todavía más evidente en 1897, cuando la antigua *Estación Central* fue destruida por un incendio y se debió, por tanto, liberar el *Paseo de Julio* de manera que se pudieran desviar algunas líneas para las estaciones de *Retiro* y *Constitución*⁷².

Las estaciones ferroviarias se convirtieron en el fulcro del desarrollo urbano por la concentración de personas que trabajaban, por la convergencia de capital y de las líneas de los tranvías, y rápidamente surgieron nuevos núcleos urbanos, tanto en la ciudad como en las provincias, que inmediatamente se dotaban de una plaza, de la iglesia y de la escuela. Este fue el origen de algunas zonas como, *Saavedra*, *Villa Alvear*, *Villa Devoto* y *Villa del Parque*.

En 1913 se construyó la primera línea de *subterráneo* o metro, que unía la *Casa del Gobierno* con el *Congreso*, pasaba bajo la nueva *Avenida de Mayo*, abierta en 1894 para dilatar los espacios centrales, remarcaba los proyectos de Haussmann para París⁷³.

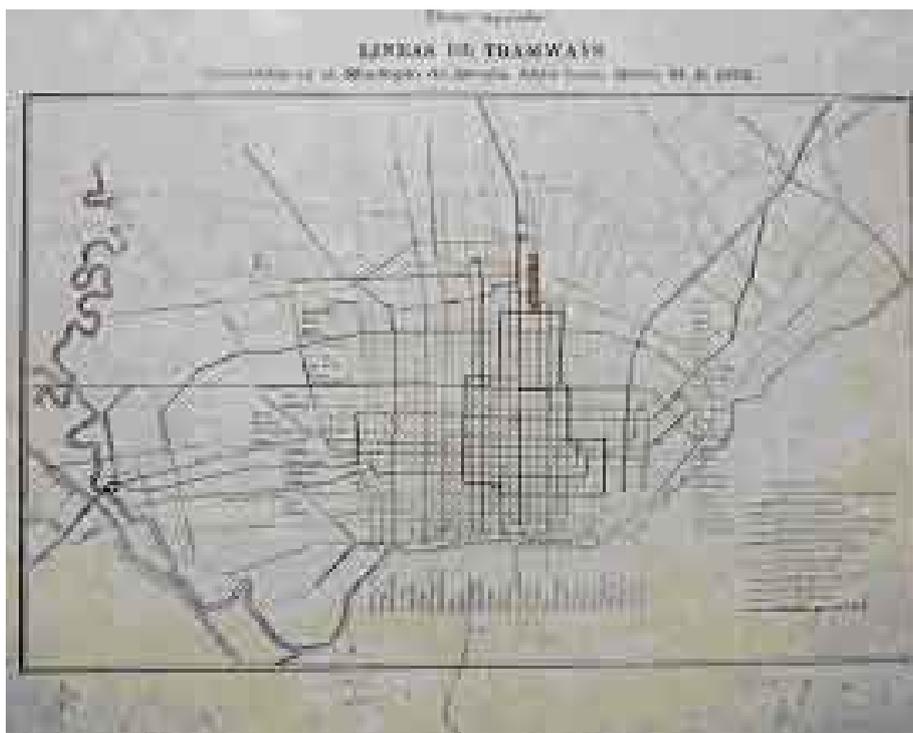
69. Graciela Silvestri, 2003, Pág. 106.

70. Ramón Gutiérrez, 1992, Pág. 118.

71. James R. Scobbie, Aurora Ravina de Luzzi, *El puerto y los ferrocarriles*, en José Luis Romero, Luis Alberto Romero, Vol. II, 2000, Pág. 27.

72. Graciela Silvestri, 2003, Pág. 187.

73. Liliana Carabello, Noemí Charlier, Liliana Garulli, 1998, Pág. 154.



MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES, *Líneas de tramways concedidas en el Municipio de Buenos Aires hasta marzo 31 de 1872.*
[en HORACIO DIFRIERI, Vol.I II, 1981]

1.3.3. Del centro a los barrios

En este periodo se asiste a un rápido crecimiento de Buenos Aires y al intento de transformarla en una moderna ciudad europea, que concentra la atención en la zona central.

El Presidente Roca nombra Gobernador de la ciudad a Torcuato de Alvear, que como primera obra de reestructuración urbana, decide demoler la antigua, *Recova vieja*, que dividía en dos la *Plaza de Mayo*⁷⁴: esta antigua estructura fue utilizada para el mercado y el pequeño comercio, pero desde hacía mucho tiempo se la consideraba obsoleta e inútil. Casi contemporáneamente se presentó el proyecto para abrir una nueva *avenida* que partiera de la plaza y atravesara el centro; la nueva calle ampliaría el espacio libre del trazado ciudadano y la dotaría de una fuga visual sobre el palacio del *Congreso*, tomaron como modelo la política urbana parisina promovida por Georges Haussmann. Hacia la mitad de 1894 se ultimaron las catorce manzanas de la *Avenida de Mayo*, que marcó aún más la dependencia de la ciudad del núcleo central⁷⁵.

En 1910 los tranvías eléctricos habían sustituido definitivamente los tirados por caballos y el trazado de la red tranviaria era de casi 634 kilómetros; su ampliación generó el nacimiento de nuevos barrios que, a su vez, necesitaban un crecimiento de las infraestructuras de transporte: el tranvía se convirtió por esto en un elemento de impulso del desarrollo urbano, como algunos años antes lo había sido la llegada del tren.

La facilidad mayor de desplazamiento por parte de la clase obrera, llevó a una descongestión del centro, que facilitó la formación de nuevos barrios periféricos que se engrandaron con la llegada de inmigrantes.

Los sectores de la ciudad lejanos de los medios de transporte continuaron creciendo por el continuo flujo de obreros que trabajaban en las cercanías, que formaron las áreas, que medio siglo después se las conocerán, como las *villas miserias*, donde la insalubridad del ambiente y de las condiciones de vida eran de un malestar inaudito⁷⁶.

A este periodo pertenecen también la formación de *los barrios*, los barrios periféricos que fueron anexionados a la *Municipalidad de Buenos Aires*.

La palabra *barrio* representa un conjunto de lagunas manzanas, pero sin seguir un esquema repetitivo y sin poder identificar unos confines precisos.

74. Para *Plaza de Mayo* ver nota 26, Pág. 23.

75. RAMÓN GUTIÉRREZ, 1992, Pág.129.; JAMES R. SCOBIE, AURORA RAVINA DE LUZZI, *El centro, los barrios y el suburbio*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. II, 2000, PÁG. 174.

76. JOSÉ LUIS ROMERO, *La ciudad de masas*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, Vol. II, 2000, Pág. 220.

En 1887 se definieron los nuevos límites urbanos con la anexión de los barrios *Flores* y *Belgrano*: aquí se concentraron las viviendas de la clase alta y por tanto el poder económico, al ser elevada la zona norte respecto al nivel del Río y por ello más salubre.

El *barrio*, con sus tiendas, las cafeterías y la plaza, se convirtió en el centro de la vida social y esto incrementó la distancia con la ciudad, sea física que cultural⁷⁷.



DEPARTAMENTO DE INGENIERIA DE LA NACION, *Plano del territorio cedido a la Nación para ensanche de la capital federal con indicacion del limite definitivamente adoptado, 1888.*

[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]

1.4. La formación del área metropolitana

La crisis mundial de 1929 tuvo repercusiones también en la economía Argentina, en especial, en la zona de la Pampa porque estaba íntimamente ligada al comercio internacional, ahora fuertemente en crisis⁷⁸.

Inmediatamente se produjo una crisis política y Argentina tuvo que someterse a una dictadura militar muy dura, durante la cual hubo espacio, no obstante, para el ascenso de la clase acomodada que elevó el nivel cultural trámite la importación de la literatura y de la cultura europea. Como consecuencia de este cambio cultural, todo el centro de la ciudad continuó embelleciéndose y extendiéndose: se abrieron las nuevas *calles Santa Fe, Córdoba y Corrientes*, se empezaron los trabajos para la *Avenida 9 de Julio* y, en 1936 se erigió el obelisco, en conmemoración del nuevo centenario de la primera fundación⁷⁹.

Para el resto de la sociedad fue un periodo muy duro, en el que se difundió el desempleo y el hambre.

En 1945 Perón⁸⁰ subió al poder, apoyado por la clase popular que adquirió fuerza y caracterizó la sociedad de este periodo; de manera que la ciudad asistió a una rebelión de masa y se agudizó aún más la división social. Las clases populares mejoraron su propia condición y se formó una nueva clase de "ricos",

77. Ídem, Pág. 215.

78. JORGE SCHVARZER, *La implantación industrial*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, 2000, Pág. 223.

79. RAMÓN GUTIERREZ, 1992, Pág. 178.

80. Juan Domingo Perón (Lobos, Argentina, 1895 – Buenos Aires, 1974) entró en el ejército a los dieciséis años y en poco tiempo llegó a ser coronel, estuvo en Italia algunos años donde conoció de cerca la dictadura fascista. Gracias al apoyo de las clases indigentes y a su popularidad, logró consolidar su influencia en el interior de la cámara y reforzó su posición como ministro. El 17 de octubre de 1945 pronunció un discurso desde el balcón presidencial ante 300000 personas sostenido por Eva Duarte, su futura esposa, en el cual prometía grandes cambios y, en 1946 fue elegido Presidente e instauró una semidictadura que duró hasta el 1955. Logró enraizar un sentimiento antibritánico y antiestadounidense, y se acercó a las posiciones comunistas, que ponían fuertes restricciones económicas. En 1955 fue obligado a exiliarse en España a causa del descontento popular por la inflación y la corrupción. Regresó a Argentina en 1973, como consecuencia del triunfo peronista, y gobernó con la ayuda de su tercera esposa María Estela Martínez, que después de la muerte de Perón, se suicidó de frente a la Casa Rosada. JOSÉ LUIS ROMERO, 1996, p. 188

compuesta por los nuevos industriales y los empresarios, que competía con la burguesía tradicional, se construían casas lujosas y compraban parcelas de tierra para la cría⁸¹.

El 1955 se aprobó el nuevo inicio de la dictadura con un golpe de estado, mientras Perón escapaba a Asunción. De nuevo la sociedad estaba dividida⁸².

1.4.1. La integración de la Gran Buenos Aires

La situación de conflicto social, generó cambios en la distribución de la población del centro de la ciudad que tuvo que enfrentarse rápidamente con el nacimiento y con la afirmación de una nueva realidad urbana: la *Gran Buenos Aires*. Con la emigración interna al área metropolitana surgió un sector industrial en torno a la ciudad, donde crecieron los nuevos barrios, a veces ocuparon ilegalmente el territorio, sobre todo en la zona sur lejos de las grandes arterias del tráfico; se multiplicaron los edificios residenciales, a menudo muy precarios, contruidos de chapa y cartón, sin respetar ninguna norma higiénica y se empezó a formar una nueva sociedad sobre todo marginal pero con caracteres peculiares. Quienes vivían en las *villas miserias* era gente honesta y trabajadora, generalmente obreros que conseguían un buen salario con el que vivían y vestían bien, pero llamaba la atención la divergencia entre el nivel de vida y las condiciones residenciales. Esta realidad indignaba a la clase dirigente cuya reacción fue construir muros altos a los lados de las calles que costeaban las *villas* para esconderlas, y se necesitaron decenios antes de aceptar la situación y comenzar con una política de construcción de casas populares⁸³.

*En Buenos Aires, el ciclo expansivo estuvo marcado principalmente por el trazado de las infraestructuras públicas por parte del Estado a partir de finales del siglo XIX y por la expansión, gracias al apoyo político de un mercado inmobiliario que se había difundido ampliamente en la sociedad a través de operaciones de pequeña escala. La formación sucesiva de los suburbios fue facilitada por el desarrollo radial del transporte público, y estuvo caracterizada por la organización del tráfico según una red octogonal y la casa unifamiliar como modelo de estabilidad.*⁸⁴

La metrópoli actual se extiende a lo largo de treinta kilómetros, presenta un paisaje urbano diferente en las formas, pero de todos modos semejante, que se extiende hasta la ciudad de *La Plata* hacia el sur y hasta *Zarate* hacia el norte, y se consolida a lo largo de la red ferroviaria. En el interior de esta área, definida metropolitana, se puede reconocer el núcleo generador, Buenos Aires, rodeado por un anillo que apenas se diferencia de la ciudad, cuyos límites administrativos se apoyan en el *Riachuelo* y en la *Avenida General Paz*; y un segundo anillo, más externo todavía, que incluye otros nueve *partidos*. A este conjunto, formado por la *Capital Federal* y los diecinueve *partidos*, se le da el nombre de la *Gran Buenos Aires*, y aquí residen diez millones de habitantes, de los cuales sólo tres viven en la *Capital*, en los últimos años ha perdido todavía más su peso demográfico teniendo en cuenta la aglomeración en la que había sido generada. Se añade aún un tercer anillo, que incluye *La Plata* y los otros trece *partidos*, que aportan poco más de un millón de habitantes⁸⁵.

Las razones de la integración de la *Gran Buenos Aires* son múltiples y de origen diverso. Algunas están relacionadas con la naturaleza portuaria de la ciudad, que hizo posible el desarrollo de un comercio, cuya sobrevivencia estaba unida a la mano de obra de la provincia y a la producción de cuero y cereales; otras razones se hallan, en cambio, en el nacimiento de la industria *saladeril* cuyo crecimiento intensifica la gravitación alrededor de un centro⁸⁶.

La crisis de 1929 dio lugar a la emigración interna de la provincia hacia la ciudad, facilitada por el asfaltado de las calles y por la red ferroviaria, que instauró una unión más íntima entre el centro y las áreas circunstantes. Es evidente que el desarrollo urbano y el crecimiento demográfico han engendrado una ciudad, cuya extensión hace que sea casi imposible el sentimiento de ciudadanía, considerando que la trama urbana se extiende a lo largo de las vías de comunicación a forma de tentáculos, que alcanzan los cincuenta kilómetros del centro.

81. JOSÉ LUIS ROMERO, 1996, Pág. 155.

82. Ídem, Pág. 165.

83. ELENA CHIOZZA, *La integración del Gran Buenos Aires*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, 2000, Pág. 422.

84. GRACIELA SILVESTRI, ADRIÁN GORELIK, *Ciudad y cultura urbana, 1976-1999. El fin de la expansión*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, 2000, Pág. 230.

85. WALTER HARRIS, *El crecimiento de las ciudades en América Latina*, ed. Marymar, Buenos Aires, 1975.

86. ELENA CHIOZZA, *La integración del Gran Buenos Aires*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, 2000, Pág. 421.

Capítulo 2

2. La ciudad y el Río: cambios en el paisaje urbano

Haber estudiado como se desarrolló la ciudad, como surgieron sus principales infraestructuras y la caracterización de cada barrio, permite analizar las transformaciones en acto o ya acontecidas, tratando de entender como los proyectistas tuvieron en cuenta el “haber sido⁸⁷” de la ciudad o de la arquitectura, para que sea posible, para los observadores y los usuarios, la comprensión del ambiente donde se encuentran.

Quien caminase por las calles de Buenos Aires se encontraría en un paisaje que cambia notablemente de acuerdo al punto de la ciudad donde se encuentre, a veces parece estar en un ambiente casi familiar y otras en un ambiente tan diferente al ámbito cotidiano que no siempre es fácil de asimilar. Es importante entender como un observador percibiría el ambiente colindante para poder tener plena conciencia del hecho que las decisiones proyectuales son decisivas en la formación de paisajes urbanos, si éste último es considerado formado no solamente de los elementos arquitectónicos sino de la percepción colectiva.

La revalorización de Puerto Madero no consiste solo en la creación de un nuevo barrio, no se puede olvidar que se trata de intervenir en un área fundamental de la ciudad: De esto surge el deseo de analizar como el proyecto ha tenido en cuenta el valor histórico del puerto y como ha decidido de utilizar y modificar el paisaje urbano.

Además de admirar los nuevos edificios y los numerosos negocios que han sido abiertos, sería oportuno que quien se encuentre a caminar por Puerto Madero pudiese tener conciencia del lugar en el que se encuentra, “para que la relación con el presente sea más sugestiva, más rica⁸⁸” para que esto sea posible el proyecto debe permitir el “conocimiento del ser a través de lo que ha sido⁸⁹”.

La primera cosa de definir es, qué es y como se forma una imagen, porque en el modo en que percibimos y registramos el ambiente que nos rodea es, más genérica, la idea de paisaje urbano.

2.1 La formación de la idea de paisaje urbano

Las imágenes ambientales son el resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente que sugiere distinciones y relaciones, y el observador, con gran adaptabilidad y a la luz de sus propios objetivos, escoge, organiza y dota de significado lo que ve. La imagen desarrollada puede variar según el observador porque es siempre filtrada por la percepción personal que puede acentuar o limitar los datos existentes⁹⁰.

Un objeto visto por primera vez puede ser identificado y relacionado con el ambiente alrededor aunque no sea familiar, porque el observador puede ya tener una idea de él. Frecuentemente un objeto nuevo puede parecernos como si tuviera características específicas que lo definen y que sugieren, o imponen, una identidad definida. Siguiendo esta lógica, un individuo que vea por primera vez el mar o la montaña, puede ser fascinado o atraído por ella, aunque sin tener alguna noción, tal vez porque sea demasiado joven o ignorante.

El objeto que el urbanismo se propone estudiar y sobre lo que actúa, el medio físico y por esto su mayor interés es para el ambiente natural, entendido como el factor externo agente en el proceso de creación de la imagen.

El ambiente influye en la elaboración de la imagen: cualquier forma dada, un hermoso jarrón o un pedazo de arcilla, cuenta con muchas o pocas probabilidades de evocar una imagen vigorosa según el contexto.

Obviamente las probabilidades vienen directamente de la homogeneidad de los observadores porque tiene que ver con la edad, el sexo, la cultura, el trabajo, el temperamento y la familiaridad con el contexto.

Cada individuo crea y lleva su propia imagen, pero parece existir una coincidencia entre los miembros de un mismo grupo. Estas imágenes colectivas son el objeto de estudio de los urbanistas, porque permiten entender como modelar el ambiente según la categoría de usuarios que se consideran.

El ambiente físico, entonces, puede ser considerado como la variable independiente del proceso y esto hace entender que, para suscitar una imagen particular en cualquier sujeto, se puede actuar sobre las

87. VERA COMOLI MANDRACCI, *La storia come strumento di conoscenza critica*, en AGOSTINO MAGNAGHI, *Sapere per saper fare*, Ed. Celid, Torino 1995

88. *Ibidem*, p. 3

89. *Ivi*, p.3

90. KEVIN LYNCH, *La imagen de la ciudad*, Ediciones Infinito, Buenos Aires 1986.

cualidades físicas de los objetos: esta capacidad de los objetos se puede llamar *legibilidad* o *visibilidad*⁹¹. Se trata de un color, de una forma o de una determinada distribución de las cosas, que sean simplemente indistinguibles y que reenvíen a una precisa percepción del ambiente.

Una ciudad muy legible parecería bien organizada, con una estructura comprensible, e incitaría a los ojos y a los oídos a una participación mayor, la percepción sensorial del contorno sería facilitada y, en el mismo tiempo, ampliada y profundizada. Una ciudad como esta sería una ciudad que pudiera aprenderse con un proceso lento pero continuo, en el que ninguna de las distintas partes alteraría la imagen creada al principio, porque el observador sería orientado a una percepción que, descubriendo siempre elementos nuevos, con el tiempo se consolidaría profundizándose.

Una ciudad como Venecia podría ser un ejemplo de este modelo: en un recorrido turístico, la imagen de la ciudad artística, con los clásicos edificios venecianos, los canales, *le gondole* y las palomas de Plaza San Marco, no viene nunca desmentida, al revés, cada elemento que se suma sirve para consolidar la imagen del principio.

Por lo que tiene que ver con Buenos Aires, se puede decir lo mismo para los barrios de La Boca y San Telmo, porque los turistas ya tienen una imagen de ellos, que vienen de las guías turísticas o de los cuentos de quien ya estuvo, que nunca viene desmentida.

San Telmo es el barrio de las antigüedades, con las casas bajas y de estilo italiano; en la semana se percibe en la atmósfera el pasado de la ciudad, se cruzan unos habitantes o comerciantes que reflejan el carácter del barrio, pero en el fin de semana todas las calles se llenan con turistas y el carácter nostálgico es acentuado por muchos medios: en la plaza se hace una feria de antigüedades, en las calles se organizan espectáculos de tango y se juntan muchos puestos a los que generalmente se encuentran en las estructuras de los viejos mercados. En este ejemplo, la naturaleza originaria del barrio se consolidó a través de los cuentos de la gente, las letras de los temas de tango, y entonces no fue necesario crear algo nuevo, sino tomar conciencia de la realidad y subrayarle unas partes.



En general, se trata siempre de caracterizaciones del ambiente que derivan de las definiciones personales, de hecho la lectura del contexto no depende de un proceso fijo y definido, porque el ambiente es algo muy complejo y la capacidad de suscitar determinadas imágenes no es su única propiedad. Como ya hemos dicho en el principio, el desarrollo de la imagen es un proceso bilateral, que depende del observador y del objeto, y por esta razón se puede guiar hacia la formación de una imagen precisa por tramite del uso de artificios simbólicos, de la educación del observador o la modelación del entorno.

La imagen se refiere al más amplio concepto de *paisaje*, que tiene dos distintos sentidos: el de paisaje como parte del territorio y el de representación visual⁹². En el primer caso, cuando se habla de geografía, el hombre se porta como un actor, transformando el territorio; en el segundo en cambio, el hombre es espectador, observa e interpreta lo que está a su alrededor filtrándolo a través de la experiencia de sus acciones.

