

BUENOS AIRES

METRÓPOLIS DE CUATROCIENTOS AÑOS

APROXIMACIONES A UNA CIUDAD
EN CONTINUA TRANSFORMACIÓN

PALABRAS
CLAVES
Globalización, Intercambio,
Integralidad, Desarrollo,
Crecimiento.

[BUENOS AIRES A FOUR HUNDRED YEARS OLD CITY]

Por: ARQUITECTO MATÍAS GIGLI
FOTOGRAFÍAS: ALEJANDRO LEVERATTO

REFLEXIONES

El concepto de globalidad implica reconocer situaciones similares en distintos puntos del mundo y resolverlas de un modo adecuado; se entiende que cada situación mantiene su individualidad, pero que a pesar de ello existen muchos factores en común que es necesario tratar de un modo conjunto e intercambiando conocimientos y soluciones.

En segunda instancia, el término que se desprende de la palabra globalidad es el de intercambio, que, lejos de estar en boga recientemente como el de globalidad, es de un uso más establecido pero sin perder sentido ni vigencia.

La pregunta es cómo manejar un intercambio de un modo constructivo y eficiente.

En la Argentina, desde la época de la Colonia existió una estrecha relación con los países centrales y se tradujo en

un intercambio comercial/tecnológico diverso según los momentos históricos.

Esta noción de intercambio tecnológico se derivó también a la ciudad y al ámbito del país. Buenos Aires debe ser entendida como una enorme ciudad fruto de un enclave de tipo comercial en el siglo XVI que llega a nuestros días como mascarón de proa de un país y su relación con el mundo teñido de condicionantes económicas, sociales y políticas.

Esta idea de país y de desarrollo se consolidó en el siglo XIX y aún sigue vigente a pesar de las grandes contradicciones y deformaciones de este modo de crecimiento centralizado.

Haciendo un barrido por la historia de Buenos Aires, este trabajo propone la transformación del término globalidad por integralidad, asumiendo que

vivimos en un mundo interconectado pero fundamentalmente diverso.

La ciudad de Buenos Aires tiene un origen portuario por el cual pasaron la emigración europea y el intercambio comercial desde la época de la Colonia hasta hoy.

Con base en este punto neurálgico de la Argentina toda, su capital se constituyó en un nodo vital para el tráfico de mercancías de la producción del campo hacia el mundo. Con ese objetivo se organizó una red ferroviaria regional que conectó al país de un modo radial, el cual permanece hasta hoy, y que generó un esquema de crecimiento basado en el puerto de Buenos Aires como las "puertas al mundo"...

...Las consecuencias de ese modelo de país centralizado están aún vigentes y sintetizan la Argentina nacida de un modelo agroexportador. Buenos Aires está conformada en la actualidad como una gran metrópolis que sigue un proceso de expansión territorial sin barreras geográficas que la contengan, ya que se encuentra en una pampa cuya única frontera natural es el Río de la Plata hacia el oriente, y su estudio exige una lectura de orden macrourbano en que la pobreza y el continuo crecimiento poblacional, producto de la llegada del interior de la Argentina y de emigrantes de países vecinos en busca de trabajo, generan una expansión permanente.

Este artículo se propone un acercamiento a la Buenos Aires contemporánea, que, junto con su extensión abrumadora, su creciente población o sus diversidades sociales, marcan un nivel de conflictividad y a su vez de riqueza

Globalization, Trade,
Integration, Development,
Growth

KEY WORDS

ABSTRACT

The concept of globalization involves recognizing similar situations in different parts of the world and solving them appropriately. Since every situation preserves its individuality and there are many common factors necessary to be treated as a whole, it is necessary to share knowledge and to embrace solutions. Secondly, the term that comes from the word globalization is trade, which far from being in

cultural característica de nuestro tiempo. Se deja abierto un abanico de preguntas con miras a intervenciones futuras.

vogue recently, like globalization, has a more established significance without losing meaning or effect. The question is how to handle a trade in a constructive and efficient way.

From Colonial times in Argentina, there was a close relationship with the core countries which resulted into a diverse commercial/technological trade based on the historical events. This concept of technological trade was taken to the city and the country as well, and Buenos Aires must be understood as a huge city coming from a commercial enclave in the sixteenth century, reaching our days as a figurehead of a country and its relationship with a world dyed of economic, social and political contributing factors.

