

Argentina

Rubén PESCI

Arquitecto, BsAs.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE 150 AÑOS DE URBANISMO EN ARGENTINA

I. Cuadrícula, colonización agraria y Arte Urbano

Desde nuestra independencia en 1810 hasta 1882, cuando se funda la ciudad de La Plata, la Argentina vive una ebullición de avances desde el puerto (la orgullosa Buenos Aires) hacia el poco explorado e inmenso territorio interior. Casi 3 millones de km² estaban allí disponibles inhóspitos hacia el Sur (mundo del aborigen inconquistado) y aislado hacia el Norte (otrora vinculados al poderoso Virreinato del Perú).

Se produce primero un vacío de 40 años, signado por guerras internas entre unitarios (del puerto) y federales (de las Provincias). Sólo en la unificación en 1852 comenzará la pacificación del país y el proceso de modernización. Una clave domina este nuevo período: la expansión agropecuaria y el tendido de ferrocarriles. Con esas premisas, se desató la voluntad de fundar ciudades, como enclaves de servicio al agro, y estaciones ferroviarias de enlace con el puerto (en especial el de Buenos Aires).

La principal influencia urbanística utilizada fue la herencia de la ciudad en cuadrícula de fundación hispánica, que entre 1636 (primera fundación de Buenos Aires) y la Independencia había creado ciudades ordenadas y jerarquizadas. Pero las ideas higienistas y escénicas del neoclasicismo y el barroco se entremezclaron creativamente, incorporando principios de modernidad:

- Calles amplias y arboladas.
- Avenidas con ramblas verdes centrales.
- Plazas forestadas y de mayor magnitud.
- Incorporación de huertas y quintas perimetrales.
- Áreas ferroviarias y portuarias.
- Hospital, escuelas y otros equipamientos sociales.
- Parques urbanos.

Las nuevas ideas del Arte Urbano se recrearon en estas extensas tierras, y en especial en las llanuras pampeanas (de mayor expansión económica y demográfica por el auge de la producción rural cerealera) fueron surgiendo trazados ejemplares de urbanismo y de representación edilicia monumental.

La Plata, fundada en 1882 como nueva capital de la poderosa Provincia de Buenos Aires y símbolo de unificación nacional, es el ejemplo saliente y culminante de este período. Una verdadera obra maestra de Arte Urbano, un cuadrado regular de 1.600 hectáreas,

tramado cada 6 cuadras por avenidas arboladas y cruzado por una trama girada de diagonales de tránsito fluido. Tranvías, alumbrado eléctrico, redes de saneamiento y arbolado profuso demostraron su modernidad, y las manzanas equiláteras de su trazado conservaron la identidad de la cuadrícula heredada.

Desde entonces hasta 1920, un mar de ciudades artificiales y bellas vinieron a completar el tejido territorial. Sólo en la Provincia de Buenos Aires fueron más de cien, y al Sur de Córdoba y Santa Fe (tierra fértil, poblada de colonos italianos), cada 20 km. una ciudad, con una esbelta torre de iglesia, marcó el paisaje y posibilitó una cultura agraria ejemplar.

Grandes urbanistas, conocidos y desconocidos, aportaron una destreza tal que merece el calificativo de gran arquitectura y urbanismo civil, ejemplo republicano y progresista. Recordemos los nombres del Ing. Pedro Benoit, el paisajista francés Thays, entre los más destacados.

Desde entonces, en la Argentina reciente y hasta este fin de siglo, sólo se produjo una tendencia de arrastre: la consolidación primeramente de esas cientos de nuevas ciudades, y la confusión después (desde 1950 en adelante) cuando la expansión poblacional derivada de la inmigración del campo a las grandes ciudades produjera el mismo efecto acelerado que en casi todo el mundo.

Marginalidad, suburbio degradado, insuficientes servicios, gigantismo, contaminación, riesgos, que sin medidas eficaces de gobernabilidad socio-económica y planeamiento, sólo condujeron al deterioro.

2. La historia oficial y la historia real

La anterior se parece mucho a la historia real de la evolución que sufrió la historia del urbanismo en Argentina en estos últimos 70 u 80 años. Existe otra historia (algo así como la «historia oficial», áulica o erudita) donde pasan cosas notables, pero pocas y aisladas.

El Plan de Le Corbusier para Buenos Aires, entre 1925 y 1936, renovó el saber de los urbanistas de avanzada y dejó huellas decisivas (algunas realizadas, como la inmensa Avenida 9 de Julio) para el urbanismo porteño. La nueva San Juan, reconstruida después del trágico terremoto de 1944, contempló principios de la Carta de Atenas, sobre una matriz de cuadrícula histórica. Casi una ciudad de La Plata, más vial y racionalista. Grandes episodios funcionales, como la Avenida Gral. Paz (de circunvalación de Buenos Aires) plantearon en 1938 la modernidad vial y los parques lineales.