Lo recién dicho sobre de la elaboración de la imagen, ayuda para comprender el paisaje en el sentido de representación visual, que no puede separarse de los datos reales (porque es un proceso bilateral) ni de los procesos colectivos de elaboración simbólica (las imágenes colectivas).

La palabra "paisaje" remite inmediatamente al consuelo de la naturaleza, a una armonía social perdida, o a la patria chica, al país; hoy, los significados se han extendido para abarcar no sólo ámbitos plenamente urbanos, sino también los sitios de la industria que, en siglo XIX, parecían constituir la antítesis de lo natural. La percepción de las áreas industriales cambió mucho en las últimas décadas y ahora tiene una connotación casi pintoresca, por el pasar del tiempo y una mirada nostálgica; lo que en un momento fue novedad tecnológica se naturaliza y pasa a integrarse con la vegetación, el agua y el cielo; de hecho en el siglo XIX se empiezan a hacer cuadros que tienen el paisaje de los puertos como sujeto, porque

91. Ibidem, p. 15

92. EUGENIO TURRI, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio, Venezia 1998

remiten a un mito de la infancia, a una atmósfera perdida, y no representa solamente un escenario terrible; para que surja este cambio en el imaginario común hace falta tiempo y tomar distancia de una visión estrictamente tecnológica.

Para convertir un ensamble de objetos naturales y artificiales en *paisaje*, es necesario un trabajo social de cierta duración temporal. Aunque potencialmente un grupo de casas, un farol en la esquina, un cielo y una calle, pueden ser observados como paisaje, tal conjunto no posee por sí mismo valor: debe existir un acuerdo en la misma comunidad cultural acerca de los significados que transmite⁹³.

La misma historia produce los paisajes, y la memoria abona su permanencia en la comunidad. También los paisajes, por larga que sea su presencia material en su relación con el imaginario social, poseen una vida, con un comienzo (muchas veces múltiples, hasta que la imagen no sea compartida por toda la comunidad), unas transformaciones y una desaparición.

Otro elemento fundamental en la creación del paisaje urbano es la política, entendida como el conjunto de negocios privados que se debaten en público, y que así poseen consecuencias políticas determinantes para la ciudad y para el país.

Tomando en cuenta este elemento, se puede decir que el paisaje, también por lo que tiene a que ver con los aspectos naturales, fue construido siempre a partir de la ciudad misma. Si miramos a la relación que Buenos Aires tiene con el Río de la Plata, sabemos que este era ante todo el límite político de la ciudad. Si el Riachuelo tiene historia, y así una propia personalidad que remite a unas imágenes, es porque fue escena de acontecimientos políticos claves: fue elegido como sitio para el primer asentamiento, como base para el comercio inglés y para muchas actividades que marcaron la vida de la ciudad, desde el pequeño puerto de abrigo, hasta ser la sede para el comercio de contrabando y para los saladeros.

Parece claro que la construcción de Puerto Madero y la siguiente formación del paisaje portuario, fue debida a la vida política del siglo XIX, pero el mismo proceso se repitió cuando fue recalificada el área, porque los lineamientos del proyecto se definieron de manera de conseguir una precisa imagen final.

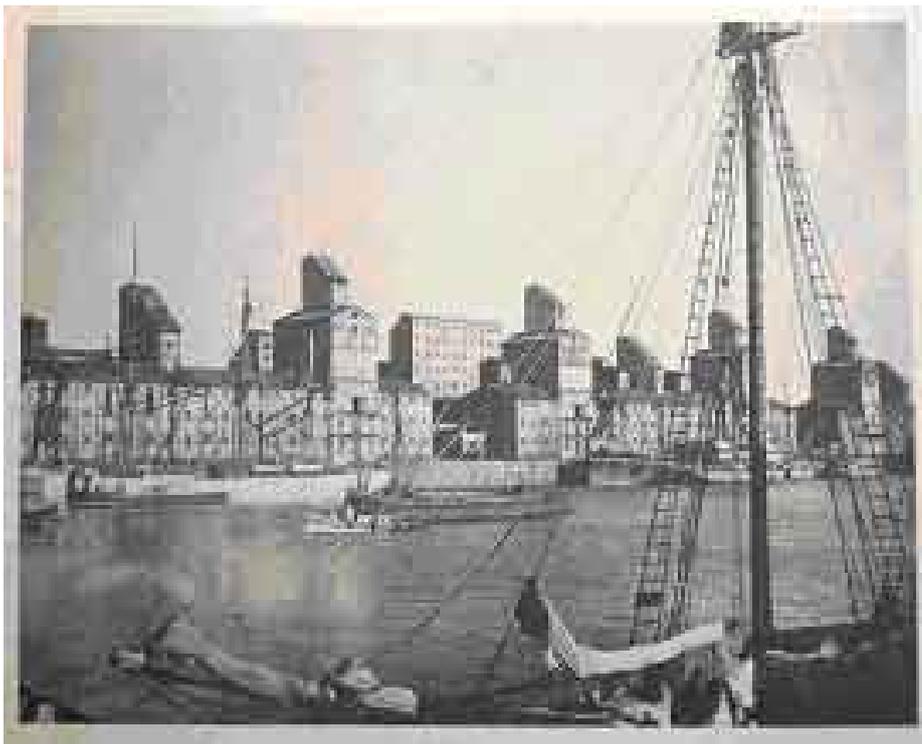


Foto de *Puerto Madero* al principio del siglo XX
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]

93. GRACIELA SILVESTRI, *El color del Río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Universidad nacional de Quilmes, Buenos Aires 2003



Foto de *Puerto Madero* a mitad de los Noventa
[In HORACIO DIFRIERI, vol II, 1981]



CAPMSA, 2002

2.2. La transformación de las áreas portuarias

Propio porque es innegable que la historia de Buenos Aires dependa de la relación con el Río de la Plata, resulta evidente que la idea de ciudad sea estrechamente legada a su puerto y al desarrollo de la actividad portuaria, que ha modificado notablemente la red urbana y la vida de los habitantes, y ha siempre estado utilizada como imagen característica de la ciudad.

El paisaje urbano se ha modificado notablemente, pero los nudos portuarios no han dejado de despertar interés y llamar la atención, por esto es interesante detenerse en cuáles fueron los cambios en la idea común, en el curso de la historia, de los dos puertos principales fin del inicio del XX siglo: El Riachuelo y Puerto Madero.

2.2.1. El Riachuelo : de puerto local a meta turística

A las orillas de este canal secundario del Río de la Plata fue instalado el primer habitat de colonos españoles y las condiciones territoriales lo volvieron apto para establecer un pequeño puerto de atracó⁹⁴.

Cuando se instalaron los primeros saladeros, el área pertinente al puerto conoce un fuerte incremento demográfico por la llegada de muchos trabajadores y, como toda una ciudad, su desarrollo fue señalado del arribo de la línea ferroviaria y de la inmigración⁹⁵.

Estudiando el desarrollo de la red urbana, es fácil darse cuenta que la zona del sur de la ciudad no se desarrolló tanto como la zona del norte, seguramente por las desfavorables condiciones del territorio, víctima de las inundaciones, consolidando así la imagen de barrio popular, por esto el municipio no planificó una política de vivienda de interés social. En el mismo tiempo se ha radicado la identidad entre la zona sur y La Boca, tanto que hoy los turistas identifican Buenos Aires con las imágenes de Caminito, símbolo de la migración italiana y de la cultura de barrio, confundiendo la imagen que evoca el tango y los colores vistosos de las casas con la efectiva pobreza, todavía presente y fácilmente intuible.

En toda la ciudad la ferrocarril desarrolla la relación entre las diversas partes de ésta, determinando los ejes del desarrollo de nuevos barrios, mientras, en el área del Riachuelo, reforzó la unión de dependencia con el puerto principal y delimitó el territorio, limitando en modo considerable la posibilidad de desarrollo. La importancia urbanística de la ferrocarril es, en este caso, solamente cuantitativa, porque hace posible un aumento del mercado y trae consigo las masas de trabajadores, tra los cuales un alto porcentaje de emigrantes.

2.2.1.1. Los orígenes del conventillo, símbolo de la migración italiana (XIX sec)

La ocupación de La Boca por parte de los emigrantes, data cerca al 1830, cuando algunas familias de origen italiano habían conseguido un buen nivel de vida. Las ondata de arribo de las grandes masas salen a un decenio más tarde y en estos años, entorno al fin del XIX siglo, se da inicio a la formación del barrio como nosotros lo conocemos.

Existía una notable mayoría de inmigrantes de origen ligure, fenómeno que no se presentaba en los vecinos barrios de Barracas, la población presentaba características mucho más homogéneas que de otras zonas. En el 1895 se registra el mayor número de extranjeros en el barrio: Sobre los 38164 habitantes registrados, 20442 eran extranjeros; un decenio más tarde la población aumenta notablemente e inician a ser en su mayoría nativos de Buenos Aires y desde ahora ha comenzado a consolidarse esta tendencia⁹⁶.

94. JOSE LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, *Las fundaciones*, en JOSE LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, vol I, 2000, p. 18

95. *Ibidem*, p. 123

96. ANTONIO BUCICH, *La boca del Riachuelo en la historia*, Asociación Amigos de la Escuela Museo de Bellas Artes de La Boca, Buenos Aires 1971



Patio de un *conventillo* recalificado, en la parte turística del barrio



Fachada de un *conventillo* todavía no renstaurado

Cerca al 1880 La Boca era percibida lejana de la ciudad porque, si bien la ferrovía la conectase con esta, el viaje era siempre obstaculizado de la posibilidad de inundaciones y la línea del ferrocarril del sur, hecho que marcó el aislamiento, estableciéndose como una barrera física a un hipotético desarrollo urbano⁹⁷.

El aislamiento físico y la existencia de un red de relaciones internas, fueron los factores determinantes para alcanzar una percepción única que difícilmente se encuentra en otras zonas.

El primer grande problema que se tenía que afrontar con la inmigración, era la falta de espacio para el alojamiento: los precios de los arriendos aumentaron vertiginosamente por la creciente demanda y la respuesta a ésta rápida urbanización se halló en el "conventillo", la nueva tipología residencial popular, se vuelve un lugar de encuentro entre las diferentes culturas.

Imaginaos un terreno de 10 a 15 metros de frente [...], por 50 o 60 de fondo, algo que se asemeja a un edificio por su parte exterior, o casa de miserable aspecto, generalmente un zaguán cuyas paredes no pueden ser más mugrientas, al final del cual una pared de dos metros de altura impide que el transeúnte se aperciba de las delicias del interior. Franquead el zaguán y vereis dos largas filas de habitaciones; en el centro de aquel patio cruzado por sogas en todas direcciones una mugrienta escalera de madera pone en comunicación con la parte alta del edificio. El conjunto de piezas, mas bien que asemejarse a habitaciones, cualquiera diría que son palomares; al lado de la puerta de cada cuarto, amontonados en completo desorden, cajones que hacen las veces de cocina, tinas de lavar, receptáculos de basura, en fin, todos los enseres indispensables de una familia, que por lo reducido de la habitación forzosamente tienen que quedar a la intemperie. [...] Estas celdas son ocupadas por familias obreras, la mayoría con 3, 4, 4 y hasta 6 hijos, cuando no por 3 o 4 hombres solos. Adornan estas habitaciones dos o tres camas de hierro o simples catres, una mesa de pino, algunas sillas de paja, un baul médico carcomido, un cajón que hace las veces de aparador, una maquina de coser, todo hacinado para dejar un pequeño espacio donde poder pasar; las paredes que piden a gritos una mano de blanqueo, engalanadas con imágenes de madonas o estampas de reyes, generales o caudillos populares; tales son en cuatro pinceladas, los tugurios que habitan las familias obreras en Buenos Aires, los que a la vez sirven de dormitorios, sala, comedor y taller de sus moradores.

Poco son los conventillos donde se alberguen menos de ciento cincuenta personas. Todos son, a su vez, focos de infección, verdaderos infiernos, pues el ejército de chicuelos [...] no cesan en su gritería, mientras los más pequenuelos, semidesnudos y harapientos, cruzan por el patio recogiendo y llevando a sus bocas cuanto residuo hallan a mano⁹⁸

Esta es la descripción de un conventillo, hecha de un obrero a fines del ochocientos, que testimonia como la vida, fin a la misma tipología residencial, fuera determinada de las condiciones de extrema pobreza, que pero no ha impedido la formación de una extraordinaria unidad entre quienes vivían en el barrio.

El Riachuelo es pero un área mucho más extensa que un solo barrio, y es por tanto legítimo preguntarse como se haya creado esta identidad y como, en particular modo en el último periodo, ésta se sea transformada en una caricatura de sí misma, desarrollándose independientemente de la transformación urbana.

2.2.1.2. Caminito: la calle "símbolo" de la ciudad

El mito boquéense no podría haberse creado sin el apoyo de la cultura ciudadana, pero lo que rindió una imagen mítica fue la reinterpretación del conjunto de las embarcaciones, de los muelles y del Río como una única identidad, que absorbió las características más marcadas de la inmigración y de las raíces históricas del lugar⁹⁹.

Esto es un ejemplo de paisaje en sentido pleno de la definición, es decir un paisaje simbólico, un modo de ver y de construir producido por la tensión entre sujeto y objeto, esfera personal y ámbito social, dato de cultura y naturaleza. La posibilidad de definir como se creó una imagen colectiva, implica que se pueda individualizar la época a la que remite este proceso de formación y, en este sentido, los paisajes argentinos tienen la ventaja de tener una historia reciente y fácilmente rastreable, construida por una sensibilidad no tan alejada de la nuestra como para no compartir muchos clisés.; pero esta aparente cercanía no debe permitirnos olvidar que operan en su construcción esquemas que pueden remontarse a siglos y, entonces, por cuanto pueda parecernos fuertemente radicada, no se mantiene siempre igual con el pasar del tiempo.

97. FRANCISCO DEVOTO, *Los orígenes de un barrio italiano en Buenos Aires a mediados del siglo XIX*, in *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr Emilio Ravignani*, Buenos Aires 1989

98. ADRIAN PATRONI, *Los trabajadores en Argentina*, Buenos Aires, 1898, en *Historia del movimiento obrero*, CEAL, 1985, en LILIANA CARABALLO, *Documentos de historia argentina 1870-1955*, Eudeba, Buenos Aires, 1998.

99. GRACIELA SILVESTRI, 2003, p. 282

Si la cultura porteña se transmitió a través de la palabra, los cuentos y las letras de tango, la imagen de la Boca fue en gran medida consolidada desde las representaciones de la pintura: la idea que hoy todavía tenemos de este barrio, y en especial manera de Caminito, así como lo conocemos, con los conventillos de chapa de color, los espectáculos de tango y la relación directa con el Riachuelo y el Puente Trasbordador, la debemos a Quinquela, que decidió la construcción del barrio según su propia interpretación, convencido de ser capaz de entender el espíritu del sitio¹⁰⁰.



Pintura de Quinquela al Museo de Bellas Artes "Benito Quinquela Martín"



Escuela Nacional de técnicas y Artes Graficas

100. Ibidem, p. 346



Museo de Bellas Artes "Benito Quinquela Martín"

La aspiración inicial de Quinquela fue de construir una escuela – museo que pudiera autoabastecerse a través de un restaurante público en planta baja; por falta de capitales interesados, la idea original fue modificada: el artista donó el terreno para la escuela con la condición de que los dos primeros pisos fueran destinados a escuela primaria y nocturna, y el tercero a Museo de Bellas Artes, formado por obras de su producción y de otros artistas sólo argentinos. El programa apuesta, fuertemente, a la unidad entre la educación y el arte, consolidando la matriz artística de la Argentina.

Las líneas de intervención de su vida fue la de hacer seguir la tela en la calle: con la ayuda de las autoridades locales pudo construir la escuela y el museo, sugerir los colores para las fachadas de las casas de los vecinos del lugar, influyendo en la caracterización del barrio, hasta que Caminito fue declarada patrimonio histórico de la ciudad¹⁰¹.

La curva de Caminito es justo la foto que más frecuentemente se pone en las postales de Buenos Aires por su imagen pintoresca, pero pocos turistas saben que su importancia se debe al hecho que estaba incluida en el recorrido del ferrocarril y que después Quinquela quiso que la Municipalidad la comprara.

La Boca se convirtió en *paisaje típico*¹⁰² de la ciudad. *Paisaje* porque elementos naturales y artificiales coexisten en la misma porción de territorio, juntándose de manera tal que remiten a significados aceptados por la comunidad entera; *típico* a pesar de constituir una situación excepcional en Buenos Aires, porque estos significados y valores parecen habitar una tradición que se reconoce como propia.

Cualquiera podría darse cuenta que esta imagen termina en unas manzanas, porque no tiene raíces en la historia del área, no remite a la comunidad de inmigrantes, sino retoma la visión que los artistas quisieron representar, sin buscar una profundización del origen.

Por lo dicho hasta ahora, no se puede negar que la memoria histórica del lugar no estuvo respetada en todos sus aspectos, porque no se hizo una "recalificación ambiental, entendida como recupero integral del espacio urbano y territorial, de sus aspectos histórico-culturales, ambientales y naturales y de sus

101. DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO, *Patrimonio cultural de Buenos Aires*, Imprenta melenzane, Buenos Aires 2003

102. GRACIELA SILVESTRI, 2003, p. 358

posibilidades de transformación¹⁰³, pero la creación de un icono turístico sirvió para recuperar el área: de hecho basta alejarse un poco de las calles turísticas para darse cuenta que las manzanas afuera del área, están muy degradadas, por lo que tiene que ver con las estructuras arquitectónicas y por la situación social también.



Los conventillos de Caminito



Un conventillo de Caminito restaurado y transformado en atracción turística

103. VERA COMOLI MANDRACCI, *Beni Culturali e Ambientali nel Comune di Torino*, Società degli Ingegneri e Architetti in Torino, Torino 1984

2.2.2 Puerto Madero: de puerto nacional a signo urbanístico.

Como he ya tenido la oportunidad de explicar, el puerto de Buenos Aires ha siempre estado utilizado para ampliar la posibilidad comercial de la colonia española y sucesivamente, una vez reconocida la independencia, se ha convertido en el símbolo de la innovación tecnológica y del desarrollo nacional.

El debate político¹⁰⁴, que ha conducido a la construcción de Puerto Madero, eliminando el proyecto de Huergo, ha estado basado en la posibilidad de reconocimiento a nivel mundial por las innovaciones hechas en Argentina, es innegable que las consideraciones técnicas y económicas hayan sido deliberadamente presentadas en un segundo plano para favorecer la imagen derivada del proyecto.

La posibilidad de utilizar un esquema proyectual que parecía ser a la vanguardia y a la innovación de la arquitectura portuaria inglesa, daba la esperanza de reforzar la posición Argentina al interno de un ciclo económico mundial. La introducción de la infraestructura portuaria en la red urbana ciudadana, permitía en cambio enfatizar la zona central, sede de intercambios comerciales, sede del gobierno y de las principales actividades administrativas.

Considerando todos estos factores se ha inteligentemente elegido la propuesta de Madero, buscando un aumento económico, pero sobretudo una imagen de solidez económica y política que pudiera ser percibida a nivel mundial.

Cuando la estructura portuaria era en funcionamiento, el Río era fundamental para el comercio, fuente de riqueza y de trabajo, razón del desarrollo económico y por tanto del proceso de urbanización de la ciudad: Pero esta relación viene disminuida cuando se abandonó Puerto Madero por la construcción del Puerto Nuevo: rápidamente se pierde la relación ciudad – río y se crea una barrera física al límite de la ciudad.

Aquello que era un punto de intercambio, de movimiento y de diálogo natural entre el hombre y el agua, se convierte en un lugar sin función, abandonado a sí mismo y de frontera respecto al Río de la Plata.

2.2.2.1 El significado de la política urbana

El proyecto de Puerto Madero ha comprometido numerosos personajes, públicos y privados, que han tomado parte a la administración del proyecto obviamente con diferentes opiniones y modalidades de acción, pero el punto que los une es que el proyecto se ha transformado, para todos, en un símbolo para representar las distintas mentalidades y objetivos¹⁰⁵.

El carácter simbólico de Puerto Madero se refiere antes que al objeto construido, a la unión de las acciones, de los personajes, y de los objetos que son en relación a éste; el proceso de administración viene por tanto visto como un proceso de comunicación entre las personas, que hacen uso a diferentes niveles simbólicos, y cuyo producto final es la obra construida.

Esta última transformación del área portuaria parece la continuación natural de su historia, porque la imagen del proyecto finalizado, quiere representar la innovación administrativa urbana y con esta innovación del país, exactamente como el proyecto del Madero ha sido elegido para demostrar en modo visible la potencialidad comercial de Buenos Aires y la posibilidad de introducción en la lógica mundial.

Trataré en modo más explícito la administración económica del proyecto en el capítulo 4. Quisiera en cambio subrayar el doble valor simbólico de las operaciones urbanas y arquitectónicas: La primera es la construcción de una nueva idea del área portuaria, la segunda es la representación y la comunicación de la administración innovativa del proyecto.

En relación con el segundo valor es interesante notar como el producto urbano no sea el objetivo final de las diferentes operaciones, sino sea en cambio el medio para alcanzar los objetivos finales, para que la estrategia político-económica sea hecha visible,

Uno de los autores en juego en esta operación es el Municipio central de Buenos Aires, su atención era principalmente dirigida a la reactivación económica a través de nuevas inversiones y una mayor eficiencia de los aparatos burocráticos. Ha sido fundamental establecer una estrategia de acción con objetivos generales, que en vez de ser de carácter tangible, era el de la construcción de una idea que representase aquello que se quería obtener con las operaciones y que estimulará una reacción en el observador. Este tipo de comportamiento, nos hace intuir que se trata de una urbanística de símbolos, cuya ideología de fondo es perceptible a través de las imágenes simbólicas, y que se presenta como paradigma de una nueva manera de hacer la ciudad.