This idea of country and development was consolidated in the nineteenth century and is still in force despite of the great contradictions and distortions of this centralized growing mode. By scanning Buenos Aires history, this paper suggests the transformation of the global term by assuming that we live in an interconnected world but fundamentally different. Buenos Aires is a port city through which the European immigration and trade went through from colonial times until today. From this central point of Argentina as a whole, its capital became a vital node for the traffic of production goods to the world. The objective was to organize a regional rail network which connected the country in a radial mode which still remains, generating a growth pattern on the Port of Buenos Aires as the "doors to the world."

The consequences of this centralized model are still in force and synthesize the Argentina, born from an agro-export model. Nowadays Buenos Aires is a great metropolis which continues its process of territorial expansion without geographic barriers, since it is located in a Pampa whose only natural border is Río de la Plata to the east, and its study requires a reading of macro-urban order in which poverty and continuous population growth -as a result of the arrival of the interior of Argentina and migrants from neighboring countries looking for jobs- generate an ongoing expansion. This paper proposes an approximation to the contemporary Buenos Aires, which similar to its overwhelming extent, its growing population or its social diversity mark a level of conflict and cultural richness, characteristic of our time, opening a range of questions with a view to future interventions.

FECHA RECEPCIÓN: 18/07/10
FECHA ACEPTACIÓN: 04/09/10



La CIUDAD DE BUENOS AIRES Y EL RÍO DE LA PLATA
UNA CIUDAD QUE DA LA ESPALDA A SU RÍO

La primera mirada de los españoles sobre la llanura pampeana fue desde el río. Desde el Río de la Plata llegaron los barcos que en 1536 fundaron, al mando de Pedro de Mendoza, la ciudad de Trinidad (Groussac, 2010), la cual era en definitiva un fuerte militar de una dimensión aproximada a una hectárea. Este primer asentamiento no iba a durar mucho ya que en 1541 se ordenó el despoblamiento y el traslado de sus habitantes a la ciudad de Asunción, hoy capital del Paraguay.

Desde el principio de la colonización española los criterios y valores dominantes fueron de tipo económico y extractivo; se tardó muchas décadas en desarrollar una producción



que diera sustento y razón de ser a la creación de una ciudad en estas tierras despobladas del sur del continente, ya que no existían minerales ni ninguna otra riqueza para extraer y llevar a España, que justificaran la fundación de una ciudad. La imposibilidad de un envío rápido de un producto con valor le quitó interés comercial a la región del Río de la Plata, que ni siquiera podía lograr sustentarse por sus propios medios y dependía de regiones más desarrolladas de América o de España (Gutman & Hardoy, 2007). Es así que la razón de mantener una nueva ciudad no tuvo mucho asidero hasta décadas posteriores con el peligro real de una invasión portuguesa.

Este fue el motivo de que en 1580 se fundara por segunda vez la ciudad que hoy conocemos como Buenos Aires. Esta vez la colonización se realizó con españoles y criollos llegados desde el norte del territorio en barcos que descendieron desde Asunción del Paraguay por los ríos de la Mesopotamia. Sería la fundación definitiva de la ciudad.

Una vez constituida la fundación y la distribución de tierras en las zonas cercanas, comenzó el transporte de la producción a través del puerto. Se produjo el envío de cueros, astas y manteca de vacas y caballos como única producción del sector. La ciudad/puerto que caracterizó a Buenos Aires mantuvo desde entonces hasta hoy el papel centralizador de la producción agrícola y ganadera, la cual enviaba al exterior, así como la recepción de materias elaboradas llegadas de España y luego de Inglaterra, principalmente. Por esta razón la palabra intercambio tiñó las relaciones comerciales desde un principio, pero el intercambio nunca fue equitativo ya que de Buenos Aires salieron barcos cargados de materias primas agropecuarias y desde el viejo continente llegaron productos industrializados; esta disparidad se mantuvo sin permitir un crecimiento en la economía local.

Geográficamente, la región de la Pampa húmeda donde se ubica Buenos Aires tiene hacia el este un límite claro: la inmensidad de un espejo de agua turbia y dulce llamado Río de la Plata. Un río muy difícil de explicar por su magnitud que supera las conocidas con el nombre de río. Solo en días de cielo diáfano se distingue una tenue línea que es la orilla opuesta y sus márgenes son claramente diversas: la oriental que pertenece al Uruguay tiene playas de arenas amarillas y las costas argentinas se componen del sedimento en forma de barro que desciende de la cuenca amazónica traído por el río Paraná, el cual, endurecido, genera una playa de barro

macizos llamados tosca. El fenómeno se completa con la característica que la costa uruguaya se degrada permanentemente, perdiendo metros de continente, mientras que la costa argentina, por el contrario, se sigue sedimentando y ampliando en forma de delta.