Los barrios sociales del Arq. Bereterbide (fragmentos de ciudad justa) marcaron una utopía posible. Buenos planes reguladores mostraron a arquitectos, como Odilia Suárez y José Luis Bacigalupo (quien proyectara recientemente la nueva Capital que se propuso trasladar al Sur), seguros de su oficio. Pero fueron sólo fragmentos, en un mar de oscuridad y retorno al pasado o de improvisaciones sectorialistas.

3. Recientes utopías (y la utopía recuperada)

Quizás era lógico esperar alguna vez una fuerte reacción al «dejar hacer, dejar pasar» de tanto tiempo y tanta crisis. La magnitud de los problemas urbanos y la fuerte conciencia mundial sobre la cuestión, impactaron a algunos grupos, centros, universidades y proyectistas destacados.

Desde 1980, y en especial desde el retorno de la democracia en 1983/84, intentos sagaces y productos interesantes marcan una nueva fase.

Es difícil nombrar personajes, pero quizás lo es menos destacar procesos de ciudades donde algo está cambiando: Córdoba con una acción sostenida de urbanismo y planes estratégicos, Rosario y Mendoza con actuaciones más fragmentarias pero de calidad, y Buenos Aires, buscando su articulación intermunicipal como Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), son quizás las iniciativas más grandes. Pero decenas de buenas propuestas y acciones más reducidas (Paraná, Campana, Luján, Tucumán, etc.) se incorporan a este panorama.

Por último, proyectos urbanos memorables (como Puerto Madero, en Buenos Aires) dan testimonio de improntas construidas que marcan el rumbo a la integración urbanismo-arquitectura. Queda la incógnita habitual: ¿se estará asegurando una nueva cultura urbanística o son sólo despuntes ilustrados? Estará por verse.

Estados Unidos

Thomas F. GLICK

Departamento de Historia, Universidad de Boston.

DOS ETAPAS DE PLANIFICACIÓN EN EL SIGLO XX

El fracaso general de la planificación regional en Estados Unidos de los últimos cien años puede entenderse en términos de una paradoja subyacente: virtualmente todas las decisiones importantes respecto de la planificación se hacían —y siguen haciéndose— al nivel más local, el del municipio. De aquí, siguen una serie de consecuencias obvias:

1. Los grandes cambios tecnológicos (sobre todo, los relacionados con el transporte) han tenido efectos contrarios a los que se preveían.
2. Los pocos éxitos de la planificación regional han sido nacionales (como la famosa Autoridad del Valle del Tennessee, TVA) y, en general, remediables (como la legislación de los años 30 en torno a la protección del medio ambiente y las agencias y controles que esta ponía en acción).
3. Los grandes fracasos de la planificación urbana, como los infames *housing projects* (bloques de urbanización para gente pobre —generalmente de color— para salvarles de los barrios degradados —*slums*— en que habían vividos antes), también han sido **federales**.

En los años 1920 y 30, el grupo profesional más activo en la planificación era la Asociación Americana de Planificación Regional (Regional Planning Association of America, RPAA), cuya figura más representativa era

Lewis MUMFORD (1895-1990), ahora más conocido por su monumental obra de historia urbana, *La ciudad en la historia*, Mumford, que era también un importante filósofo de la tecnología, creía que la «paleotécnica», la de la revolución industrial, había dado muy buenos resultados con la creación de ciudades tan disfuncionales y desequilibradas —sobre todo en la relación entre ciudad y región— que nos es familiar a todos. Un nuevo conjunto tecnológico, que él denominaba «neotécnica» (estaba pensando principalmente en las técnicas de comunicación y transporte) haría posible la reconfiguración del crecimiento urbano, que resultaría en una redistribución de población y de mercancías, dirigiéndolas hacia ciudades de nueva fundación. La redistribución a venir, Mumford la llamaba «la cuarta migración» norteamericana. La primera era la colonización; la segunda, la migración hacia ciudades industriales; la tercera, a los centros financieros, y la cuarta sería una migración a los centros regionales estimulada por un nuevo conjunto técnico: «La ocasión es el poder eléctrico y el transporte automovilista, los cuales, junto con la radio y el teléfono, tienden a igualar las ventajas sobre una área grande, de tal modo robando a la ciudad central de la mayor parte de su «atractivo».

Tales ciudades nuevas, en el concepto de Mumford y la RPAA habrían de constituir verdaderas ciudades regionales (en la misma línea que la «ciudad-jardín» inglesa). Cada ciudad tendría en sus contornos un cinturón verde, incluyendo las granjas necesarias para