El concepto base es la imagen del proceso económico como consecuencia del desarrollo urbano, cuya icona es representada de la grúa, símbolo de crecimiento y movimiento, y signo de la afortunada actividad del puerto.

104. Véase cap. 1

105. GERVASIO RUIZ GOPEGUI, *Generación de Procesos Urbanos. Estrategias de lo público y lo privado en el marco de una nueva cultura urbanística: caso Puerto Madero*, Universidad de Belgrano, Buenos Aires 1996

Todas las personas han contribuido a presentar Puerto Madero como un nuevo barrio porteno que se diferencia de la ciudad por su tranquilidad y por el grande progreso economico que trae con se.

La idea de un barrio con gente diferente, con personas que no representan el ciudadano medio de Buenos Aires, ha el objetivo de proponer una imagen de prosperidad, que refuerza el concepto de bienestar.

La política urbana que ha dado inicio a esta grande transformación urbanística, no tiene como objetivo el solo recupero de la arquitectura, sino que utiliza el objetivo urbano como un instrumento y simbolo del entero pais y de sus cambios políticos-economicos.

Capítulo 3

3. La globalización y las transformaciones metropolitanas

Desde el momento que Buenos Aires es una metropoli que en los últimos decennios se introdujo en las dinámicas de un sistema económico global, para comprender los fenomenos y las transformaciones urbanas que se sucedieron en el período contemporáneo, no podemos prescindir del estudio de las dinámicas de la cuestión que ciudad es ante todo un sistema y el cual lo que sucede en una parte se repercute irremediabilmente en el todo, es necesario entender cual es el término de comparación, el ámbito o la escala de la investigación.

En una primera observación, efectivamente, el proyecto de *Puerto Madero* podría parecer un objeto separado, aislado del contexto ciudadano, porque la búsqueda arquitectónica no parece partir del alrededor y no se reconoce la intención de provocar un proceso de desarrollo de las áreas limítrofes. Por esto es fundamental entender a quien se dirige tal transformación, si a la ciudad, entendida como morfología, o a sus dinámicas de transformación.

3.1 El proceso de globalización económica

Hay palabras que entran con tal fuerza en el vocabulario aunque no sea especializado y que se usan tan frecuentemente que provocan debates, y heridas incluso antes de que realmente se comprendan o, cuanto menos se aclaren. Ciertamente este es el caso del término globalización. Lo enunció por primera vez en 1983 el economista Theodore Levitt, y lo popularizó algunos años después, en 1988, el estudioso y consultor de empresas japonés Kinichi Ohmae con sus trabajos sobre las estrategias planetarias de las empresas multinacionales. El término globalización conoció, en un par de años, una progresión obsesiva, que pasó los confines del discurso económico para entrar en los dominios de estudio de la sociología, de la antropología, de la política, de la filosofía y de las disciplinas técnico-científicas.¹⁰⁶

La globalización por lo tanto es un proceso económico, productivo y tecnológico que influye en todos los ámbitos de la acción humana, transformando el modo de producir, y, con él, también los valores éticos y el estilo de vida. Los nuevos valores que surgen tienen diversas representaciones formales e intervienen directamente en la construcción de la ciudad que se convierte de este modo en el reflejo material de las circunstancias políticas, sociales y económicas.¹⁰⁷

Buenos Aires es una metropoli que se encuentra en la periferia del sistema global, o sea que no forma parte de las ciudades que han hecho partir este cambio de la economía, pero, gracias al desarrollo de las últimas décadas, logró introducirse en el sistema de la economía mundial, formando parte de los actuales procesos de desarrollo, aunque sea en manera marginal respecto a otros Países de Norte América o de Europa. Por lo tanto es interesante y necesario observar como las dinámicas de la globalización intervienen e influyen en la ciudad, teniendo en cuenta que Buenos Aires no presenta todas las características de la ciudad global, justamente por su carácter periférico, y que mantuvo la propia identidad histórica de una sociedad peculiar y una relación especial con el territorio nacional.

En especial es ya evidente como, para las grandes metrópolis, la globalización económica que siempre crece lleva a modalidades diversas de intervención en el interior de la ciudad, que se traduce en una forma nueva de apropiación del territorio, en una nueva forma de concebir la ciudad y su arquitectura.

106. STEFANO ZAMAGNI, *Una lettura socio-economica della globalizzazione*, analisis hechas para los encuentros una civilización para el hombre, Brescia 2002.

107. Ibidem, p.7

Por lo tanto es necesario reconocer y saber individuar estos mecanismos para comprender como la lógica de la globalización modifique la unión con la realidad local y como influya en las grandes operaciones urbanas.

Las ciudades recurren a menudo a los proyectos de recalificación de las grandes áreas de infraestructuras urbanas en desuso para la creación de una imagen internacional y tecnológica, y utilizan nuevas modalidades de gestión que prevén una presencia siempre mayor del capital privado. Por lo tanto es evidente que no se puede analizar el proyecto de *Puerto Madero* prescindiendo de estas dinámicas, sino que es más oportuno considerarlo como ejemplo emblemático de operación urbana que permitió una renovación de la ciudad y que su coloración en el interno del sistema global fuera más radical.

3.2 El caso de América Latina

Las transformaciones económicas, políticas y sociales de Buenos Aires son comunes a las transformaciones de las otras grandes metrópolis de América Latina, porque todas siguieron un proceso común pero que se radicó en la historia de cada uno de los lugares. Efectivamente, la capital argentina siempre trató de explotar la economía portuaria a la que debe su origen y la estructura urbana centrada en el puerto no sufrió transformaciones radicales.

Desde la mitad de los años sesenta los países latinoamericanos buscaron un camino alternativo al modelo económico basado en la industrialización interna, que se reveló ineficaz, y que según las indicaciones impartidas por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial a los países en desarrollo, para empezar una serie de reformas estructurales orientadas a restablecer la competencia en los otros mercados y empezar un período de crecimiento. Con este objetivo la mayoría de los países comenzó una radical liberalización económica, basada en la neutralidad del Estado, la privatización y la apertura al mercado externo.

Los procesos de reestructuración político-económica provocaron un acercamiento a las dinámicas de la globalización, determinando un nuevo escenario mundial de modernización en el que se valoriza el papel de las principales áreas metropolitanas¹⁰⁸, que reemprendieron el crecimiento y la expansión. Todas estas transformaciones parecen seguir la misma dirección que las grandes ciudades de los países desarrollados, pero es evidente que continúa persistiendo la identidad especial de cada ciudad, que se reconoce en las características de sus habitantes, en la morfología urbana de base, en su arquitectura y en paisaje urbano. Muy a menudo se asocia la palabra globalización a los conceptos de homologación cultural e indiferenciación de los escenarios urbanos, pero es suficiente pensar en las diversidades que se pueden encontrar entre ciudades como Londres y París, o Buenos Aires y San Pablo, para darse cuenta que este razonamiento es verdad sólo en parte.

Es innegable que en las diversas partes del mundo se encuentran los mismos productos y el consumidor no compra simplemente un producto, sino que en vez compra un estilo de vida, un mensaje cultural, una especial visión del mundo, pero también es innegable el hecho que esta propensión a la homologación no logre aplastar las diferencias culturales. Efectivamente, caminando por Buenos Aires, nos damos cuenta que los diversos barrios todavía mantienen el rasgo arquitectónico de los colonizadores europeos, que *Plaza de Mayo* continúa siendo el símbolo de las marchas en memoria de los *desaparecidos*, que el puerto es el punto crucial de la ciudad como lo era en origen y que *La Boca* y *San Telmo* están impregnados de la cultura del tango.

El cambio de la estrategia macroeconómica determinó la reestructuración y la informatización de los procesos económicos, antes fuertemente vinculados a la distribución en el territorio, favoreciendo la localización de las empresas en las grandes áreas metropolitanas que de este modo se vieron obligadas a cambiar la propia estructura urbana, creando un nuevo tipo de ciudad. En el interno de esta dinámica, se observan transformaciones de la economía metropolitana que generaron cambios en la organización del trabajo, tanto a nivel urbano que territorial, con una mayor dispersión de las actividades productivas.

Estos cambios generaron dos diversas tendencias: por un lado la polarización social en el interno de la estructura ciudadana, con la creación de nuevos barrios de lujo, a menudo lejos del área central o totalmente aislados, como en el caso de los *countries*¹⁰⁹; por el otro la expansión del territorio metropolitano, gracias al desarrollo de los transportes que favorece el ir y venir hacia los lugares de trabajo.

108. CARLOS DE MATTOS, *Redes Nodos Ciudades, Transformaciones de la Metrópoli Latinoamericana*, in UNIVERSIDAD DE VALPARAISO, TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT, *Globalización Forma Urbana y Gobernabilidad, La Dimensión Regional y Grandes Proyectos Urbanos*, Ed. Marisa Cremona, Valparaiso 2003. p. 16 se definen principales áreas metropolitanas, las ciudades que se incorporan, progresivamente a las dinámicas de la globalización. Se propusieron diferentes denominaciones alternativas como ciudad difendida_(F. INDOVINA, *La città diffusa*, Daest, Venezia

109. Barrios residenciales de lujo, cerrados respecto a la ciudad y vigilados continuamente, que surgieron como lugares de distracción y tranquilidad para los fines de semana, pero que se están convirtiendo a todos los efectos en nuevos barrios utilizados para la residencia fija. Cfr.: MARISTELLA SVAMPA, *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*, Editorial Biblos, Buenos Aires 2001.

3.2.1. Los cambios económicos en escala mundial

Uno de los primeros cambios de las áreas metropolitanas principales, debido a la reestructuración de la economía según el modelo de la globalización, fue una progresiva descomposición de numerosos procesos económicos, hasta entonces desarrollados en el interno de la nación, que se integraron en el sistema internacional y empujaron las empresas a organizarse según un sistema en red. Desde cuando empezó este tipo de cambio, empezó un proceso de integración organizativa que consiste en la coordinación de las obligaciones, de las funciones y del movimiento de la producción en el interno de una red sin fronteras. La empresa de media-grande dimensión continúa teniendo el centro administrativo y decisional en una determinada ciudad, pero el lugar efectivo de trabajo puede desarrollarse a cientos o miles kilómetros de distancia¹¹⁰.

Esta nueva forma de organización establece el pasaje de una situación en la que la actividad económica está básicamente ligada a las relaciones entre los estados, a otra en la cual predominan las relaciones entre las empresas, prescindiendo de la localización territorial.

La deestructuración de la organización de la actividad productiva disminuyó la correspondencia biunívoca entre el lugar en el que se toman las decisiones y el lugar en que la actividad productiva se explica y produce sus efectos inmediatos. Esto significó que la imagen de la empresa que siempre está más concentrada en la imagen del centro decisional, al no existir más la necesidad de la cercanía con el centro de producción, a menudo se eligió la localización en el área central de la ciudad, en edificios fácilmente reconocibles y modernos. Mientras que en vez los establecimientos están desparramados en la provincia de Buenos Aires, en muchos casos intensificando el tejido urbano a lo largo de las líneas de transporte y comunicación, o en la entera nación, destacándose netamente del centro de dirección.

Con el multiplicarse del número de empresas y de actividades organizadas con los caracteres de poder participar e el mercado global, se desarrolla una configuración productiva denominada *modelo celular en red*¹¹¹, en la cual se pueden reconocer tres fases de desarrollo comunes a todos países: la descomposición de las grandes empresas de organización vertical, el alejamiento de las actividades consideradas no estratégicas, y el multiplicarse de fábricas en el territorio y actividades elementares semiautónomas.

El modelo celular en red apenas descrito generó dos tendencias complementares: por una parte una amplia dispersión territorial, a nivel mundial, de las metrópolis parte la red económica, por la otra, la concentración de las funciones de coordinación y de producción en determinados lugares de la ciudad. Saskia Sassen explica las razones de este fenómeno:

Las nuevas tecnologías de la comunicación favorecen la dislocación de las actividades de producción j se produce en un sistema económico que se caracteriza por la siempre mayor concentración del control, de la propiedad y de la apropiación de la ganancia, las nuevas tecnologías dan también una importancia determinante a las funciones centrales de dirección de las grandes firmas mundiales¹¹².

Los lugares sede los nudos de esta red, son fundamentalmente los que disponían de las condiciones necesarias al desarrollo de sus actividades, como por ejemplo una oferta de servicios diversificados y especializados, una alta disponibilidad de recursos humanos, un amplio y diversificado tejido productivo y un mercado capaz de absorber un pedido en continua expansión.

En este tipo de organización, las aglomeraciones urbanas se convierten en los nudos en los que se apoyan las conexiones internacionales del mercado financiero que lleva a un cambio de la naturaleza de la ciudad misma, en efecto "las metrópolis modernas dejan de ser sistemas autocentrados para transformarse en puntos de intercambio para múltiples redes"¹¹³. Las ciudades introducidas en este sistema, no son más sólo puntos de referencia para la economía nacional, sino que se convierten en nudos de intercambio de producción para el comercio en escala mundial: se incrementan y renuevan las infraestructuras ligadas a la comunicación y a los transportes, modificando en parte la trama urbana, y surgen nuevos sectores de la ciudad con una marcada caracterización terciaria, para dotar la ciudad de una imagen competitiva y tecnológica¹¹⁴.

Los cambios económicos trajeron consigo una progresiva transformación de las respectivas economías metropolitanas, que se tradujo en un crecimiento más veloz del sector de los servicios respecto al industrial, y en una siempre mayor urbanización de la economía, generando un incremento de las inversiones estatales y privadas a favor de las políticas urbanas.

110. STEFANO ZAMAGNI, 2002, p. 3

111. PIERRE VELTZ, *Le nouveau monde industriel*, Editions Gallimard, Paris 2000.

112. SASKIA SASSEN, *New York reste la capitale du monde*, Alternative Internacionales num. 4, Paris 2002.

113. PIERRE VELTZ, *L'économie mondiale, une économie d'archipel*, in A.A.V.V., *Mondialization audela des mythes*, La Decouverte Paris 1997.

114. GIUSEPPE DEMATTEIS, *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas*, in FRANCISCO JAVIER MONCLUS, *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona 1998.

El proceso de globalización de las economías nacionales hizo de modo que las áreas metropolitanas se hayan concentrado algunas funciones, por ejemplo la directivas, de gestión, coordinación y control de las principales empresas globalizadas o en proceso de globalización; la parte más importante de los servicios a la producción (servicios financieros, jurídicos, de consultoría, publicidad, marketing, informática, ingeniería, arquitectura, inmobiliario ...) y a la familia (comercio, educación, salud, cultura ...); parte de las actividades más dinámicas e innovadoras de la nueva industria y las actividades relacionadas a la distribución y comercio de los productos globales.

La presencia de estas actividades en una metropoli es lo que determina que ahí se registre la mayor concentración de riqueza y poder del territorio nacional que, a su vez, puede influir decisivamente en el crecimiento metropolitano. Para resumir, se podría decir que el conjunto de estas actividades y funciones forman una especie de *círculo superior de acumulación*¹¹⁵ de las respectivas economías nacionales, regionales o metropolitanas, que arrastra el crecimiento de un conjunto de actividades menores y que incluye una vasta gama de servicios en los que encuentran empleo trabajadores poco calificados, con un bajo salario y un trabajo precario, que forman el llamado sector informal. La configuración de tal base económica, influye en modo determinante en la transformación social de las aglomeraciones y en su posible desarrollo.

3.2.2. El desarrollo de las principales áreas metropolitanas

Por cuanto se dijo hasta ahora, las principales áreas metropolitanas se desarrollaron por lo tanto en puntos estratégicos para las operaciones de la economía global de los respectivos países y justamente por este proceso de transformación, comenzaron a avanzar en el proceso de globalización. Esto no significa que se transformaron en ciudades globales, sino en vez, reconocer que han comenzado a sentir el efecto de las transformaciones en curso en escala mundial. En el interno de esta dinámica, las áreas metropolitanas alcanzaron la posibilidad de mejorar lentamente la propia posición en la jerarquía mundial de las ciudades en camino de globalización a través de grandes transformaciones urbanas, como las de *Retiro y Puerto Madero* realizadas en Buenos Aires y a través de la siempre mayor inversión de capitales en las políticas urbanas.

3.2.2.1. Los niveles de globalización metropolitanos a través de estudios de James Beaversock, Roger Smith, Paul Taylor (1999) e William Mercer (2001)

Se realizaron muchos estudios para la evaluación de los niveles de globalización de las diversas ciudades y de la competitividad urbana de ellas, y entre ellos merece ser retomado el de la Loughborough of the United Kingdom "*Globalization and World Cities Study and Network (GaWC)*"¹¹⁶. Este grupo desarrolló un análisis de las principales ciudades del mundo, logró identificar 25 que podrían ser consideradas ciudades mundiales, clasificadas en tres categorías (Alfa, Beta, Gama y cada una subdividida en diversos niveles según el desarrollo económico y metropolitano) y 67 en las que se reconoció un desarrollo en esta dirección. Aunque no se compare ninguna área metropolitana de América Latina en la categoría Alfa, en el segundo nivel de la categoría Beta se encuentran la Ciudad de México y Sao Paulo; en el mismo nivel de la categoría Gama de encuentran Caracas y Santiago y, en el tercer nivel, Buenos Aires.

Otro estudio de este tipo, pero orientado a los intereses de las empresas, es el de William Mercer¹¹⁷, que considera 200 ciudades del mundo, analizando en ellas el nivel de la calidad de la vida, considerando que este sea un parámetro de evaluación de la competencia. Con este objetivo se consideran 39 parámetros relativos al ambiente político y social, económico, socio-cultural, consideraciones sobre la salud, la educación y la escuela, los servicios públicos y los transportes, los bienes de consumo, el patrimonio residencial y el ambiente natural. El último análisis llevado a cabo es del 2001, en él, las tres ciudades latinoamericanas con el mayor puntaje fueron Montevideo (posición 72), Buenos Aires (posición 74) y Santiago (posición 87). Todas estas evaluaciones subrayan la importancia de las transformaciones provocadas por la globalización y su influencia en el desarrollo de la capacidad de compartir entre las ciudades, suministrando importantes informaciones para las empresas que proyectan una expansión de las actividades a nivel mundial.

3.2.2.2. La planificación urbana en Argentina

Desde cuando los administradores de los capitales inmobiliarios se dieron cuenta que la importancia de las áreas metropolitanas en la esfera económica, tiene como consecuencia el multiplicarse de los in-

115. DOUGLAS NORTH, *Location theory and regional economic growth*, Journal of Political Economy num. 3, Chicago

116. JAMES BEAVERSOCK, ROGER SMITH, PAUL TAYLOR, *A roster of World Cities*, vol 16, num 6, University of United Kingdom Londres 1999.

117. WILLIAM MERCER, *Quality of Living Reports*, www.mercer.ch/hrmedia/Brochures/qolbottom.html, última consultación 25/8/05

sediamentos de la más alta disponibilidad económica, el suelo metropolitano comenzó a ser considerado como una óptima inversión.

La intervención de los privados en materia de políticas urbanas, fue favorecido notablemente por la mentalidad liberal que llevó a la consolidación de la idea que el valor urbano puede ser considerado como el principal criterio para decidir sobre el futuro de la ciudad; considerando este hecho, se comprende el motivo del aumento macizo de las inversiones privadas, atraídas, como sucedió en el caso de *Puerto Madero*, por la esperanza de una ganancia importante.

Con la dictadura que gobernó Argentina desde 1976 a 1983, se empezó a planificar las transformaciones de la ciudad en la óptica de atraer inversores privados y crear una imagen moderna para Buenos Aires. Efectivamente se comenzó a actuar una gestión hacia la modernidad, en la que las diversas actividades del gobierno de la ciudad entraban en las directivas del *Código del Planeamiento Urbano*¹¹⁸ aprobado en 1977 pero fruto de proyectos anteriores referidos a 1971 y a 1973, que a su vez respondían a las líneas establecidas en el *Plan Directos*¹¹⁹ del 1958-1962. Este último plan se ocupaba de temas que, ya en esta época, estaban en el centro del debate entre los técnicos urbanos: la necesidad de resolver los problemas relacionados a la insuficiencia residencial, las infraestructuras metropolitanas, la idea de la planificación unida al desarrollo económico y al papel que el Estado debía tener en ella.

En los años setenta la planificación urbana estaba estrictamente unida a la económica, pero ya se podía considerar como una disciplina autónoma que la política progresista comenzó a usar como instrumento de acción: el desarrollo urbano se consideraba el medio para intervenir en el estado de fuerte desigualdad en el interno de la sociedad, para poner remedio al desequilibrio regional entre áreas urbanizadas y áreas todavía rurales y para promover una imagen innovadora de las ciudades de modo que pudieran ser paragonadas a las principales ciudades mundiales.

Con estos objetivos se promovieron diversas obras públicas que culminaron alrededor de 1980 y entre las cuales las de mayor impacto están relacionadas con la organización del tránsito. Para encontrar una solución al aumento del uso del auto respecto al transporte público, se construyó la *Panamericana* con sus tres diversos ramales, en 1978, se extendió el proyecto de las autopistas urbanas. La revisión de los accesos a la ciudad dio un fuerte impulso al proceso de suburbanización de las áreas de ingreso y se comenzaron a delinear las que, al final de los años noventa, se llamaron *tentáculos* de Gran Buenos Aires.

En el 1978 una ley nacional hizo efectivo el pasaje del viejo puerto a la municipalidad que, al final del período de la dictadura fue recintado y el área se llenó con el material de la demolición para la construcción de la autopista. Al mismo tiempo, un grupo especial de proyectistas, convocado por el gobierno, se ocupaba de trazar los lineamientos que guiarían la urbanización y el área fue abandonada y cerrada al público y llegó a ser poco tiempo paludosa e inaccesible.