El Río de la Plata se funde en el Océano Atlántico, distinguiéndose solamente por el color de sus aguas (Borthagaray, 2002). Es un río calmo que cuenta con pocas islas. A pesar de ello, al ser atravesado por fuertes vientos del sudeste y del sudoeste, eleva el nivel de sus aguas y dificulta en gran medida la navegación.

Desde el Urbanismo, la relación río-ciudad pasó por un vaivén de situaciones ambivalentes.

Buenos Aires se fundó de acuerdo con las Ordenanzas de Descubrimiento y Población que desde 1573 fueron firmadas en España (Petrina, 1998).

Debido al retraso en su fundación definitiva, se rigió por dichas normas, lo que le valió tener una población organizada con los nuevos criterios concebidos para nuevos asentamientos sin urbanizaciones preexistentes.

La cuadrícula con la Plaza de Armas, las instituciones públicas y las islas con los lotes para las parcelas que luego pasarían a llamarse manzanas contemplaban criterios de orientación y la vinculación con las rutas que unían las localidades vecinas. La elección del sitio se debió a la búsqueda de un terreno alto y la provisión de agua potable, ya que no existía ningún condicionante de tipo económico extractivo que justificara una localización en especial. La ciudad se consolidó así, sin mediar una interrelación espacial con el Río de la Plata, salvo su puerto y la Aduana (Varas, 2006).

El río representó por mucho tiempo la espalda de la ciudad, una zona destinada a los servicios, donde las lavanderas iban a remojar la ropa y la vida doméstica hacía parte del territorio. Esta decisión inicial de organización de ciudad con base en un Cardo y un Decumano fue definitoria y continuó hasta el presente, consolidándose una forma de hacer ciudad y de relacionarse con el otro territorio que en la cotidianidad llamamos simplemente "el río".

Luego, en la época de esplendor económico del sistema productivo agro-ganadero de la Generación de 1880, se realizaron intervenciones urbanísticas de forma lineal que aportaron paliativos a este comienzo poco inclusivo del río y sin relación directa entre la ciudad y su rivera. Con el proyecto de la Costanera Sur, la ciudad pasó a tener el paseo de los domingos

por excelencia y el balneario del verano coronado por una arquitectura ornamental con bares y restaurantes en diversos estilos arquitectónicos. Era un paseo de una ciudad en la cual el auto no interfería con la vida de los ciudadanos.

Con la construcción de subterráneos, los ensanches de las grandes avenidas y las demoliciones surgidas de estas obras, el borde de la Costanera Sur y la posterior materialización en el norte de la ciudad, su costa se convirtió en los lugares destinados a arrojar escombros. Se veía esta actitud como algo positivo; el hecho de ganar tierras al río era sinónimo de progreso, sin tener en claro su finalidad; esto ocurrió a lo largo de cincuenta años. Volvió a descuidarse el borde del río y se lo menospreció, quizás poco valorado por no ser un mar...

Luego entre 1966 y 1996 la zona costera norte se vio afectada por proyectos intrusivos que fueron tomando partes del sector, involucrándolo en concesiones gastronómicas, tenencias precarias, clubes y distintas situaciones irregulares que fueron alejando al río cada vez más de la ciudad y degradando sus aguas antes limpias y luego contaminadas, lo que convirtió los baños típicos del verano y la pesca deportiva en algo riesgoso e insalubre.

En los últimos diez años se vivió una situación inversa que promovió lentamente la vuelta a una relación sana entre ciudad y río.

Actualmente, por un lado se están demoliendo las construcciones clandestinas o de uso precario en el borde ribereño y por otro se está definiendo un sector de borde y de expansión costera con nuevos proyectos en los que el verde y los pavimentos están siendo tratados de un modo paisajístico con las condicionantes urbanas que requiere un espacio público para una gran ciudad en la que los días festivos exigen grandes extensiones recreativas al aire libre.