Otra importante consecuencia de la apertura al mercado externo y a la globalización, fue el aumento de los desplazamientos con el coche, los sistemas de transportes ciudadanos y las líneas ferroviarias, que redujeron notablemente el obstáculo de la distancia física y permitieron una mayor libertad en la elección de la ubicación de las empresas y de las residencias privadas, estimulando el crecimiento de las áreas semi-urbanas. Este fenómeno generó la construcción de nuevas rutas y autopistas que se transformaron en ejes para la expansión metropolitana, contribuyendo a afirmar una expansión ramificada de la ciudad y consolidando la tendencia a la metropolización dilatada.

Durante la presidencia de Carlos Menem (1990-1999), en Argentina se privatizó toda la red de autopistas a causa de la imposibilidad estatal de garantizar un buen nivel de servicio. Esto generó una radical renovación que generó un inmediato aumento del tráfico de vehículos y una rápida expansión de la metrópoli. A continuación también se privatizaron las líneas ferroviarias y el subterráneo, en la óptica de reorganizar todos los accesos a la ciudad para crear una imagen de modernidad y de continua innovación.

118. El Código de Planeamiento Urbano se aprobó en 1977 y constituye un nuevo instrumento para reglamentar las políticas territoriales.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, *Plan Urbano Ambiental – Prediagnóstico territorial y Propuesta de Estrategias*, Buenos Aires 2000.

119. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, p. 26 En 1938 un equipo de arquitectos (Le Corbusier, Kurechan, Ferrari, Hardoy) elaboró un plan que fue adoptado por la *Municipalidad de Buenos Aires* en 1948 y que es el antecedente del Plan Directorio para la Capital Federal y lineamientos estructurales para el área Metropolitana y su región aprobado en 1962. Con esto se empieza a subdividir el área metropolitana en tres partes para la acción política: la ciudad, el Gran Buenos Aires y la Región. Uno de los objetivos del plan era gestionar los proyectos junto a los gobiernos nacionales y provinciales y asumir un papel activo a través de las transformaciones territoriales para promover el desarrollo y la industrialización.



- Acceso norte
- Acceso oeste
- Autopista Buenos Aires-La Plata
- Autopista Ricchieri
- - - - Proyecto de ampliación de la autopista
- Ferrocarril

Sistema de transito y de los ferrocarriles

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Documento Final, p. 65]

La urbanización de las área semi-urbanas no depende directamente del aumento demográfico, sino que depende del incremento de los movimientos hacia afuera de la metropoli y del consiguiente aumento del consumo de tierra pro capite y estos movimientos internos de la población, que traslada su residencia hacia áreas marginales, contribuyen a mantener la continuidad de la dilatación metropolitana.

El proceso de traslado de la población de las área antiguas a favor de las zonas del borde metropolitano interesó a casi todas las metrópolis latinoamericanas, y en estos últimos años comenzó a presentarse también en algunas ciudades más pequeñas, como por ejemplo en la cost del Río de la Plata¹²⁰.

En las más importantes ciudades del mundo se delinea siempre con mayor fuerza el centro de los negocio en el interior de la ciudad, reconocibles por los nuevos y tecnológicos edificios vigilados día y noche, y por el tráfico en las horas pico debido a los desplazamientos de los empleados. En Europa los

120. GRACIELA SILVESTRI, ADRIAN GORELIK, *Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: el fin de la expansión*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALERTO ROMERO, vol. II, 2000, p. 487.

centros urbanos gozan de una creciente protección y es mucho más raro que presenten grandes terrenos disponibles para la expansión de polos laborales que por lo tanto, casi siempre se localizan afuera de los centros históricos. En París, por ejemplo, se eligió crear el complejo para oficinas de la *Defense* en la entrada de la ciudad para satisfacer el pedido de nuevos espacios sin interferir en el tejido histórico difícilmente modificable. Otro ejemplo podría ser el de los docks de Londres, utilizados otra vez para dar espacio a las actividades comerciales que encuentran de este modo una colocación en la zona periférica de la ciudad.

En Buenos Aires se instauró un proceso de desplazamiento de las empresas más importantes hacia el sector norte, porque ya se destacaba por el lujo de sus villas y ya poseía una imagen moderna y elegante. Esto causó el vaciamiento del centro ciudadano en el cual siempre se localizaban todas las oficinas de dirección y administración haciendo prever que, si el fenómeno hubiera continuado con la misma intensidad, en pocos años el área central habría perdido la propia identidad y se habría convertido en un vacío urbano en el corazón de una ciudad en la que habría comenzado un proceso de abandono y de consiguiente degrado. Para hacer frente a esta posibilidad se trató de incentivar a las empresas a que mantengan las propias sedes cerca del centro y el proyecto de *Puerto Madero* logró este intento: Ahora en el nuevo barrio están los más tecnológicos edificios de las más importantes multinacionales y se está desarrollando un barrio residencial que, aunque no haya provocado un proceso de renovación radical de los alrededores, tiene de todas maneras garantizada la sobrevivencia de la identidad ciudadana.

3.2.3 Buenos Aires, ciudad “tentacular” (José Luis Romero, Luis Alberto Romero, 2000)

El desarrollo de las líneas del ferrocarril y de la red caminera determinó una expansión *tentacular*¹²¹ de la ciudad de Buenos Aires. Efectivamente las nuevas áreas urbanas nacieron y ahora se expanden a lo largo de las vías de comunicación y comercio.

El *tenáculo* norte en seguida tomó un aspecto aristocrático debido a la presencia de las villas más grandes y hermosas de la época colonial y sucesivamente surgieron pequeños pueblos a lo largo de las líneas ferroviarias Alta y Baja, donde se establecieron los empleados y los funcionarios que trabajaban en el centro ciudadano y que podían disfrutar de este modo de la comodidad del tren. En los años sesenta se comenzó la construcción de rascacielos lujosos para viviendas, pero en las últimas décadas muchas empresas que ante tenían las propias sedes en el área central se fueron trasladando aprovechando la disponibilidad de espacios y de la imagen moderna y a la vanguardia de la zona norte.

El tentáculo oeste, que se desarrolla a lo largo de la avenida *Rivadavia*, nació como sector residencial de la clase media y también mantuvo su identidad con el pasar del tiempo.

La urbanización hacia el sur costea el *Riachuelo* y en seguida se configura como un área peligrosa y de clase baja, en efecto, hasta ahora se siente la contraposición social a lo largo del eje norte-sur de la ciudad y muchos proyectos dirigidos a la recalificación de las orillas del Río de la Plata y de sus canales tienen como objetivo el de volver a ordenar este sector tratando de crear una unión con la parte del Gran Buenos Aires que aquí limita con la ciudad.

121. ELENA M. CHIOZZA, *La integración del Gran Buenos Aires*, JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, 2000, p. 436.

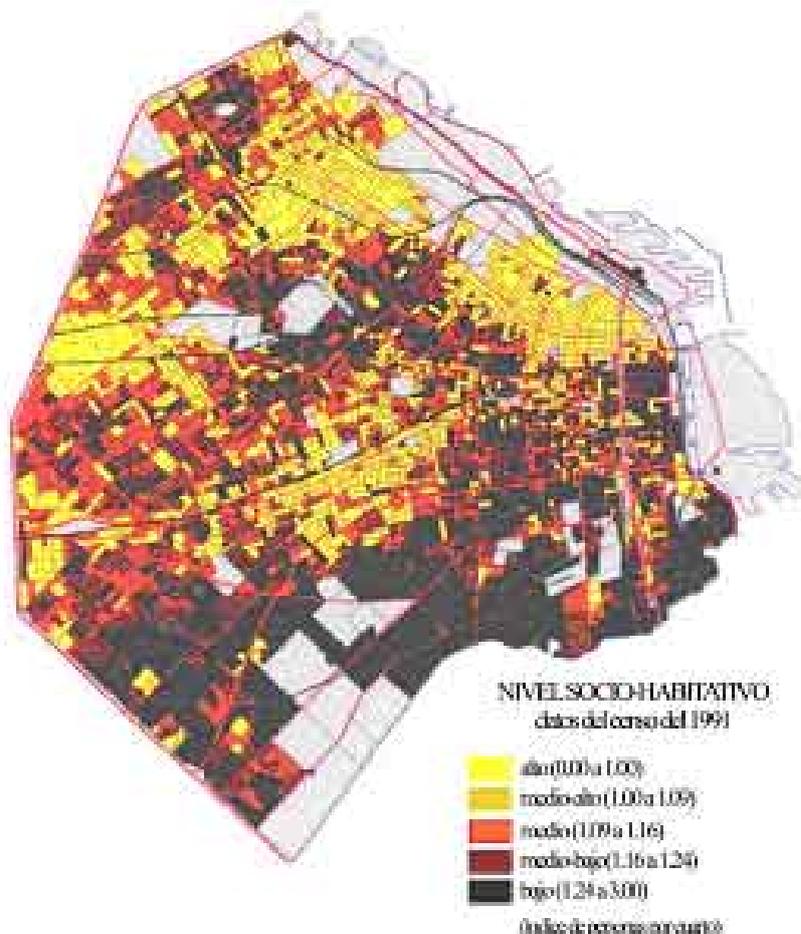


Región metropolitana de Buenos Aires

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo II, p. 15]

El mercado global provoca el crecimiento de la pobreza en sentido relativo, o sea agudiza las desigualdades entre los diversos grupos sociales, y esto sucede no sólo entre el norte y el sur del mundo, sino también en el interior de los mismos países avanzados¹²², aumentando el problema de la segregación social en el interior de las ciudades. Este fenómeno se debate antes que nada en la estricta relación que el desarrollo económico tiene con las capacidades tecnológicas, porque el conocimiento, en este caso del tecnológico, se puede ofrecer socialmente, pero para poder dar fruto debe estar absorbido individualmente. El aumento de las desigualdades por lo tanto se debe al hecho que el carácter estratégico de los servicios aumenta el valor y el número de los profesionales de otro nivel, creando una realidad en la que la rapidez y el talento son los elementos principales y discriminatorios de la sociedad. Mientras los salarios y la calidad de vida aumentan vertiginosamente para este estrato de la población, la mayoría de los trabajadores en vez corre el riesgo de quedar atrapado en un ciclo opuesto.

122. STEFANO ZAMAGNI, 2002, p. 6.



Nivel socio-habitativo del área metropolitana de Buenos Aires

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Documento final, p. 59]

La naturaleza portuaria de Buenos Aires determinó, desde sus primeras fundaciones, la formación de un núcleo estrictamente industrial y unido a las infraestructuras del puerto alrededor del cual se concentró la población obrera y donde las olas de inmigrantes se establecieron. Todavía hoy los sectores sur de la ciudad y de la provincia son áreas donde se encuentra la más crítica situación social y el más alto déficit de viviendas.

La diferencia social además es un factor al que se debe el crecimiento del Gran Buenos Aires. En efecto los estratos más indigentes de la población eligen como lugar de vivienda la provincia, donde los precios del terreno y de las casas necesariamente es menor que dentro de la *Capital Federal*. La distribución entre las áreas urbanizadas fue dictada por la presencia o menos de las pequeñas empresas, las mismas que con los procesos unidos a la globalización se ven obligados a recurrir a un sistema económico informal.

Muchas actividades económicas que no podrían competir con las nuevas empresas, adquieren efectivamente un carácter informal para continuar la propia actividad, aumentando los porcentajes de los empleados precarios y pagados en negro y por lo tanto agravan la diferencia social ya descrita anteriormente.

La ciudad de la globalización ocupa un territorio que continúa dilatándose en manera dispersiva y discontinua, saliendo fuera de los límites y de la morfología preexistente, llevando a la formación de una estructura policéntrica de límites variables. En su proceso de expansión, pone en juego un siempre mayor número de centros urbanos limítrofes y al mismo tiempo ocupa en manera parcial e incompleta las áreas adyacentes o intersticiales, donde coexisten espacios urbanos y rurales.

En esta situación la ciudad debe ser analizada como el producto de una fase de modernización donde todo lo que es nuevo está tratando de unirse, aunque muy a menudo de manera conflictual, a la estructura y a la arquitectura histórica que determinó y continúa determinando la arquitectura de esta metropoli¹²³.

123. ADRIAN GORELIK, *Miradas sobre Buenos Aires, historia cultural y crítica urbana*, Siglo veintiuno editores Argentina, Buenos Aires, 2004.

3.2.3.1. Las consecuencias de la crisis económica de Argentina

El recurso a las políticas liberales resalen a 1975, cuando la Argentina estaba gobernada por una democracia; la dictadura militar que dura de 1976 a 1983, continuó llevando a cabo la misma línea política, en efecto es justamente en este período que se crean nuevas relaciones económicas con otros países y que el país continúa pudiendo expandir la propia influencia. El período democrático con Alfonsín (1983-1989) decretó una interrupción de este proceso pero los años noventa señalaron una decidida represa que dejó la marca con numerosas propuestas de transformación urbana y proyectos de recalificación, sobre todo para el sector sur, y mejoramiento del tráfico¹²⁴.

En todos estos años se demolió el desarrollo industrial que se había alcanzado dentro del país y la economía argentina se abrió al mundo, modificando el equilibrio del mercado financiero e introduciendo la paridad peso- dólar. La consecuencia fue el aumento del déficit estatal que llevó a un aumento de la deuda pública. Esta situación agudizó la dependencia económica de los países acreedores que se encuentran así en la posición que determinó tergiversamientos financieros, debidos también a la privatización de numerosos sectores que hasta ese momento eran de propiedad estatal.

La política estatal argentina de los años noventa tuvo un fuerte impacto en la ciudad, antes que nada por las numerosas privatizaciones de los servicios públicos permitidas por las leyes de Emergencia Económica o de la Reforma del Estado promulgadas por el Presidente Menem. Por ellas el estado cedió todos los servicios urbanos que eran comprendidos en la gestión metropolitana como el agua, el gas y la energía eléctrica, pero sin establecer una eficaz forma de control sobre los planes de inversión y renovación de las infraestructuras, empezando de este modo una situación de denumbe. La falta de claras reglamentaciones dio lugar a la creación de una amplia oferta de servicios alternativos a los públicos, agravando la división social, porque los estratos más indigentes de la población se encuentran sin la posibilidad de abandonar los servicios estatales, mientras quien en vez se estaba enriqueciendo pudo elegir los servicios privados más eficientes y caros.

A nivel municipal se siguió la misma lógica pero dando todavía menos importancia al aspecto normativo, en efecto se privatizaron todos los servicios ciudadanos (desde la pavimentación de las calles a la manutención de los parques, desde la señalética pública a los comedores escolares) y también los propios sistemas de control y planificación de los mismos servicios, que llegó a una situación en la que la municipalidad se liberó de cualquier instrumento de control sobre el funcionamiento de la gestión urbana. En tres años el gobernador de Buenos Aires Carlos Grasso debió renunciar al cargo por las gravísimas denuncias de corrupción¹²⁵.

La corrupción fue utilizada tacitamente como instrumento para regular las relaciones entre el Estado y los intereses privados sea a nivel nacional que municipal, pero es innegable que los años noventa trajeron una radical reorganización e innovación de Buenos Aires con transformaciones que se demostraron más duraderas de todas las que precedentemente había realizado el Estado¹²⁶.

La crisis de 2001 debida al endeudamiento público, reveló la ineficiencia de la lógica política con las que habían movido hasta ese momento, y generó una crisis de gobierno que provocó la caída de cuatro presidentes, la paridad peso-dólar y el sistema bancario¹²⁷.

El nuevo equilibrio económico también tuvo repercusiones en el escenario urbano, sumado a la creciente exclusión social debida a la concentración económica la combinación de estos dos factores aumentó la presión sobre las áreas centrales y las periféricas.

A nivel urbano, en el centro de la ciudad, el sector de la población favorecido por el nuevo equilibrio económico se estableció en las áreas centrales, por ejemplo en Puerto Madero, esperando lograr expandir la propia identidad también a los terrenos alrededor de la costa de Río de la Plata, en modo de consolidar el corazón estratégico de la ciudad.

Mientras este sector social trataba de desarrollar un nuevo centro para la economía global, la ciudad habría podido utilizar estas áreas para mejorar las condiciones ambientales, para crear nuevos espacios públicos de recreación y para convertir estos espacios en ocasión de intergración social.

La división social provocó el aumento de la inseguridad y de los episodios de violencia, caracterizando algunas zonas de la ciudad en las que el acceso era restringido solamente a los que viven.

Como reacción a esta nueva situación surgieron numeros *shopping center* para sustituir los paseos que por las calles ya eran inseguros. Comenzaron a aparecer nuevos edificios tecnológicos para los edificios y los complejos residenciales se cerraron en si mismos bajo a estricta vigilancia de la policía.

124. JOSÉ LUIS ROMERO, 1996, p. 183.

125. GRACIELA SILVESTRI, ADRIAN GORELIK, *Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: en fin de la expansion*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, vol II, 2000, p. 498.

126. HORACIO A. TORRES, *Cambios socio-territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990*, Revista EURE, num. 80, Santiago de Chile 2001.

127. JOSÉ LUIS ROMERO, 1996, p. 207.

En los últimos años de la democracia (1984-1989) en Buenos Aires se construyó el primer *shopping center* en el centro de *Avellaneda*, en la parte sur de la ciudad. Este tipo de construcción era el símbolo del contraste del período, porque dentro de él se aseguraba orden y seguridad que la ciudad ya había perdido y cuya ausencia se notaba en los espacios públicos. Los shopping se concebían como partes de la ciudad en la que todo funcionaba bien, en los cuales se podía obtener lo que se deseaba, desde productos de consumo a la ya escasa posibilidad de distracción y seguridad¹²⁸.

Capítulo 4

4. La Nueva Política Urbana

4.1. Características generales

El deseo de los regímenes políticos de abrir la economía, de atraer las inversiones y modificar la imagen de las ciudades, apresura el recurso a las grandes transformaciones urbanas¹²⁹, hechas posibles por las políticas neoliberales que, como ya he explicado, han modificado las condiciones urbanas en el curso de los últimos años.

Los grandes proyectos urbanos consisten en grandes operaciones urbanísticas con las que se trata dar carácter de centralidad a algunas áreas ya no utilizadas para crear áreas modernas, eficientes y funcionales capaces de llegar a ser la sede de la economía internacional y de todos los servicios conexos.

Los puntos en que se concentran las infraestructuras, las oficinas de empresas, los centros comerciales, las residencias y los hoteles de lujo, desempeñan un papel fundamental para el reconocimiento de la ciudad a nivel mundial.

La creación de estos espacios para los negocios y el turismo internacional, necesita de una constante iniciativa pública para atraer las inversiones y permitir una serie de operaciones.

Todo esto implica el uso de modelos de gestión que necesitan de la cooperación entre la administración pública y los privados.

Para comprender la dinámica de estos grandes proyectos, es necesario tener en cuenta que los cambios trazados hasta ahora se insertan al interior de una nueva política urbana cuyos caracteres principales son el concepto de ciudad como posibilidad de inversión e intervención macisa de capitales privados.

Para entender la difusión del modelo de ciudad como fuente de negocios, es necesario tener claro el concepto de ciudadanía.

*Ser parte de la ciudad significa ser al mismo tiempo ciudadano y trabajador: productor de riqueza y titular de derechos. La economía de la ciudad mantiene separados estos dos aspectos exactamente como el mercado del trabajo ha segmentado las profesiones creando diferencias sociales insuperables. Economía de la ciudad y sociedad urbana: aspectos distintos que pueden y deben ser reunidos*¹³⁰.

La conciencia de este dúplice aspecto de la ciudadanía ayuda a comprender la dúplice naturaleza de los espacios públicos, como espacios recreativos para la ciudad y como posibilidad de inversión de dinero.

El cambio de las políticas urbanas es entonces visible en el cruce del espacio público y en la siempre creciente urbanización de capital¹³¹, que se traduce en una serie de privatizaciones en grande escala, que se concretizan enseguida después de los años en los que se procedía a numerosas microprivatizaciones como, por ejemplo, la vigilancia a las esquinas de las calles, la conversión de los viejos country en residencia permanente o al siempre mayor uso del transporte privado respecto al público.

Las dos principales transformaciones urbanas realizadas en Buenos Aires en los últimos años (los proyectos para renovar Retiro y para recuperar Puerto Madero) son completamente incluidos en el nuevo concepto de política urbana, y alrededor de ellos se ha desarrollado un fuerte debate cultural, cuyos temas principales eran la poca autonomía del gobierno local, muy afectada por las presiones de los intereses privados y las repercusiones sociales de una política en la que el estado se mueve siguiendo una lógica de la empresa.

128. GRACIELA SILVESTRI, ADRIAN GORELIK, *Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: el fin de la expansión*, en JOSÉ LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, vol. II, 2000, p. 484.

129. MARISA CARMONA, *Grandes Proyectos Urbanos, El Marco Macroeconómico y sus Objetivos*, en ADRIAN GORELIK, *Miradas sobre Buenos Aires, historia cultural y crítica urbana*, Siglo veintiuno editores Argentina, Buenos Aires 2004.

130. PAOLO PERULLI, *Atlante metropolitano*, in ADRIAN GORELIK, 2004, p. 189.

131. ADRIAN GORELIK, 2004, p. 213.

4.1.1. El debate cultural

El concepto de nueva política urbana es utilizado en una serie de discusiones teoricas que analizan las políticas de recalificación urbana, tratando individualar las implicaciones institucionales del desarrollo económico urbano.}

En una colección de estudios llevados adelante por la Universidad de Valparaiso sobre los grande proyectos urbanos y sobre las formas urbanas de la globalización hay dos tesis, consideradas las más importantes y en condición de explicar las transormaciones de Buenos Aires: la tesis de la Maquina de Crecimiento y la de Régimen Urbano, ambas reconducibles al debate académico de los Estados Unidos.

4.1.1.1. Teoría de la Máquina para el Crecimiento (Molotoch, 1974)

Esta tesis ha sido presentada por primera vez por Hugh Molotoch en un articulo publicado a mediado de los setenta¹³² y retomado veinte años más tarde por el mismo Molotoch y por Logan¹³³.

Molotoch individua en el crecimientoun imperativo político y económico fundamental de cualquier gobierno local; parte fundamental de su idea es que el espacio es una mercancía que puede producir riqueza y poder para sus propietarios, y esto explicaría porque ciertos actores se implican en muchas decisiones de desarrollo urbano.

El intento de incrementar los ingresos y la circulación del capital es apoyado por gran parte del alta sociedad, cuya voluntad es muy importante porque sus inveriones influyen en las finanzas públicas y sobre la vida social urbana.

Entre los actores sociales en favor del crecimiento se pueden reconocer los empresarios, la clase política, la prensa, los servicios públicos y las universidades: es un conjunto variado en el que toman parte las clases medio-altas de la sociedad, interesadas al desarrollo y capaces de incrementar la entrada de capitales y el valor de la tierra.

El objetivo de todo esto es asegurar las condiciones para el creimiento que, casi siempre, implica organizarse entre todos para influenciar el gobierno que controla los recursos fiscales y normativos. Cuando se hayan constituidas las alianzas para el crecimiento estas deberian ejercitar presión de manera organizada para rapresentar los interes colectivos.

Otra manera es generar una situación favorable para los negocios: en general todas las principales areas urbanas pueden atraer capitales extranjeros, disfrutando de distintos medios como propaganda en los periodicos o la organización de eventos culturales.

El aspecto más importante de esta teoria es que las coaliciones a favor del crecimiento producen informaciones que permiten que la colectividad se dé cuenta de los cambios que se producen: lo que se quiere comunicar es que toda la sociedad puede virtualmente beneficiarse por el desarrollo. En efecto, quien pone en marcha este proceso afirma que el crecimiento genera nuevos empleos, crea recursos para solucionar los problemas sociales existentes, como por ejemplo la escasez de viviendas para la población.

Una consecuencia importante de la formación de coaliciones de las que hasta ahora hemos hablado, es la formación de coaliciones de oposición: el caso más frecuente son las protestas contra los cambios ambientales, como sucede por ejemplo cuando se construye una autovía o cuando se cambia el plano de tráfico de una ciudad.

La tesis de Molotoch sigue siendo valida a los veinte años de su formulación y sigue fundandose en dos puntos principales: el considerar el crecimiento económico como objetivo fundamental de la política de las ciudades y el reconocer que los propiedarios de los terrenos y sus intereses juegan un papel fundamental cuando hay que decidir los cambios en las ciudades.

132. HUGH MOLOTOCH, *The city as a growth machine: toward a political economy of place*, American Journal of Sociology, in A. JONAS, W. DAVID, *The city as a growth machine: critical reflections two decadas later*, State University of new York Press, New York 1999.

133. JOHN LOGAN, HUGH MOLOTOCH, *The city as a growth machine*, en SUSAN FAINSTEIN ANS SCOTT CAMPBELL, *Readings in urban theory*, Blackwell Publishers, Oxford 1999

4.1.1.2. Teoría del Regimen Urbano (Stone, 1989)

En 1989 Clarence Stone presentó un estudio en el que explicaba los principios de la teoría de Regimen Urbano¹³⁴, refiriéndose a un estudio detallado llevado adelante en Atlanta por otros autores¹³⁵.

Stone incorporó gran parte de la teoría de la Máquina para el Crecimiento pero la diferencia fundamental es que él considera las coaliciones a favor del crecimiento sólo como una de las posibles formas que el gobierno de las ciudades puede asumir, dando de esta manera una visión más flexible de la autonomía del poder local.

El Regimen es un conjunto de relaciones (formales e informales) mediante las cuales se gobierna una ciudad; el Regimen se forma a través de una serie de intereses, compartidos entre públicos y privados que se ponen de acuerdo de antemano para conseguir los objetivos fijados.

La primera consecuencia de las hipótesis hasta aquí consideradas, es que para saber quien gobierna la ciudad no es suficiente individuar a los líderes políticos y las organizaciones del sector público, porque la capacidad de gobernar se crea y se mantiene por medios de la acción de distintos actores que poseen recursos de gobierno e informales.

Stone considera entre los actores privados el sector empresarial que por invertir dinero desarrolla el papel principal, pero también los sindicatos, los partidos políticos y una vasta escala de organizaciones de sector terciario.

Otra hipótesis es que la cooperación entre los que sostienen el Regimen Urbano lleva a una forma de gobierno que, aunque coincide exactamente con los intereses de los propietarios de empresas, trae de toda manera, algo nuevo.

Para resumir, la política urbana es determinada por tres factores: la composición de la coalición de gobierno en la comunidad; el tipo de relación entre los miembros de la coalición de gobierno; los recursos que los distintos actores aportan a la coalición¹³⁶.

En su análisis Stone considera la importancia siempre mayor del sector privado por lo que se refiere a las decisiones gubernativas y al mismo tiempo pone en discusión la tradicional división entre los intereses públicos y privados que están directamente conectados en los procesos de gobierno.

La lógica de los regimenes estables, no es llevada adelante ni por los grupos que pueden ejercer su influencia sobre un sector determinado, ni por la presión electoral, pero sí por la habilidad de encontrar los recursos para un programa político que se desarrolla a lo largo del tiempo.

Los que estudian las distintas teorías de política pública, no están de acuerdo con los objetivos que se tratan de conseguir con los programas de gobierno y esto explica las distintas divisiones de la opinión pública al juzgar los cambios que se están produciendo en las ciudades. Para algunos los distintos programas tienen como objetivo el crecimiento de la ciudad en la medida en que se presuponen ganancias a larga plazo y cuyos beneficios se pueden compartir a nivel local, otros en cambio, mucho más pesimistas, sostienen que muy a menudo el objetivo de las políticas urbanas corresponde a un aumento del poder del mercado, dejando atrás a los intereses de la colectividad¹³⁷.

4.2. Los Grandes Proyectos Urbanos: el caso de Puerto Madero

A la luz de lo que hemos dicho hasta aquí es posible aplicar las teorías de Molotch y Stone para analizar el caso de Puerto Madero, como ejemplo de la nueva política urbana, por supuesto modelada por el contexto local¹³⁸.

Molotch¹³⁹ afirma que en estos grandes proyectos la tierra urbana no es considerada sólo como superficie en la que se desarrolla el proceso de producción y consumo de la ciudad, en efecto la propiedad de la misma otorga la posibilidad de ganar dinero. En el caso que estoy analizando, la zona era considerada como una gran fuente de oportunidades porque se trataba de una zona de la ciudad abandonada y cerrada por largo tiempo, pero sus características (la extensión muy grande, el alta calidad de edificación de proyecto, el valor simbólico de la transformación) determinaban un valor final muy alto.

134. CLARENCE STONE, *Regime Politics*, University Press of Kansas, Lawrence, 1989.

135. JOHN MOLLENKOP, *The contested city*, Princeton University Press, Princeton, 1983; SUSAN FAINSTEN, *Regime strategies, communal, resistance and economic forces*, en SUSAN FAINSTEN, *Restructuring the city: The political economy of urban development*, Longman, Atlanta, 1983.

136. BEATRIZ CUENYA, *Las Teorías sobre la Nueva Política Urbana y los Grandes Proyectos en la Era de la Globalización, Reflexiones a partir de la Experiencia de la Ciudad de Buenos Aires*, en UNIVERSIDAD DE VALPARAISO, TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT, *Globalización Forma Urbana y Gobernabilidad, La Dimensión Regional y Grandes Proyectos Urbanos*, Ed. Marisa Cremona, Valparaíso, 2003.

137. Ibidem, p. 108

138. Cfr. ALFREDO GARAY, *Acerca de la gestión de proyectos urbanos: las enseñanzas de Puerto Madero*. Estudio hecho para una publicación de la Escuela de Arquitectura de Harvard, 2001; GERVASIO RUIZ DE GOPEGUI, *Generación de procesos urbanos. Estrategias de lo público y lo privado en el marco de una nueva cultura urbanística: el caso Puerto Madero*. Estudio n°1, Análisis de los estudiantes, Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 1996.

139. HUGH MOLOTOCH, 1999, p. 58.

La posibilidad de generar finanzas es a cargo del estado, que no sólo es el propietario de los lotes en cuestión, pero detiene además el poder de establecer las normas urbanas, instrumento que además de regular el uso de los terrenos permite aumentar su valor potencial. Si el propietario es el gobierno local esto garantiza que el gobierno va a tomar parte en las inversiones, si en cambio el propietario es el gobierno nacional, entonces la gestión del proyecto tendrá que ser coordinada por fuerzas nacionales y locales. En una situación de crisis financiera a menudo sucede que el sector público ya ha vendido buena parte de sus empresas y utiliza la venta de terrenos como último recurso para lograr ganancias: en estos casos se adoptará una política caracterizada por el aspecto económico, es decir el Estado utilizará los recursos para conseguir máximas ganancias.

La urbanización de Puerto Madero ha significado el rescate de una zona del puerto en desuso, muy grande y ubicada en un lugar estratégico, cerca del nuevo centro financiero y administrativo pero con edificios degradados que se podrían recalificar, utilizando el gran valor patrimonial. Todas estas características, sumadas a la congestión del centro de la ciudad, a la falta de nuevas infraestructuras y a los altos precios de venta, han otorgado la real posibilidad de otorgar ganancias de este proyecto.

No ha sido necesario modificar las normas para el uso del terreno y el valor del proyecto ha sido calculado sobre la base del valor de venta de los terrenos edificables, de la venta de los docks y de las posibilidades de edificación llegando a los 6 millones de dólares por la primera parte de la venta¹⁴⁰.

Los grandes proyectos urbanos en general son el reflejo de una política de corte estrictamente económico, en la que la posibilidad de ganancia casi siempre determina las decisiones urbanísticas.

Toda la gestión del proyecto Puerto Madero es la expresión de un proyecto urbanístico, pero también tiene objetivos económicos muy claros e interesantes: se ha tratado en general de un producto inmobiliario que ha producido una inversión de capitales de los cuales el estado había recuperado una parte. Se ha tratado modificar el funcionamiento de la inversión pública, para mejorar la propiedad de los privados sin la posibilidad de un provecho económico directo, creando un mecanismo que permitiría recuperar el surplus generado para poderlo repartir con fines sociales. El nuevo sistema de gestión ha sido eficaz y funcional pero no se ha pensado en una adecuada política social en la que volver a invertir los fondos y esto da adito a la crítica más común según la que no ha habido importantes referencias en los alrededores.

Para iniciar una transformación urbana de este estilo es necesario que el sector público piense como atraer a los intereses privados.

Ruiz de Gopegui¹⁴¹ ha explicado de forma muy clara que Puerto Madero siempre ha sido presentado como una operación de prestigio, cuyo objetivo era el de evidenciar a través de una serie de operaciones puntuales, la potencialidad del emprendimiento. Cuando los privados comienzan a invertir dinero, pueden adquirir los lotes a un precio bastante bajo; la lenta valorización del suelo, garantizada por las inversiones, permite al Estado financiar las obras de infraestructura y vender los lotes que quedan a un precio superior respecto a los lotes con las mismas características pero ubicados en otros sectores de la ciudad; en la fase final se habrían conseguido beneficios concretos gracias al aumento de valor y de prestigio, que era el objetivo base del proyecto mismo.

El empuje de este tipo de operaciones urbanas, implica un trabajo previo de definición de la entablatura legal e institucional, que incluye la emanación de leyes y decretos que autorizan al estado a vender y comercializar los lotes en cuestión, pero también la creación de agencias públicas que representen a los actores interesados en el proyecto.

En el caso de Buenos Aires es fundamental la ley de Reforma de Estado y una serie de decretos posteriores como el Decreto 602¹⁴² que ha permitido al Poder Ejecutivo Nacional la transferencia a una Comisión de los inmuebles de propiedad del Estado nacional, de Ferrocarriles Argentinos, de las compañías de ferrocarriles de la ciudad y de la Administración General de Puertos.

Ha sido creada además, expresamente para este proyecto, la Corporación Antiguo Puerto Madero, una sociedad anónima cuyos propietarios son, en partes iguales, el Estado Nacional y la Municipalidad de Buenos Aires, dos socios en crisis financieras cuyo capital en acciones era, si hablamos del Estado la propiedad de los lotes de terreno y de los inmuebles (pertenecientes a la Administración General de Puertos) y, en caso de la Municipalidad, la capacidad de valorizar los terrenos por medio del aparato administrativo y la participación en la redacción de las bases para el Plan Maestro¹⁴³.

140. ALFREDO GARAY, 2001, p. 58.

141. GERVASIO RUIZ DE GOPEGUI, 1996.

142. Decreto 602/92, promulgado por el Presidente de la Nación el 8 abril 1992. Se autoriza la venta de los inmuebles de propiedad del Estado Nacional, Ferrocarriles Argentinos, Ferrocarriles Metropolitano S.A. y de la Administración General de Puertos, para optimizar las ganancias que se generarán y para mejorar la transformación del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires.

143. Véase cap 3

Los actores sociales que intervienen en este proceso a favor de la misma línea política, son distintos: antes que nada los propietarios de los terrenos, luego muchos consultores que flanquean las sociedades del Estado y las empresas privadas en la redacción de los programas y también muchos actores internacionales que actúan como inversores y compradores de inmuebles.

Puerto Madero ha atraído también a muchas personalidades extranjeras que han demostrado su interés en el proyecto por medio de la prensa, participando de esta manera en el debate sobre los cambios en acto.

Entre otros hay grandes estudios de arquitectura e ingeniería a los que se ha confiado el diseño urbano y arquitectónico del ambiente: para alcanzar altos niveles de estética y una morfología original e innovadora, se tuvo que acudir a procesos particulares, pero la intervención de los estudios ha garantizado el respeto de criterios urbanos, tecnológicos y estéticos, evitando que las operaciones fueran solamente de tipo económico y con el objeto de construir sólo lotes de lujo.

La Sociedad Central de los Arquitectos ha tenido la tarea de verificar si se respetaba una idea de ciudad sobre la que se habían puesto de acuerdo y de garantizar la presencia de estudios de arquitectura locales en el proyecto del nuevo escenario urbano.

La burocracia pública tiene la gestión del proyecto mismo, aconsejando a las empresas internacionales, a las empresas privadas locales y al gobierno y ayudándolos en el cumplimiento del iter burocrático. La burocracia de la que estamos hablando está constituida por una especie de élite, por una serie de empleados que trabajan en oficinas de lujo, que reciben sueldos muy superiores a la media y que se relacionan principalmente con interlocutores internacionales.

El proceso de definición de un gran proyecto urbano, hay que prever que además de la formación de una trama de relaciones como base para las operaciones, se formarán fuerzas de oposición, que comienzan a hacer oír su voz desde el momento en que el Estado manifiesta la intención de intervenir en un área estratégica de la ciudad.

El ambiente natural en efecto fuente de ganancias, materiales y no, pero cada transformación suya también causa pérdidas, como por ejemplo la alteración del orden y de espacio urbano que lógicamente deriva de la ingerencia de un barrio de lujo.

Todo esto provoca una serie de reacciones por parte de los urbanistas, de las organizaciones locales y ambientales, de los expertos en materia de transporte y de las autoridades de las compañías de puertos y ferrocarriles, de los que la prensa se hace portavoz.

El debate alrededor de Puerto Madero se articulaba principalmente en dos puntos: la lógica principalmente inmobiliaria y especulativa del proyecto que, según los estudios de arquitectura y de la sociedad no había llevado a la definición de válidas y fundadas propuestas urbanísticas; la desproporción entre la gran cantidad de terreno destinado al uso privado respecto a la destinada al uso público y a los espacios verdes; la solución técnica inadecuada en tema de transportes evidente en la decisión de utilizar tierras e inmuebles de uso ortuario y del ferrocarril para darle carácter privado¹⁴⁴.

Todo lo dicho hasta ahora puede ser interpretado según la teoría del Régimen Urbano, en efecto los intereses privados están directamente implicados en los procesos de decisión y algunos actores tienen libre acceso a los recursos institucionales, y la mayoría de los procesos políticos y económicos son formalizados en un ambiente que va más allá del tradicional ambiente de gobierno. La aprobación de un proyecto y la posibilidad de llevarlo adelante está en manos de un régimen urbano en medida que depende de la capacidad del estado de remover los recursos de los privados para un programa común. Garay¹⁴⁵ sostiene que la factibilidad de Puerto Madero se debe a tres factores: el proyecto era compatible con la condición económica del estado y de los privados; la imagen propuesta coincidía con las aspiraciones y la posibilidad de reunir las fuerzas necesarias para llevarlo adelante.

Del debate sobre la nueva política urbana se deduce que estamos en frente de dos opciones contrapuestas: la primera sostiene que una política que tiene como objetivo la creación de bienes representa la caída del pensamiento urbanístico frente a la mentalidad del mercado económico y la segunda que ve, en el intento de crear un surplus económico directamente reinvirtible, la posibilidad de poder volver a repartir la riqueza con fines sociales.

En una situación de crisis económica como la de América Latina, parece oportuno que los gobiernos busquen nuevas modalidades de gestión para la política urbana y el ejemplo de Puerto Madero podría ser considerado un modelo aplicable también en otros contextos, con el solo cuidado de evitar de construir regímenes urbanos con un número reducido de empresarios sostenidos por una élite de profesionales y funcionarios del Estado, de manera que no se dejen atrás las críticas de las organizaciones sociales, que representan la misma población de la ciudad.

144. *Revista de Arquitectura*, num. 149, 1991, pp. 18-52; *Revista de Arquitectura*, num. 150, 1991, pp. 10-12; *Summa*, num. 288, 1991, pp. 80-82; *Revista de Arquitectura*, num. 187, 1997, pp. 6-7 ; 39-41 ; 77-83.

145. ALFREDO GARAY, 2001, p. 86.

4.3. La modalidad de gestión de Puerto Madero

Querría considerar ahora en concreto el proyecto de Puerto Madero, tratando analizar el tipo de gestión, las relaciones entre los distintos actores y las lógicas que han determinado y consentido el desarrollo, en efecto, por lo que hemos dicho hasta ahora a propósito de la nueva cultura urbanística, el proyecto de transformaciones urbanas puede ser visto como el resultado del impulso entre las distintas fuerzas de los actores y es por lo tanto interesante comprender el papel que cada uno de ellos desempeña.

En un análisis sobre la gestión de Puerto Madero¹⁴⁶, Gervasio Ruiz de Gopegui comienza presentando el proyecto según tres aspectos fundamentales que simplifican los caracteres generales de los grandes proyectos urbanos.

Por primera cosa el proyecto tiene un valor simbólico muy alto, entendido como representación de una nueva modalidad de gestión de la ciudad: si consideramos la variedad de actores implicados, es simple comprender que esta empresa no ha sido considerada por todos de la misma manera, pero cada uno de ellos ha expresado su opinión, consecuencia de los distintos valores que cada uno asociaba con el proyecto. El proceso de gestión de Puerto Madero es entonces un proceso de comunicación entre actores, en el que se pueden reconocer diferentes simbologías y cuyo producto final es la obra misma.

Como ya hemos dicho, los proyectos urbanos del siglo XX tienen como objetivo la integración de la parte pública con la privada a la busca del máximo provecho. Este aspecto del poder público de financiar las operaciones programadas, hace evidente que todas las transformaciones han sido pensadas teniendo en mucha cuenta el aspecto económico, que ha sido el elemento más importante de toda la empresa; es suficiente pensar que la dimensión de los lotes no ha sido decidida para lograr una particular imagen urbana, sino según la capacidad económica de los posibles inversores.

La definición de proyectos como el Master Plan lleva siempre consigo el objetivo de realizar una dinámica urbana particular, que en este caso es la idea de mantener y reforzar la centralidad de Buenos Aires y contribuir a eliminar el desequilibrio en la trama urbana debida a la expansión metropolitana hacia el norte¹⁴⁷.

4.3.1. Los actores en juego y las distintas lógicas

Para comprender cómo ha comenzado y como se ha desarrollado en el tiempo el proyecto de Puerto Madero, es necesario comprender cuáles son los distintos actores que han tomado parte en el, individuando dos grandes categorías: los actores directos y los indirectos.

Los actores directos son los que tienen un poder de gestión o una incidencia directa en el proyecto y son principalmente los ejecutores de la empresa. Los actores indirectos son aquellos, cuya opinión o presión tiene la capacidad de modificar las modalidades de actuación, es decir que pueden influir a través del poder que ejercitan sobre los actores directos, de manera que pueden modificar o condicionar las decisiones ejecutivas.

4.3.1.1. Los actores directos: la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, la Secretaría de Planeamiento, el Poder Ejecutivo Nacional, la Corporación Antiguo Puerto Madero

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires ha sido representada por el Arq. Señor Alfredo Máximo Garay, Jefe de la Secretaría de Planeamiento Urbano; ha aportado gran parte del atuendo teórico para el diseño de la gestión y ha evaluado la primera propuesta del proyecto.

Su punto de vista refleja la política municipal de aquel periodo, que se basaba principalmente en cuatro puntos¹⁴⁸:

- la privatización de buena parte de las empresas municipales para obtener un capital para invertirlo y así cubrir el déficit público
- la división administrativa de la ciudad para disminuir la presión sobre el centro
- la rehabilitación de los históricos conventillos
- el relance económico de la ciudad

El aspecto económico parece la preocupación principal y, en efecto, Puerto Madero ha sido pensado como la posibilidad de reactivar la política económica de la municipalidad.