El caso de Puerto Madero y la rehabilitación de los viejos depósitos de mercadería transformados en oficinas y restaurantes generó una tendencia que marcó un lineamiento a seguir en nuevos proyectos, los cuales, con un menor capital de inversión, se fueron adaptando de un modo apropiado a la realidad de la ciudad. El Parque de los Niños en el límite norte de la ciudad, en el borde con la Provincia de Buenos Aires, es un ejemplo positivo de transformación, con pocos recursos, de un territorio; de un buen uso, sin connotaciones de derroche por la administración de la ciudad.



La Boca DEL RIACHUELLO Y La emigración europea

EL SUR DE LA CIUDAD, Y LA DEUDA DE UNA INVERSIÓN
EQUITATIVA FRENTE A LA PUJANZA DEL NORTE

Desde la época de la Colonia, la ciudad se fue consolidando desde el Parque Lezama y el Riachuelo hasta el confín que tenía a la barranca de la Recoleta y su cementerio como extremo norte. El Riachuelo, como primer puerto natural, configuraba el sector industrial y salida de la producción y llegada de los productos del exterior; se conformó como un sector de trabajo.

Luego, en el siglo XIX y principios del XX, con la llegada de una gran ola de inmigrantes europeos el sector siguió expandiéndose y generándose una cultura basada en la hibridación de los recién llegados con los criollos, en la que surgieron productos culturales autóctonos como el tango, el lunfardo (transformación de vocablos del idioma castellano surgida de los cruces de las palabras de origen dialectal e idiomas aportados por los inmigrantes) y el desarrollo urbano del área caracterizado por el uso de materiales bajados de los barcos, conformando la tipología del Conventillo materializada con chapas y pintada con vivos colores.

Sin embargo, un condicionante social de fuerte impacto en este sector de la ciudad fue la epidemia de la fiebre amarilla en el siglo XIX que modificó la tendencia del crecimiento de la zona, despoblando el sector y consolidando definitivamente el crecimiento del sector norte. Tal fue el impacto de esta epidemia que redujo la población de la ciudad en un 8% y cerró gran parte del comercio y viviendas del área sur de la ciudad. Tendencia que aún se mantiene y se trata de revertir con el proyecto de trasladar la sede de gobierno de la ciudad hacia esta área.

Partiendo de esta situación demográfica surgida del éxodo del sector pudiente hacia el norte, con los años la Boca se convirtió, junto con el resto de la zona sur de la ciudad, en un área sin inversiones a gran escala, perdiendo sus fuentes de

trabajo y remplazando sus habitantes inmigrantes europeos con los nuevos inmigrantes de la ciudad de origen latinoamericano.

El Riachuelo es hoy un símbolo nacional de la desidia y la no concreción de políticas ambientales claras y a largo plazo. Es considerado uno de los ríos más contaminados del planeta, centro de promesas de todos los gobiernos porteños que organizan planes de limpieza y saneamiento de sus aguas con proyectos que nunca se terminan de concretar dado que el problema supera a la propia ciudad de Buenos Aires, entendiendo que el sector de río que bordea a la ciudad es parte de una cuenca de mayor envergadura denominada Matanza-Riachuelo.

Este río de llanura limita la Ciudad de Buenos Aires con Avellaneda, en la Provincia de Buenos Aires. Un área de neto corte industrial.

En su margen sur el barrio llamado Isla Maciel conforma uno de los sectores del Gran Buenos Aires más degradados, contaminados y peligrosos.

Existen en la actualidad más de ocho puentes que conectan dichos sectores, la mayoría de ellos cerrados; es prioritaria la reactivación de los mismos y la materialización de las nuevas propuestas que descongestionen el uso de los pocos nexos que actualmente funcionan.

El barrio de La Boca es visitado por todo el turismo internacional que viene a Buenos Aires; sin embargo, esa situación no es correctamente explotada para lograr un desarrollo económico para el barrio. En él conviven varios iconos sociales: la cancha del club Boca Juniors; "Caminito", una calle que caracteriza el sector de conventillos; el Museo Quinquela Martín, pintor que representó el barrio y el trabajo en los barcos como instancias de interés en la cada vez más consolidada industria cultural. Existe aquí un nodo en que el crecimiento debe estar ligado a la estrategia de poder canalizar la oportunidad que brinda la singularidad de este sector de la ciudad.