Para lograr llevar adelante una cualquiera gestión urbana, hay que poder contar con el apoyo y adhesión de algunos actores influyentes, para poder enfrentar las ideas contrarias; es entonces necesario planificar una estrategia con una serie de objetivos generales que, en este caso, son en realidad imágenes que se quieren lograr, para producir reacciones en los distintos sujetos, para dar una imagen simbólica del proyecto. Es por esta razón que muy a menudo se habla de urbanística de los símbolos, es decir una operación urbana que quiere transmitir una idea a través de imágenes simbólicas que evoquen una idea general de la ciudad.

146. GERVASIO RUIZ DE GOPEGUI, 1996, p. 10.

147. Véase cap. 3

148. MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Propuesta Preliminar de Ejes Políticos y Estratégicos*, Buenos Aires, 1990.

Según la Municipalidad, el proyecto tenía que servir para aplicar un modelo de gestión innovativo para difundir un ejemplo de uso de la ciudad, capaz de modificar la mentalidad en materia urbana y de introducir el concepto que la imagen del progreso económico deriva de una nueva gestión urbana y de las transformaciones en acto. Precisamente para enfatizar la imagen de una ciudad que se está modificando y está creciendo económicamente, se han dejado las grúas, que se han vuelto en el símbolo mismo del proyecto.



Area peatonal de Puerto Madero



Las grúas de Puerto Madero

La visión que la Secretaría de Planeamiento ha tratado concretar, ha sido enfatizada y llevada adelante por distintos promotores, que han tratado divulgar la operación como la creación de un nuevo barrio porteño, habitado por personas que no representan a los habitantes de Buenos Aires, pero que representan la imagen del bienestar y el dinamismo.

El Poder Ejecutivo Nacional, representado por el presidente de la Nación, ha contribuido con la aportación de recursos materiales; en efecto los terrenos sobre los cuales se ha edificado el proyecto eran de su propiedad.

La línea de pensamiento del Poder Ejecutivo Nacional se basa principalmente en tres aspectos¹⁴⁹:

- Puerto Madero hubiera debido tener repercusiones sociales que reflejaran el progreso económico y la acción de gobierno
- La gestión debería de ser lo más dinámica posible porque este emprendimiento era el símbolo de la acción del Gobierno nacional, una quiebra hubiera llevado consigo una imagen muy negativa del gobierno mismo
- El proyecto tenía el objetivo de reforzar el poder del Poder Ejecutivo Nacional porque en tiempos pasados nunca había sido llevado a cabo una empresa de semejante dimensión

La Corporación Antiguo Puerto Madero tenía la tarea de promover, coordinar y seguir la ejecución de todo el proyecto; tenía forma de sociedad anónima y podía por lo tanto portarse como una empresa privada, aunque fuera constituida por partes iguales por el Poder Ejecutivo Nacional y por la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires; estaba totalmente libre de vínculos de la organización de la administración pública, y podía moverse de manera independiente respecto a la burocracia lenta e ineficiente. Su representante principal era el Presidente de la Corporación.

Por su misma naturaleza se hacía portavoz de las ideas de sus representantes y, en efecto, ha siempre actuado basándose sobre la idea de la eficiencia y el concepto de Puerto Madero como empresa.

El carácter de autonomía del aparato público, ha hecho posible la total separación de las cuestiones sociales que han sido delegadas al Estado, permitiéndole una libertad de acción mayor.

Los estudios de arquitectura pueden dividirse entre los que intervinieron como consultores de la Municipalidad y de la Corporación y los que en cambio han tomado parte en el Concurso nacional de Ideas¹⁵⁰.

Se debe a los estudios de arquitectura si la operación de Puerto Madero ha sido presentada como una operación de prestigio, porque esta era la única manera para atraer las inversiones que habrían hecho posible el desarrollo del proyecto mismo, considerando que el Gobierno no hubiera podido financiar todas las operaciones.

De esta manera se ha modificado la imagen de la zona y se ha llevado su calidad, para convencer a las clases sociales ricas a mudarse en la zona sur de la ciudad requilibrando la distribución de la población dentro a la trama de la ciudad un nuevo espacio público, se pudo mantener la centralidad de Buenos Aires y evitar así la despoblación del centro. La idea de partida preveía la posibilidad de valorar algunas zonas pobres cerca del puerto, por ejemplo San Telmo, aprovechando de las repercusiones sociales de la mejoría del entorno, en efecto la idea de los estudios era la de incluir la esfera social y trataba de prever los cambios en la vida de los ciudadanos.

La Administración General de Puertos tenía bajo su tutela el área de puerto que tuvo que ceder a la Corporación; ha sido el primer actor oficial que se opuso a la realización del proyecto porque estaba preocupado del futuro funcionamiento del puerto, en efecto la inactividad del puerto de Buenos Aires podría significar un desplazamiento del tráfico marítimo hacia los puertos de Montevideo y de Brasil. Esta posición refleja la preocupación por el puerto de la ciudad que hubiera podido perder de importancia con el cierre de las infraestructuras portuarias, y que hubiera podido significar un cambio radical de la identidad de la ciudad.

4.3.1.2. Los actores indirectos: la Sociedad Central de Arquitectos, la prensa, los fruidores.

La Sociedad Central de Arquitectos representa el punto de vista de los técnicos urbanos y su opinión es muy importante en los debates oficiales y en la prensa especializada.

En un primer momento se opuso con fuerza al Plan Catalán¹⁵¹ del que criticaba el poco fundamento de las propuestas, pero el desacuerdo era debido además a la exclusión de los actores que representaba (la orden de los arquitectos y de los planificadores). Después de un acuerdo logró obtener la organización de un concurso nacional de ideas (1991) con la consecuente participación de los estudios de arquitectos locales.

149. GERVASIO RUIZ DE GOPEGUI, 1996, p. 23.

150. Véase cap. 3

151. MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES, AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero*, Documento A y Documento B, Buenos Aires 1990

La prensa tiene una influencia muy grande que depende de su naturaleza misma: la prensa especializada influye sólo sobre los tecnicos, pero la no especializada llega a toda la población y le hace conocer el problema. En ambos casos representa la oposición y manifiesta la opinión general porque mantiene siempre el contacto con los ciudadanos y, a diferencia de los aparatos públicos, siempre puede consultarlos.

La Nación, uno de los periódicos más importantes de Argentina siempre se ha opuesto a la construcción de edificios entre el Río y la ciudad porque podrían impedir la relación con el agua, sin darse cuenta que en cambio los edificios mismos son la manera de marcar los ejes de conexión hacia ella.

La opinión de quien podrá disfrutar de las mismas estructuras ha siempre sido considerada como muy interesante porque es indicador de la comprensión general de la nueva gestión. El fruidor no calificado, el simple ciudadano, es una fuente muy importante de datos porque da su opinión sobre Puerto Madero como parte de la ciudad en que vive y permite comprobar el éxito o la quiebra de toda la política urbana.

4.3.2. La redacción del proyecto por etapas esenciales (1989-1992)

El órgano caracterizante de esta empresa ha sido seguramente la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., que se ha constituido el 15 de noviembre de 1989, a través de un acuerdo entre el Ministerio de Obras y servicios públicos de la Nación, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Secretaría General de la Presidencia, aprobado con decreto 127/89 del Poder Ejecutivo Nacional.

A ella se cede la propiedad del suelo de la zona portuaria e se define en el estatuto en que aparecen los objetivos específicos y su función:

*La redacción del Plan Maestro del desarrollo urbano, el estudio de infraestructuras urbanas para incorporar y la promoción de las inversiones en la zona, la actividad inmobiliaria y la coconstrucción de nuevas obras y el diseño de las obras necesarias para convertir la zona en un polo de desarrollo basado en la más simple inversión urbana, con la participación de capitales nacionales y extranjeros como la misma venta y la concesión del terreno perteneciente a la zona en cuestión con el inegable beneficio fiscal que saldría de esta operación. Dichas obras tratarán de potenciar el desarrollo y el crecimiento de la zona de la ciudad de Buenos Aires generando otro importante centro de inversiones urbanas como consecuencia del anterior*¹⁵².

En el mismo Estatuto de la Corporación se pueden individualizar las líneas fundamentales de las lógicas de los distintos actores principales.

El aspecto económico se puede individualizar fácilmente cuando hablamos de "beneficio fiscal que se procurará con esta operación". Estas palabras manifiestan la voluntad de poner en marcha un desarrollo urbano amplio, que interese también las zonas circunstantes, esperando en la llegada de nuevos capitales del exterior; la idea del dinamismo y del poder está clara en la forma de Sociedad Anónima de la Corporación porque:

*Ofrece un conjunto de ventajas que superan las dificultades jurídicas e institucionales generadas en el pasado por la superposición de las competencias de los distintos órganos del Estado; el funcionamiento es dictado por el aparato legal vigente para las sociedades comerciales; por último el carácter unitario de la gestión garantiza la transparencia, la eficacia y la unidad de las operaciones urbanísticas que se llevan adelante*¹⁵³.

Entre septiembre de 1990 y mayo de 1991 se aprovecha de un acuerdo existente con el Ayuntamiento de Barcelona, para la redacción del Plan Estratégico para Puerto Madero, desarrollado por un grupo de arquitectos argentinos y españoles.

Una vez definido el plan Catalán, se decide de poner al tanto la opinión pública para ver que opina de toda la operación y de sus características generales: de inmediato la Administración General de Puertos se opone a la propuesta, y surge el primer debate sobre las transformaciones programadas.

La Sociedad Central de Arquitectos se vuelve el portavoz más influyente de la polémica y su importancia llega a ser tan fuerte que la Corporación decide implicarla en la empresa; la cooperación entre la Sociedad y la Municipalidad lleva en 1991 a la elaboración del programa para el Concurso Nacional de Ideas para la zona de Puerto Madero.

Las líneas generales son:

- la reconversión de la zona, superando la situación de degradación en que se encontraba
- la nueva disposición de la zona para poder devolverle su carácter urbano que podría ayudar a equilibrar la falta de viviendas en la zona central conservando su atractivo
- promover la ubicación de actividades terciarias, oficinas públicas y privadas, servicios comerciales y culturales junto a las residencias
- reconquistar el acercamiento al río, añadiendo áreas verdes para el recreo y la diversión.

152. CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A., *Un modelo de gestión urbana*, Ed. La riviére, Chile, 1999.

153. *Ibidem*, p. 84.

Se presentaron 96 estudios profesionales de todo el país y, en febrero de 1992, un jurado premió a los tres primeros grupos. Según las reglas del concurso, cada grupo tenía que elegir tres personas para formar una nueva equipo para trabajar en el proyecto de los espacios y los volúmenes definitivos.

En octubre de 1992 fue presentado el proyecto final, el Plan Maestro, llevado a cabo por los arquitectos Juan Manuel Borthagaray, Cristian Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marre, Rómulo Pérez, Anotnio Tufaro y Eugenio Xaus.

4.3.2.1. El Plan Maestro

Las infraestructuras se mezclan con el agua y el paraje, el agua es portuaria y recreativa. Las visuales aparecen con distintos tallados. Sincretismo entre la ciudad con su naturaleza artificial que se cruza con una geografía artificial protegida y el espejo del agua. Lugar de la arquitectura: los edificios se unen a orillas del territorio urbano, y casi llegan a tocar el agua y el suelo. Lugar de la producción: los barcos entran y salen, camiones y trenes con las mercancías: entran los barcos con los containers, salen camiones por la autovía, descargan en trenes y otros camiones. Alimentan la economía. Lugar de la velocidad: pasan los autos sobre la Autopista Ribereña. Lugar del recreo: el río reúne a la gente. Lugar de la memoria: la Costanera Sur recuperada, vuelve a mirara al río. Puerto Madero se transforma. Encuentra su dimensión urbana más allá de su trama original. Lugar de intercambio y velocidad. Lugar de la grandeza. Lugar de las muchedumbres¹⁵⁴.

Como explica Varas, el proyecto de Puerto Madero reúne en sí distintos aspectos y la definición del Plan Maestro¹⁵⁵ ha sido útil para establecer las líneas generales y la estructura de base, que debían producir el desarrollo al interior de la zona.

La estructura del proyecto tenía una línea de edificación paralela a los bordes de los diques, presuponiendo la conservación y la recuperación de los docjs históricos en la zona oeste.

Para la zona este, la parte cerca del agua, presuponía uan edificación baja destinada a varios usos, para que fueran más atractivas las áreas peatonales, mientras más atrás se habían proyectado edificios más altos, con una serie de torres que marcaban el cruce transversal de las avenidas, proyectando la mirada hacia la Costanera.

Para equilibrar la densidad de las construcciones el plano presuponía la realización de dos grandes parques en el sector este de los diques 2 y 3, creando una vasta área de recreo que se conectaba con el sector de la Costanera Sur, animando la parte de la costa.

La intención de lograr la recuperación del espacio público es evidente en el diseño de las dos zonas peatonales a los dos lados del agua, en la presencia del verde en los paseos y en las distintas áreas públicas puestas en toda la zona.

El hilo conductor del proyecto ha sido la voluntad de integrar los nuevos edificios sin perder el carácter portuario de la zona y por esto se ha insistido mucho para recuperar las arquitecturas históricas: en la zona oeste de mantuvieron los docks, y en la zona este el Molino el Porteño, los almacenes del trigo de la Junta Nacional de Granos y el domicilio administrativo del Molino Río de la Plata.

Con la definición del Plan Maestro se comenzaron a vender los lotes, determinando la entrada en juego de los últimos actores: los inversores nacionales y extranjeros y las empresas constructoras.

154. ALBERTO VARAS, *Buenos Aires Metropolis*, Universidad de Palermo, Buenos Aires, 1997.

155. CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A., 1999, p. 75.



Molino *El Porteño*



Almacenes de granos de la *Junta Nacional de Granos*

4.4. La promoción del proyecto: la lógica del marketing

Es evidente a este punto, que el objetivo perseguido con la recalificación de Puerto Madero es el de dar a Buenos Aires y al País una imagen nueva, que envoque la idea de progreso económico y tecnológico, sin poner de un lado su historia y su identidad.

Si toda la empresa tiene valor simbólico muy alto, lo mismo vale para la arquitectura que tiene que reflejar la imagen del desarrollo para atraer a las inversiones extranjeras y dar la seguridad del éxito del proyecto.

Los elementos de la ciudad que contribuyen a la formación de la imagen de la misma, son principalmente el fruto de acciones de cada uno, pero tienen que ser aceptadas por la comunidad y llegar a ser punto de referencia. Para lograr esto hay que recurrir a la manipulación del imaginario colectivo, es decir promover la intervención insistiendo sobre algunos aspectos o elementos particulares para crear una expectativa y estimular la necesidad de algo que antes no existía.

Este proceso es muy parecido al que se utiliza en el marketing, porque cuando se crea un nuevo producto ya hay que prever el target de posibles compradores y hay que pensar en su estilo de vida, tratando de individualizar las necesidades y las exigencias de los compradores mismos¹⁵⁶.

Los nuevos edificios son utilizados como publicidad de las transformaciones en acto, son el símbolo de lo que pasa en la ciudad y, para venderlos, se recurre a expedientes típicos de las operaciones publicitarias.

En el caso de Puerto Madero es suficiente echar un vistazo a los varios folletos que ilustran los proyectos en acto, para darse cuenta que lo que se trata vender va más allá del simple apartamento, pero en realidad es un modelo de vida, que corresponde a las líneas generales de las lógicas de los principales actores en juego.

Antes que nada se propone un nuevo concepto de barrio, dotado de todos los confortos, cerca de la ciudad pero lejos lo suficiente para gozar una tranquilidad imposible de otra forma, y cerca de la Reserva Ecológica, uno de los más grandes pulmones verdes de la ciudad.



El Mirador de Puerto Madero¹⁵⁷

Toda la operación ha insistido desde siempre en el objetivo de devolver la relación con el río o la ciudad, haciendo más familiar y alcanzable la relación con este límite natural.

Algo espantoso ha sucedido, algo que jamás hubiera imaginado posible en esos años en que admirábamos el horizonte y desafiábamos las olas por las seguras arquitecturas de piedra de la rambla: alguien se ha robado el río. No hay ni el horizonte¹⁵⁸.

Han brotado muchas críticas a este propósito porque las conexiones entre la ciudad y la Costanera no son fácilmente recorribles y, llegando del centro de la ciudad, no hay elementos que hacen percibir la cercanía del río y la posibilidad de gozar de su vista; además la expectativa de poder pasear a orillas del río no permite darse cuenta que en realidad los espejos de agua de Puerto Madero son sólo diques artificiales, pero queda la ilusión de una mayor familiaridad con el paisaje fluvial.

La recuperación de la Reserva Ecológica es uno de los puntos de recalificación portuaria, porque además de ser un gran recurso para toda la ciudad, aumenta la calidad del entorno y el prestigio de la zona.

156. ZAIDA MUXÍ, *Ciudad global*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2004.

157. www.tizado.com.ar, última consultación 03/09/2005

158. FERNANDO E. DIEZ, *Barrio Sur, Puerto Madero y el río: partes de un único problema*, in *Summa*, num. 288, 1991, pp. 80-82.

En muchos dibujos de los edificios en construcción, la Reserva es usada como fondo para enfatizar la idea de tranquilidad, de la salubridad del ambiente y de la posibilidad de disfrutar de grandes espacios abiertos; se utiliza la escenografía del verde y la vista del cielo, que parece que ya han desaparecido del paisaje cotidiano de la ciudad.



Torres le Parc¹⁵⁹

La creación de un barrio nuevo está marcada por la imagen del lujo y del bienestar: los edificios y los servicios ofrecidos son pensados para una clase social rica, la misma que trabaja en las torres tecnológicas y modernas cerca del Retiro y que puede pagar para vivir en el confort y la comodidad.

El lado este de Puerto Madero presenta una vasta gama de restaurantes, bares y boliches, ofrece servicios y la diversión que los que salen de noche o pasean los fines de semana esperan encontrar; en el lado oeste se están construyendo todos los edificios y los parques públicos y poco a poco esta zona está adquiriendo la fisonomía de un barrio residencial, con tiendas y servicios de los que necesitan los residentes.

La posición estratégica de la zona aumenta su valor, en efecto se encuentra cerca del centro y bien conectada, con los colectivos y con el subte, a toda la ciudad. La cercanía del microcentro representa una gran ventaja por lo que se refiere a la vida laboral y el uso de las oficinas, pero el hecho de estar separada de ello garantiza la tranquilidad y la posibilidad de relajarse en un ambiente más familiar y menos frenético.

Abrir la ventana y ver el río. Caminar hacia nuevos horizontes. Gozar del encanto de la noche. Vibrar con la actividad cotidiana. Encontrar la tranquilidad a un paso de todo.

Así es Puerto Madero.

*Muy lejos y muy cerca*¹⁶⁰.

159. www.tizado.com.ar, última consultación 03/09/2005

160. Dal depliant di *Le Parc Puerto Madero*.

El Mirador de Puerto Madero¹⁶¹

Capítulo 5

5. Las razones de la originalidad de Puerto Madero

Lo que parece evidente a cualquier turista o ciudadano porteno, es que la cualidad arquitectónica de Puerto Madero, su tranquilidad y el ambiente en general, poco tienen que ver con el resto de la ciudad, ni siquiera con el vecino centro de la ciudad.

Todo lo que he dicho hasta ahora a propósito de la economía global y de la nueva política urbana, ha servido a definir la llave de lectura del proyecto, para comprender que el nivel en el cual se introduce y va analizado, supera el nivel local. Es pero innegable que cualquier transformación del tejido urbano se une a la morfología y la historia de la ciudad, el vínculo positivo con la existencia depende de los objetivos que se perfija; para analizar como Puerto Madero se introduce en el contexto urbano, debemos nuevamente cambiar de nivel y tratar de entender porque aparece así distinto del paisaje urbano al cual estamos acostumbrados.

5.1 La gestión financiera

El modelo de administración descrito en el capítulo anterior, no es innovativo solamente por la multiplicidad de los factores en juego y por la diferencia de mentalidad que esa representa, sino sobretodo por la forma legal que asume la Corporación y por la administración de las ganancias.

Como se ha señalado, la Corporación es de tipo público y está constituida de miembros del gobierno del país y de la ciudad que han respectivamente dejado a disposición los terrenos sobre los cuales construir y el proyecto a seguir.

El resultado económico obtenido de la venta de los terrenos a privados ha estado en parte utilizado para cubrir los gastos internos de la Corporación (los salarios, los arriendos de los locales) y en parte ha estado reinvestido para la ejecución de las obras de urbanización primaria como las redes de alcantarillado, electricidad, gas, la pavimentación de las carreteras o la iluminación. A medida que el proyecto se ejecutaba, las partes ya terminadas se entregan al gobierno local, que se encontraba a tener en su poder una parte de la ciudad, dotada de infraestructura, sin haber tenido que hacer ninguna inversión.

Lo que sorprende sucesivamente, es pensar que en estos años se están concluyendo las últimas partes del proyecto de Puerto Madero y que por lo tanto al término de la obra, los años empleados para llevar a buen término el master plan serán casi 15. Esto significa que la modalidad con la cual se ha trabajado ha sido eficiente. Sobretodo si se considera que el contexto es aquel argentino y no de un país americano o europeo con una basta experiencia de este tipo, y que se debe superar una difícil crisis económica de la cual se sienten todavía las consecuencias.

Se ha podido continuar con el proyecto no obstante las dificultades financieras, porque las ganancias obtenidas han permanecido siempre al interno de la Corporación y no han pasado a ser propiedad del gobierno, el cual las habría seguramente utilizado para afrontar numerosos problemas de la ciudad,

161. www.tizado.com.ar, última consultación 03/09/2005

además el dinero para el mantenimiento proviene de las mismas ganancias, esto explica porque Puerto Madero parece ser más limpio y ordenado en comparación a las zonas limítrofes. Sin saberlo, difícilmente se notaría que la decoración de Puerto Madero es la misma del de la Boca, de hecho se han escogido bancos, cestas e iluminación pública iguales para toda la parte costera en modo de garantizar la uniformidad del paisaje, pero el diferente grado de manutención ordinaria y de las distintas clases sociales que frecuentan los barrios, no han consentido una igualdad en las conservación de los artefactos.



Aredo urbano de La Boca



Aredo urbano de *Puerto Madero*

5.1.1. La política urbana a fines de los años Noventa: la autopista Ribereña

Después del primer sorprendente encuentro con una parte de la ciudad así cuidada y funcional, se pregunta si todo el proyecto no haya estado pensado como una especie de experimento para verificar la eficiencia de un nuevo modelo urbanístico, o si en cambio no fuera estado inserido en un programa más amplio de transformación.

Investigando sobre cuáles fueron los lineamientos de la transformación urbana en este proyecto a fines de los años noventa, nos encontramos con la idea de construir una circunvalación de la ciudad, en modo de aliviar el tráfico de travesía.

Los proyectos de la autopista e di Puerto Madero nacieron en el mismo año y fueron estudiados contemporáneamente, pero no se pensó de unirlos en modo formal para llevar adelante una transformación del área metropolitana a grande escala.

Dada la imposibilidad de encontrar documentos específicos en mérito al vínculo entre los dos proyectos, y siendo pero evidente que, vista la potencialidad de provocar modificaciones, un análisis del área metropolitana debe tener cuenta de los dos, he encontrado dos arquitectos que han hecho parte del proyecto de Puerto Madero, para entender si existe una visión más amplia de la transformación en acto.

He tendido la posibilidad de hablar con el arquitecto Eduardo Faierman, ex Jefe de Gabinete, y con el arquitecto Roberto Converti, Presidente de la Corporación Antiguo Puerto Madero del 2000 al 2002, de las particularidades del proyecto de Puerto Madero y de la relación con el proyecto de la autopista.

El único modo para ir de una parte a la otra de Buenos Aires sin atravesarla, es utilizando la General Paz, un tipo de circunvalación de la ciudad, construida entre el 1936 y el 1941, que divide la Capital Federal de la Gran Buenos Aires. Siendo este el único camino alternativo al atravesamiento por las vías internas, sufre pero de un fuerte embotellamiento del tráfico en las horas pico, y muchas veces es el blanco de los piqueteros que obstaculizan el tráfico con sus manifestaciones, además de que ésta es una circunvalación a nivel local porque sirve a distribuir el tráfico entre la ciudad y las áreas vecinas, pero no constituye una vía de rápido movimiento a nivel regional.

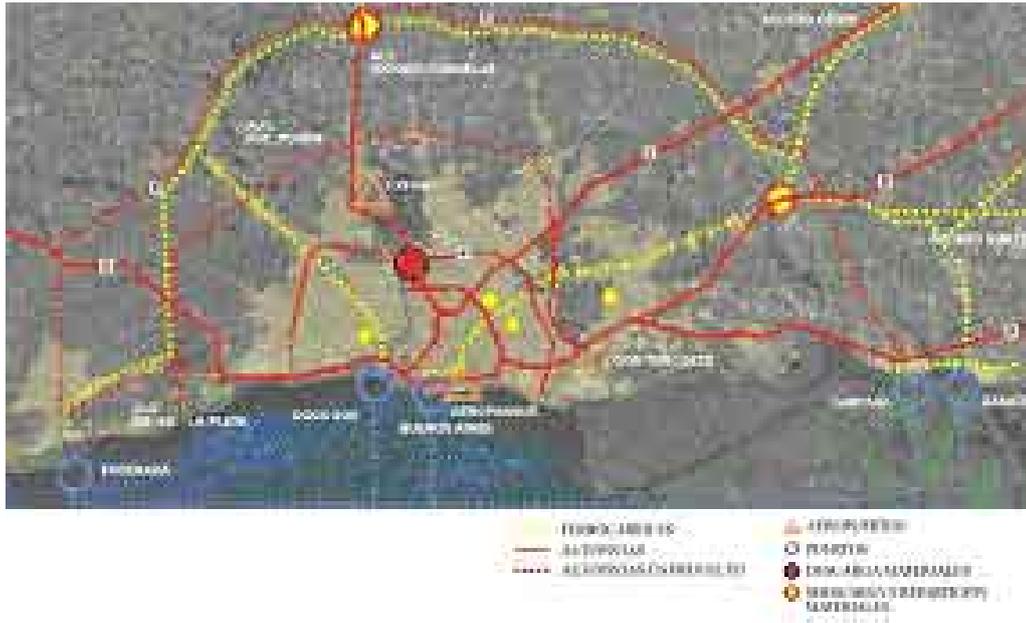


Esquema del tránsito vehicular, de los ferrocarriles y del tráfico portuario

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Documento Final, p. 101]

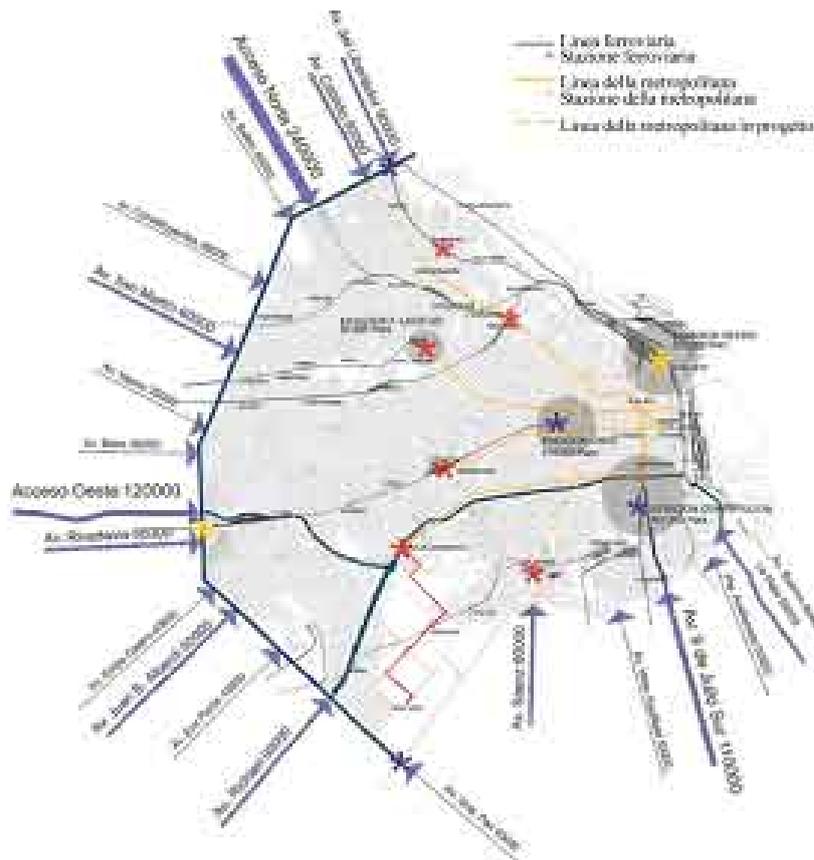
El sistema vial de la región de Buenos Aires, tendría que ser organizado a través de una serie de circunvalaciones, que deberían facilitar el paso de la ciudad de norte a sur, y de los recorridos radiales, que en cambio atan los nudos de clasificación de mercancía para la ciudad, y de la ciudad en sí, con otros puntos estratégicos de la región.

La situación actual es pero de un fuerte embotellamiento ciudadano, debido a la imposibilidad de evitar el atravesamiento de la ciudad, esto se piensa de solucionarlo a través de la realización de otros anillos de circunvalación más externos: el primero sería la finalización de la existente ruta 4, el segundo la construcción del Camino de Buenos Aires, y un tercero todavía más externo, de carácter típico regional y destinado al tráfico pesado.



Esquema de la viabilidad

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Documento Final, p. 101]



Esquemas de los accesos a la ciudad

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Documento Final, p. 66]

El esquema de los accesos ciudadanos a la Capital Federal, hace evidente el hecho que al interno de la ciudad el tráfico es organizado según una serie de recorridos radiales centrado a una infraestructura portuaria y a las principales estaciones ferroviarias, que se convierten en nudos neurálgicos para el transporte de mercancías y de pasajeros .

El actual sistema de viabilidad es por tanto la causa del intenso tráfico en la zona de Puerto Madero, de hecho en la misma zona se concentran las más importantes infraestructuras ciudadanas (el Puerto Nuevo, la estación ferroviaria de Retiro, el aeropuerto nacional Jorge Newbery) y del tráfico en las oras pico, debido a los empleados que trabajan en los edificios de los servicios terciarios.

Es para remediar estos problemas que a fines de los años noventa se ha pensado al proyecto de la autopista Riberena, una autopista que conecte Buenos Aires con La Plata y que corra largo la línea costera, en modo de permitir el atravesamiento de la ciudad y la clasificación de las mercancías.

Pensar a dos proyectos unidos, el de Puerto Madero y el de la Autopista Riberena, permite imaginarse un nuevo escenario urbano y a un proyecto de transformación mucho más amplio de la construcción de un nuevo barrio.

A menudo se piensa al conjunto de las infraestructuras de la faja costera como un obstáculo a posibles modelaciones del territorio, pero en realidad son una gran posibilidad, porque constituyen el más importante medio de acceso a la ciudad vía tierra e vía agua, para las personas y para las mercancías, se trata de concebir el borde de la ciudad como la zona que da movimiento y vida a toda el área metropolitana, como la zona más dinámica que regula las entradas y que mantiene una relación directa con el río.

Si cuando se inicia a pensar a la transformación de Puerto Madero se madura también la idea de una única visión del sistema de infraestructura, no se puede olvidar que Argentina ha tenido que enfrentar una dura crisis económica y que ha bloqueado gran parte de los proyectos en fase de desarrollo, y solo ahora se está recuperando la idea, tal vez todavía prematura para ser realizada, de una transformación unitaria y radical de frente costero. Considerar esta posibilidad hace posible y concebible el mismo Puerto Madero como parte de una visión mucho más amplia que no se ha podido realizar por causas económicas, pero que ha estado de todos modos considerada y continúa a ser un objetivo de quien cuida las transformaciones urbanas.

El proyecto de la autopista Riberena, comportaría la disposición de la entera faja costera y permitiría de uniformar la imagen del borde fluvial a través de algunas importantes operaciones urbanas: la revisión del aeropuerto Jorge Newbery, modernizándolo y alargándolo un poco hacia el interior; el orden del área de frente al puerto nuevo, urbanizando la villa 31 y abriendo nuevas vías que la crucen; la proyectación de la continuación de la Costanera Norte, que hoy termina a la altura del puerto, bonificando los terrenos sobre el río para crear un recorrido peatonal; el mejoramiento del vínculo entre la Boca e Puerto Madero, incluyendo éste último en un recorrido turístico que permitiría de dar uniformidad a toda el área y de facilitar los movimientos vehiculares y peatonales; la finalización del frente urbano dirigido al Riachuelo, aumentando el número de puentes, organizando los sectores urbanos con escasas condiciones higiénicas debido a las frecuentes inundaciones y al bajo tren de vida, e instalando de las condiciones entre el gobierno, la ciudad de Buenos Aires y las provincias vecinas.

Todos los proyectos que permitirían la organización y la revisión de la faja costera son incluso en el Plan Urbano Ambiental, el actual instrumento de planificación urbana a la cual se refieren muchas de las transformaciones que el municipio está adelantando.

5.2. El Plan Urbano Ambiental (2000)

El Plan Urbano Ambiental es un instrumento técnico político de gobierno, un marco de referencia tanto para la gestión pública como para la sociedad.

Lo "urbano" se refiere al territorio de Buenos Aires en su dimensión regional, como objeto de estudio y acción. Lo "ambiental" es considerado como una dimensión transversal a la totalidad del proceso de planeamiento, desde los estudios-diagnósticos a la puesta en marcha de las acciones. En particular, la noción de "desarrollo sostenible", fue definida por la ley 71° como: "un proceso participativo, que integra la transformación urbanística, el crecimiento económico, la equidad social, la preservación de la diversidad cultural y el uso racional de los recursos ambientales, con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población y minimizar la degradación o destrucción de su propia base ecológica de producción y habitabilidad, sin poner en riesgo la satisfacción de las futuras generaciones.

El Consejo del Plan Urbano Ambiental presentó, en el 1999, los estudios preliminares y sus objetivos y, en el 2000, una propuesta para el Modelo Territorial que en el mismo año fue aprobado. En el 2002, el Poder Ejecutivo Nacional presentó a la Legislatura un nuevo Proyecto de Ley para el tratamiento del Plan Urbano Ambiental y actualizó diversos datos.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la Secretaría de Planeamiento Urbano y el Consejo del Plan Urbano Ambiental, redactó la versión definitiva del Plan, hechas por cinco secciones: Memoria Actividades y Documentos Elaborados, Programa de Actuación, Programa Corredor Verde Oeste, Documento Final y Síntesis.

Este Plan asegura el desarrollo ordenado de la Ciudad, dejando atrás un periodo durante el cual el desarrollo urbano era conducido por las fuerzas económicas, dando lugar a procesos de urbanización desordenados y espontáneos que ocasionaron deterioro urbano. Este Plan Urbano Ambiental le dará sentido a las intervenciones desde el ámbito público, sino también a las del sector privado de la Ciudad de Buenos Aires, posibilitándonos desarrollar una estrategia de implementación en forma conjunta¹⁶².

Dr. Aníbal Ibarra, Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

La opinión institucional de la administración pública, aclara que el plan no se ocupa de las transformaciones físicas del área metropolitana, sino que uno de sus objetivos es el de mejorar el ambiente social y económico.

5.2.1. La estructura del plan

Las actividades planificadas están subdivididas en programas generales a su vez divididos en subprogramas que reflejan los lineamientos políticos generales y los objetivos estratégicos de la ciudad. Esta organización permite actuar en forma transversal sobre los temas sectoriales y sobre el territorio, sin olvidarse de una lógica más amplia. Además los distintos programas son el instrumento funcional para tratar con distintos organismos públicos y privados, y con la ciudad de Buenos Aires y su provincia.

1. Programas de Integración Metropolitana¹⁶³

Tiene por objeto impulsar la gestión conjunta con las jurisdicciones vecinas de las cuestiones territoriales, ambientales y sistemas compartidos

- Planificación territorial ambiental y compatibilización normativa
- Coordinación para el desarrollo económico y social, sustentable y equilibrado en la región metropolitana
- Gestión integrada de sistemas compartidos
- Integración de bordes

2. Programas de Organización Urbana¹⁶⁴

El objetivo es promover la integración entre transporte, territorio y ambiente, para mejorar las condiciones de movilidad en toda la ciudad y en sus vinculaciones externas

- Extensión de la Red de medios Guiados de Transporte de Pasajeros
- Jerarquización de la Red Vial y Ordenamiento del Transporte y el Tránsito
- Ordenamiento del Sistema de Transporte de Carga
- Revalorización del Espacio Público
- Revalorización de Grandes Áreas Verdes
- Saneamiento Integral
- Desarrollo de Instrumentos Económicos

3. Programas de Ordenamiento de Áreas¹⁶⁵

El objetivo es definir grandes áreas de la ciudad donde se requiere de una intervención en apoyo de las estrategias estructurales sobre el territorio

- Ordenamiento del Área Central (Ordenamiento del Área Central, Revalorización del Casco Histórico)
- Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro – Puerto – Aeroparque
- Buenos Aires y el Río
- Corredor verde del Oeste
- Revitalización de la Zona Sur (Corredor verde del Sur, Desarrollo del Área de Mataderos)
- Ordenamiento del Sector Noroeste (Ordenamiento de la traza de la ex AU3, Ordenamiento del Área Chacarita, Agronomía, Paternal)

4. Programas de Revalorización de Sectores¹⁶⁶

Los sectores objetos de los programas no son identificables en un área específica y en algunos casos no tienen expresión territorial, pero que constituyen intervenciones de gestión o de acciones a nivel de toda la ciudad o en acciones puntuales que resulta de interés estratégico

162. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Síntesis, p. 2

163. Ibidem, p. 17

164. Ivi, p. 25

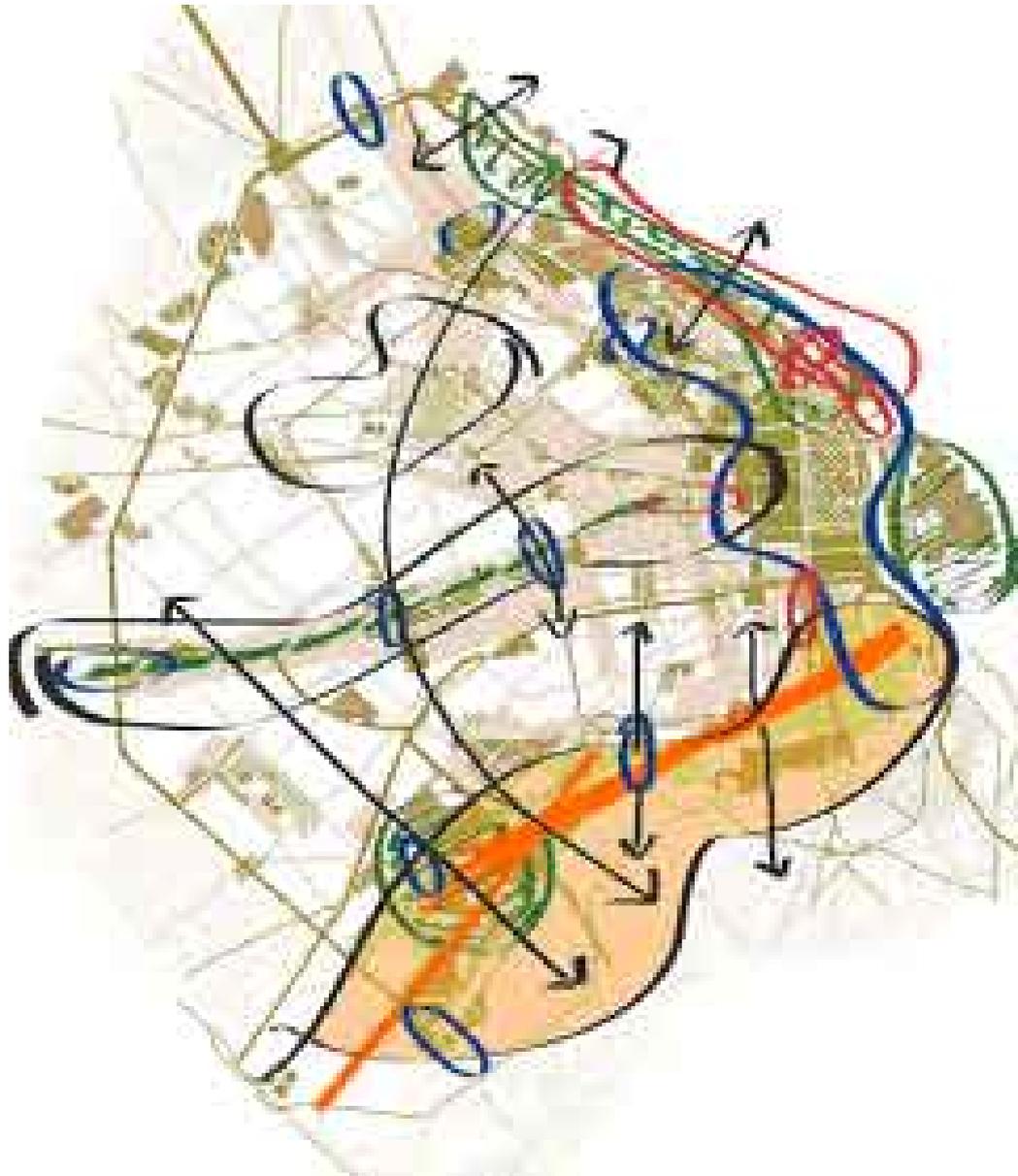
165. Ivi, p. 65

166. Ivi, p. 112

- Preservación del Patrimonio
- Consolidación de Centro Barriales
- Desarrollos Estratégicos en Playas Ferroviarias
- Integración de Asentamientos Precarios
- Ordenamiento de Zonas Industriales y Mixtas
- Grandes Equipamientos Urbanos
- Reordenamiento de los Centros de Tránsito

El esquema de página siguiente es un resumen de las propuestas del plan, que casi siempre son cuestiones transversales que no corresponden a los puntos de los programas, en cambio interesan más las áreas de la ciudad y la solución se puede buscar solamente con una acción conjunta en más direcciones. Cuestiones como la de garantizar el verde público o la eficiencia de los transportes, la calidad ambiental, la funcionalidad de las estructuras existentes, un incremento en los empleos y la integración social entre los distintos grupos de la población y las distintas áreas, no son el objetivo específico de ningún programa, y son en cambio el objetivo final al que todas las secciones del plan concurren.

Entre todas las propuestas y los programas del plan, muchos implican transformaciones que involucrarán a Puerto Madero, en unos casos porque prevén cambios en la estructura urbana de las áreas cercanas o en el ordenamiento del tránsito, o porque ponen el Puerto adentro de un circuito turístico, o aún porque tienen como objeto la relación entre Buenos Aires y el Río.