CONCLUSIONES

1. Buenos Aires debe relacionarse con su geografía, reconocer que mejora sus condiciones de vida incorporando a su patrimonio los espacios abiertos y naturales como: la costa del Río de la Plata, el reconocimiento del Riachuelo como elemento geográfico articulador y componente de su límite sur, y la Reserva Ecológica como pulmón de territorio natural renovador que enriquece a la ciudad y su relación con el límite oriental de la misma. De estos considerandos deben surgir las futuras áreas verdes y abiertas que una gran metrópolis requiere y que vienen a remplazar el pulmón verde que la Generación de 1880 planificó para delimitar el borde este-oeste de la ciudad con la planificación de la Avenida Parque General Paz que contaba con 15 km de desarrollo y 100 m de ancho, donde avenida y parque conformaban por excelencia el sector de recreación de Buenos Aires. Hoy los requerimientos viales de esta gran ciudad han avanzado sobre el verde, casi extinguiéndolo. Esta área verde debe ser remplazada por nuevos espacios de la ciudad y mejor distribuidos. Buenos Aires es una ciudad en que la relación metros cuadrados de verde/habitante supera la mínima sugerida por las asociaciones internacionales; sin embargo, los espacios abiertos están mal distribuidos y áreas centrales como Caballito o Flores, donde se concentra un número muy alto de habitantes por metro cuadrado, se encuentran en un déficit de áreas abiertas.

2. El otro gran problema que se debe afrontar en esta década es el pronto saneamiento de los ríos de llanura en

la provincia de Buenos Aires (Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2001); sin la resolución de la cuenca Matanza- Riachuelo, entendida como una unidad, se hace imposible cualquier solución aislada para la ciudad de Buenos Aires. Se requiere la interconectividad con sus límites geográficos cercanos en todos sus aspectos: ambientales, de transporte, donde la movilidad esté a la altura de poder garantizar el traslado diario de más de un millón de personas que ingresan a Buenos Aires a trabajar y vuelven a sus hogares por la noche, abandonando nuevamente la ciudad.

3. Buenos Aires mantiene históricamente un importante déficit habitacional, que aún no se revierte y que en tiempos de inversión y trabajo se acentúa de un modo alarmante con la constante aparición de nuevos barrios en terrenos fiscales y con viviendas precarias. Este es un problema grave ya que la ciudad debe resolver, por un lado, su crecimiento demográfico natural y, por el otro, la constante llegada de familias del interior del país y de países limítrofes. Esta constante toma de terrenos acentúa la dificultad de preservar los espacios vacíos, como plazas y espacios verdes, que constantemente son invadidos y colonizados para organizar nuevas "villas".

Una posición realista frente al problema de la vivienda es asumir la dificultad de poder resolver de un modo definitivo este gran déficit y trabajar desde lo urbano y lo social, aportando mejores unidades de vivienda a los barrios existentes. Si bien cada situación requiere un estudio específico, por muchos años no se realizaron inversiones por considerarse que estas villas estaban asentadas de un modo "provisorio". Entender la emergencia sanitaria y edilicia actual llevará a encontrar paliativos intermedios tanto al problema de la vivienda como a la urbana.

BIBLIOGRÁFICAS

- BORTHAGARAY, J. M. (2002). *EL RÍO DE LA PLATA COMO TERRITORIO*. EDICIONES INFINITO.
- CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL. (2001). *PLAN URBANO AMBIENTAL. DOCUMENTO FINAL*. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.
- GROUSSAC, P. (2010). *MENDOZA Y GARAY*. ПОВУКО.
- GUTMAN, M. & HARDOY, J. E. (2007). *BUENOS AIRES 1536-2006. HISTORIA URBANA DEL ÁREA METROPOLITANA*. EDICIONES INFINITO.
- JUNTA DE ANDALUCÍA.
- PETRINA, A. (1998). *BUENOS AIRES. GUÍA DE ARQUITECTURA*.
- VARRAS, A. (2006). *BUENOS AIRES. UNA TRILOGÍA METROPOLITANA*. ПОВУКО.

LOS VAPOROSOS DE LA FLEECOS IMPOSTURA

DE CUANDO LA ARQUITECTURA SE CONVIERTE EN INSTRUMENTO DE PODER POLÍTICO Y ECONÓMICO

[THE VAPOROUS FRINGES OF THE IMPOSTURE FROM THE TIME WHEN
ARCHITECTURE BECOMES AN INSTRUMENT OF POLITICAL AND ECONOMIC POWER]

Por: **Juan Luis Piñón**