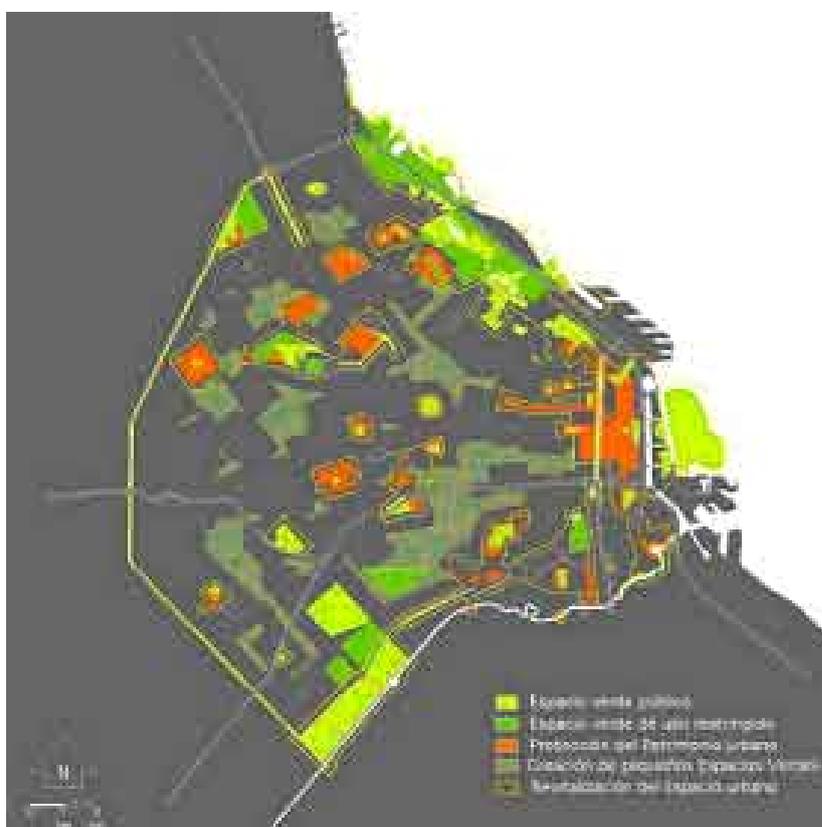
-  Afirmar y completar el centro urbano de la región en base a la riqueza y variedad de sus actividades
-  Lograr la vinculación transversal norte-sur de la ciudad y reforzar los centros barriales
-  Poner en valor el sistema de grandes parques y crear un eje verde en el Corredor Oeste
-  Mejorar la infraestructura de transporte portuario, ferroviario y aéreo, y las grandes puertas de acceso a la ciudad
-  Promover la realización de una gran operación conjunta con la Provincia de Buenos Aires en el eje del Riachuelo

Schema delle proposte

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Síntesis PUA, p. 2]

5.3. Puerto Madero: una parte de la planificación a escala urbana y territorial

5.3.1. La Valorización del Espacio Público¹⁶⁷



Esquema para la valorización del espacio público

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo 2 – Programa de Actuación, p. 41]

El objetivo general es revitalizar y preservar el espacio público de la ciudad, a través de la promoción de la riqueza paisajística del entorno urbano y el mejoramiento de la calidad ambiental.

La puesta en marcha de operaciones tendientes a la valorización del espacio público tienen un efecto directo sobre la recalificación de áreas que han sufrido procesos de degradación o abandono, y permiten también resolver los problemas de la calidad de vida y seguridad de sus habitantes; en este sentido la protección del patrimonio urbano arquitectónico es el instrumento para recuperar espacios urbanos donde sus habitantes se identifiquen y reconozcan.

167. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo 2 – Programa de Actuación, p. 42

La concentración de actividades establece situaciones críticas por el uso de los espacios, especialmente en el área central donde el espacio público mantiene las características de los trazados fundacionales, con veredas y calles angostas y falta de espacios verdes. La congestión vehicular, la contaminación sonora, atmosférica y visual repercuten en la calidad de los espacios y sus posibilidades de uso.

La Subsecretaría de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, se propone posicionar a la ciudad como “producto turístico atractivo” a partir de la inmensa oferta cultural y de los escenarios urbanos característicos ya conocidos en el mundo. El intento es promover circuitos turísticos, en parte ya existentes, poniendo un equipamiento urbano uniforme y mejorando la comunicación entre las distintas áreas; actualmente se encuentra en funcionamiento el circuito que incluye *San Telmo, Monserrat, Plaza San Martín, La Boca, Puerto Madero, Recoleta, Avenida Corrientes, Plaza Lavalle*, el centro histórico de *Flores y Avenida de Mayo*. Uno de los objetivos es incrementar la peatonalización y el desarrollo de vínculos peatonales especialmente en el microcentro, y con conexiones con Puerto Madero, Catalinas Norte y el casco histórico.

Para poder renovar la imagen de la ciudad y mejorar la estética urbana, hace unos años que se trata uniformar el equipamiento urbano y por esta razón cada área pudo elegir el diseño de un elemento que es el adoquín para toda la ciudad.

5.3.2. Ordenamiento del Área Central¹⁶⁸



Esquema para el ordenamiento del área central

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo 2 – Programa de Actuación, p. 67]

La idea general es consolidar las ventajas de la ciudad por ser centro administrativo y direccional reconocido a nivel internacional, a través del Área Central como centro de gravitación local, metropolitana, regional y nacional.

El ámbito de acción corresponde al área del micro y macro centro de la ciudad definidos en función del predominio de actividades y básicamente en el espacio comprendido entre las terminales ferroviarias de *Retiro, Constitución y Once*, delimitado por *Puerto Madero* en el este, *Av. Santa Fe* hasta *Callao*, *Av. Córdoba* desde *Callao* hasta *Pueyrredon*, *Av. Rivadavia* desde *Pueyrredon* hasta *Callao*, *Av. Belgrano*

168. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo 2 – Programa de Actuación, p. 67

desde *Callao* hasta *9 de Julio*, el trazo de esta avenida hasta *Constitución*, *Av. Belgrano* desde *9 de Julio* hasta *Balcarce* y esta última avenida hasta empalmar con *Puerto Madero*.

La concentración de actividades de tipo comercial, financieras y culturales, así como la presencia cercana del Puerto de Buenos Aires, determinan un alto grado de congestión de tránsito y deterioro del espacio público; la variedad de actividades que se desarrollan en esta área, determina intensos flujos diarios de movilidad entre los lugares de residencia y los de empleo, que provoca el desorden en el tránsito.

Los estudios de tránsito referidos a los accesos al área central desde las vinculaciones por autopistas con el sur, oeste y norte de la aglomeración, muestran que, de los 657000 vehículos contabilizados, el 56,6% llegan al macrocentro, el 28,9% al microcentro y el 9,9% son vehículos pesados. Estos valores, sumados a los casi 4000000 pasajeros que acceden a las terminales ferroviarias y los usuarios del sistema de transporte público, motivan los problemas de congestión vial y contaminación atmosférica y sonora que se trata resolver.

El área metropolitana de Buenos Aires nació y se desarrolló siempre a partir del área central, pero el trazado de nuevas vías rápidas, la transferencia de población hacia la periferia y los cambios en las modalidades comerciales, han ido transformando este esquema que en cambio parecía bien consolidado.

Lo que se quiere promover es una visión más amplia del centro de la ciudad, que supere los confines del microcentro y que incluya Puerto Madero, Montserrat y San Telmo, para permitir que los cambios de un área puedan haber consecuencias en el entorno.

Se trataría de mejorar el valor social a través del ordenamiento vehicular y peatonal, el espacio público y destacando el valor patrimonial del área; el intento es, además, implementar la unión entre Puerto Madero y el microcentro, para que los cambios sociales y de la calidad ambiental se puedan extender alrededor.

5.3.3. Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro – Puerto - Aeroparque¹⁶⁹



Esquema para ordenamiento del nodo intermodal Retiro – Puerto - Aeroparque

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo 2 – Programa de Actuación, p. 75]

169. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo 2 – Programa de Actuación, p. 76

Lo que antes expliqué rápidamente sobre las infraestructuras del área ribereña, está incluido en el Plan Urbano Ambiental, porque, si es verdad que esta área constituye un importante recurso para la vida de la ciudad, no se puede negar que hace falta ordenar la estructura urbana para poder utilizarla y para evitar que su desorden afecte todo el funcionamiento de la ciudad.

La cercanía de los grandes equipamientos portuarios, aeropuertos, de transporte urbano e interurbano con el centro de la ciudad puede afectar con la imagen y la vida de la misma: este importante polo estratégico puede constituir una barrera física invalicable para llegar al Río y para recuperar la Costanera, que en cambio podría recuperarse como la Costanera Norte.

Esta sección del Plan tiene unos subprogramas que se hacen necesarios para poder ordenar el área.

Antes que nada habrá que urbanizar la Villa 31, dibujando nuevos ejes para el tránsito y una nueva distribución para las residencias, para mezclar los actuales residentes con otros provenientes de distintos estratos socioeconómicos, complementando con otros usos de carácter comercial y equipamientos sociales, que permitan contar con un sector urbano de carácter más complejo que el de un simple asentamiento residencial en una posición de enclave.

Las transformaciones esperadas en Puerto Nuevo se sustentan en las significativas inversiones privadas y en el ordenamiento funcional de distintas partes; por otro lado se cancelarán las operaciones de granos y se desactivarán los silos, todo lo cual reducirá los problemas de contaminación ambiental.

El ordenamiento portuario prevé a breve plazo la liberación de las empresas areneras, en la Dársena F la cual tendrá, como nuevas funciones, la navegación deportiva y las operaciones de transporte fluvial de pasajeros y vehículos, de modo de liberar este espacio para destinarla a área verde que junte la Costanera Norte con Puerto Madero.

En el 1966 se llamó a concurso para re proyectar el área de Retiro, y se programaron unas operaciones: una primera etapa que consiste en la ejecución del acceso directo al puerto de los ferrocarriles; una segunda etapa para el ordenamiento del borde sobre Av. Libertador manteniendo las parrillas de vías existentes pero adaptando los coeficientes urbanos; y una tercer etapa para trasladar las parrillas ferroviarias de los ferrocarriles San Martín para poner actividades culturales y comerciales en los actuales terminales. El tiempo transcurrido desde la realización de este concurso y los cambios en las circunstancias y condicionantes que rodean este proyecto, no permitieron realizar todo, pero seguramente se terminarán las primeras dos terminales y se trasladarán las paradas de los trasportes públicos, dando continuidad a las tres plazas San Martín, Fuerza Aérea y Canadá.

El Aeroparque Jorge Newbery es usado principalmente para el tráfico local, pero se prevé trasladar, en un plazo de 7 años, toda la actividad aeroportuaria comercial de la Ciudad y su Región Metropolitana a Ezeiza.

En el sector urbano que comprende este Programa, convergen y se superponen competencias jurisdiccionales de la Corporación Antiguo Puerto Madero, de la Secretaría de Planeamiento y de la Administración Nacional de Puertos. El estudio de estas transformaciones aclara que cada parte del proyecto está incluida en un contexto en realidad mucho más amplio y que cada visión de este tipo, de escala metropolitana, deja entender los lineamientos generales del Gobierno de la Nación y de la Municipalidad.

5.3.4. Buenos Aires y el Río¹⁷⁰

El recuperamiento del área de Puerto madero permitió volver a tener una relación con el Río, revalorando el borde fluvial como sector para espacio público y para crear nuevos vínculos con las áreas alrededor. Este programa tiene como objetivo valorizar las fajas urbanas sobre el Río de la Plata y el Riachuelo, bonificando algunos terrenos para obtener nuevos espacios recreativos.

En otras secciones, el Plan Urbano Ambiental se propone controlar las inundaciones fluviales para poder disponer de los bordes del Riachuelo que están todavía en condiciones de insalubridad y que fomentan la concentración de la población más indigente.

En el noviembre del 1996 el Decreto del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires n° 477-96 institucionalizó el Área de Gestión de la Ribera, considerada el primer intento para definir el programa *Buenos Aires y el Río*.

Para sanear la área fluvial hace falta coordinar distintas acciones que, en particular para el sector sur de la ciudad, llevan adelante políticas de revisión social, además de la estructura urbana; el gobierno de la ciudad tiene pues que comprometerse en la coordinación de las distintas acciones con las Municipalidades confinantes, porque es la única manera para concretizar las transformaciones verdaderamente útiles y que resistan a los cambios de los años.

170. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo 2 – Programa de Actuación, p. 81



Esquema para el proyecto de la relación entre Buenos Aires y el Río

[GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, 2000, Anexo 2 – Programa de Actuación, p. 81]

Parte 3

Bibliografía

PARTE 1

- RICARDO DE LAFUENTE MACHAIN, *Buenos Aires en el siglo XVII*, Emecè, Buenos Aires 1944
- AMILCAR RAZORI, *Historia de la ciudad argentina*, vol. II, Imprenta Lopez, Buenos Aires 1945
- ANTONIO BUCICH, *La boca del Riachuelo en la historia*, Asociación Amigos de la Escuela Museo de Bellas Artes de La Boca, Buenos Aires 1971
- VERA BLINN REBER, *British mercantile houses in Buenos Aires, 1810-1880*, UMI, Wisconsin 1972
- HORACIO DIFRIERI, *Atlas de Buenos Aires*, vol I-II, Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires 1981
- PAOLO SICA, *Storia dell'urbanistica: 1, il Settecento*, Laterza, Roma 1981
- PAOLO SICA, *Storia dell'urbanistica: 2, l'Ottocento*, Laterza, Roma 1981
- VERA COMOLI MANDRACCI, *L'analisi storica come strumento di continuità per il progetto della città*, estratto da *Progettare la città esistente*, Convegno Asociación Nacional Centros Historicos-Artísticos, 1983
- VERA COMOLI MANDRACCI, *I beni culturali ambientali: prima individuazione e classificazione ai fini della salvaguardia*, in *La capitale per uno Stato*, CELID, Torino 1983
- RAMON GUTIERREZ, *Buenos Aires. Evolucion historica*, Fondo Editorial Escala Argentina, Santa Fe de Bogota 1992

- JOSE FRANCISCO LEIRNUR, *Diccionario historico de arquitectura habitat y urbanismo en la Argentina*, Sociedad Central de los Arquitectos, Buenos Aires, Argentina 1992
- VERA COMOLI MANDRACCI, *La storia come strumento di conoscenza critica*, en AGOSTINO MAGNAGHI, *Sapere per saper fare*, Ed. Celid, Torino 1995
- JOSE LUIS ROMERO, *Breve historia argentina*, Ed. FCE, Buenos Aires 1996
- LILIANA CARABELLO, NOEMI CHARLIER, LILIANA GARULLI, *Documentos de historia argentina (1870-1955)*, Eudeba, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires 1998
- DANIELA PASTORE (a cura di), *Argentina : architetture 1880-2004*, Gangemi, Roma 1998
- JOSE LUIS ROMERO, LUIS ALBERTO ROMERO, *Buenos Aires – Historia de cuatro siglos vol. I-II*, ed Altamira, Buenos Aires 2000
- CRISTIAN WERCKENTHEIN, *El Buenos Aires de la belle epoque. Su desarrollo urbano 1880-1910*, Ed. Viniguerra, Buenos Aires 2001
- GRACIELA SILVESTRI, *El color del Rio, Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Univesridad nacional de Quilmes, Buenos Aires 2003

PARTE 2

- DOUGLAS NORTH, *Location theory and regional economic growth*, Journal of Political Economy num3, Chicago 1955
- HORACIO GOLDBERG, *Historia economica de la ganaderia argentina*, Paidos, Buenos Aires 1961
- ALEJANDRO ROFMAN, LUIS ALBERTO ROMERO, *Sistema socioeconomico y estructura regional en la Argentina*, Ed. Amorrortu, Buenos Aires 1973
- WALTER HARRIS, *El crecimiento de las ciudades en America Latina*, ed. Marymar, Buenos Aires 1975
- SUSAN FAINSTEN, *Regime strategies, communal, resistance and economic forces*, en SUSAN FAINSTEN, *Restructuring the city: The political economy of urban development*, Longman, Atlanta 1983
- JOHN MOLLENKOP, *The contested city*, Princeton University Press, Princeton 1983
- KEVIN LYNCH, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 2001
- CLARENCE STONE, *Regime Politics*, University Press of Kansas, Lawrence 1989
- FRANCESCO INDOVINA, *La città diffusa*, Daest, Venezia 1990
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Propuesta Preliminar de Ejes Politicos y Estrategicos*, Buenos Aires 1990
- MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES, AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Plan Estrategico de Antiguo Puerto Madero*, Documento A y Documento B, Buenos Aires 1990
- SASKIA SASSEN, *The global city. New York, London, Tokio*, Princeton University Press, Princeton 1991
- SILVINA AROSSI, *The housing issue in the historiography of turn- of- the- century Buenos Aires*, en *Environment and Urbanizacion*, n. 2, vol 8, IIED, Londra 1996
- SILVINA AROSSI, *Inequality and health in the metropolitan area of Buenos Aires*, in *Environment and Urbanizacion*, n. 2, vol 8, IIED, Londra 1996
- GERVASIO RUIZ GOPEGUI, *Generación de Procesos Urbanos. Estrategias de lo público y lo privado en el marco de una nueva cultura urbanística: caso Puerto Madero*, Universidad de Belgrano, Buenos Aires 1996
- OECEI, DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y ESTUDIOS, *Argentina economica y financiera*, Buenos Aires 1966
- GIANDOMENICO AMENDOLA, *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Laterza & Figli, Bari 1997
- JOEL OUTTES, *Regolare la società attraverso la città : la genesi dell' urbanistica in Brasile e Argentina (1905- 1945)*, in *Storia Urbana: rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna*, Franco Angeli, Milano 1977
- ALBERTO VARAS, *Buenos Aires Metropolis*, Universidad de Palermo, Buenos Aires 1997
- PIERRE VELTZ, *L'économie mondiale, une économie d'archipel*, en A.A.V.V., *Mondialisation audela des mythes*, La Decouverte, Paris 1997
- FRANCISCO JAVIER MONCLUS, *La ciudad dispersa. Suburbanizacion y nuevas periferias*, Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, Barcelona 1998
- PEDRO PIREZ, *The management of urban services in the city of Buenos Aires*, in *Environment and Urbanizacion*, n. 12 vol 10, IIED, Londra 1998
- JAMES BEAVERSOCK, ROGER SMITH, PAUL TAYLOR, *A roster of World Cities*, vol 16, num 6, University of United Kingddom, Londres 1999
- CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A., *Un modelo de gestión urbana*, Ed. La riviere, Chile 1999
- HUGH MOLOTOCH, *The city as a growth machine: toward a political economy of place*, American Journal of Sociology, in A. JONAS, W. DAVID, *The city as a growth machine: critical reflections two decadas later*, State University of new York Press, New York 1999

- JOHN LOGAN, HUGH MOLOTOCH, *The city as a growth machine*, ristampato en SUSAN FAINSTEIN AND SCOTT CAMPBELL, *Readings in urban theory*, Blackwell Publishers, Oxford 1999
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO Y MEDIO AMBIENTE, *Plan Urbano Ambiental – Prediagnóstico territorial y Propuesta de Estrategias*, Buenos Aires 2000
- HILDA HERZER, The formation of social organizations and their attempts to consolidate settlements and neighbourhoods undergoing transition in Buenos Aires, en *Environment and Urbanization*, n. 1, vol 12, IIED, Londra 2000
- PIERRE VELTZ, *Le nouveau monde industriel*, Editions Gallimard, Paris 2000
- HORACIO TORRES, *Cambios socio-territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990*, Revista EURE, num. 80, Santiago de Chile 2001
- SASKIA SASSEN, *New York reste la capitale du monde*, Alternative Internacionales num 4, Paris 2002
- STEFANO ZAMAGNI, *Una lettura socio-economica della globalizzazione*, analisis hechas para los encuentros *Una civilización tecnológica para el hombre*, Brescia 2002
- DIRECCION GENERAL DE PATRIMONIO, *Patrimonio cultural de Buenos Aires*, Imprenta melenzane, Buenos Aires 2003
- UNIVERSIDAD DE VALPARAISO, TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT, *Globalización Forma Urbana y Gobernabilidad, La Dimensión Regional y Grandes Proyectos Urbanos*, Ed. Marisa Cremona, Valparaiso 2003
- ADRIAN GORELIK, *Miradas sobre Buenos Aires, historia cultural y crítica urbana*, Siglo veintiuno editores Argentina, Buenos Aires 2004
- ZAIDA MUXÍ, *Ciudad global*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona 2004
- JACOBO PEUSER, *República Argentina : album de vistas*, editor propietario Jacobo Peuser, Buenos Aires 2004

- *Revista de Arquitectura*, num. 149, 1991, pp. 18-52
- *Revista de Arquitectura*, num. 150, 1991, pp. 10-12
- *Summa*, num. 288, 1991, pp. 80-82
- *Revista de Arquitectura*, num. 187, 1997, pp. 6-7 ; 39-41 ; 77-83

- WILLIAM MERCER, *Quality of Living Reports*, publicado sul sito www.mercer.ch/hrmedia/Brochures/golbo-ttom.html, ultima consultazione 25/08/2005
- www.buenosaires.gov.ar, ultima consultazione 08/09/2005
- www.buenosaires2010.org, ultima consultazione 13/07/2005
- www.planurbano.gov.ar, ultima consultazione 15/09/2005
- www.puertomadero.ar, ultima consultazione 18/08/2005
- www.construir.com, ultima consultazione 28/06/2005
- www.kmxkm.com.ar, ultima consultazione 03/07/2005
- www.dgpatrimonio.buenosaires.gov.ar/fichas, ultima consultazione 06/09/2005
- www.puertosedargentina.com.ar, ultima consultazione 23/08/2005