

Brasil

Roberto SEGRE

Profesor del IPPUR (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional)
Universidad Federal de Rio de Janeiro

LA VOCACIÓN «PORTEÑA» DE BUENOS AIRES

La capital de la República Argentina vive un eufórico fin de siglo –acorde a los fuegos de artificio del nuevo milenio–, con las innovaciones acaecidas en sus estructuras formales y funcionales: el rescate del antiguo Puerto Madero –operación mixta entre el Estado y la iniciativa privada, con una inversión de 1,4 billones de dólares–; el desarrollo de **shoppings** y actividades recreativas a lo largo del eje norte del Río de la Plata –el privatizado «Tren de la Costa», que une Buenos Aires al Tigre–; la conversión de los viejos edificios de «La Recoleta» y del Mercado de Abasto en centros comerciales y de esparcimiento; el proceso de renovación del histórico barrio de San Telmo. Intervenciones asociadas a la imagen de bienestar y opulencia de la **affluent society** que apoya el «nuevo» peronismo –el de los ricos, en vez de los pobres que se identificaban con el General Perón– instaurado por el presidente Carlos Menem, quién afirmó enérgicamente: «La Argentina ya no es un país del Tercer Mundo». Pocos beneficios reciben de estas millonarias inversiones los operarios de la cercana Avellaneda, o los campesinos de las olvidadas provincias de San Luis o Santiago del Estero, entre las más necesitadas del país. Quizás se pregunten los angustiados desocupados –el 18% de la población laboral–, y los habitantes de las «villas miseria» del Gran Buenos Aires, sobre la validez de la renovación del centro urbano, frente al abandono de la extendida suburbia. Es la coincidencia con los radicales símbolos revolucionarios, ahora vaciadas totalmente de sus contenidos originarios con los **mass-media**: Madonna y Antonio Banderas logran personificar a Evita y al Che Guevara, como entretenidos personajes de

una histórica ópera **rock**, filmada en la Casa Rosada, sede del gobierno argentino.

Bueno Aires es una ciudad aristotélica, al corresponder su esencia funcional básica con el enunciado del pensador griego: «El mar permite satisfacer las necesidades de la ciudad, es decir, importar lo que el país no produce y exportar las materias en que abunda» (**La Política**, Aristóteles, Libro 4, Cap. V: 120). A partir de la creación del Virreynato del Río de la Plata en el siglo XVIII, la ciudad se convirtió en el «embudo» del cono sur. Por allí salían las tradicionales materias primas que generaba la Pampa –trigo, maíz, cueros y carne salada–, y se recibían los productos manufacturados europeos. Con la independencia de España surge el sueño republicano de poblar el país con los inmigrantes del Viejo Continente, llegados en busca del bienestar de América. Entre 1857 y 1914 entraron por su puerto 3,3 millones, cuya mayoría permaneció en la capital, transformándola a inicios de siglo en una gran metrópolis. La neoindependencia de Inglaterra establece un estrecho vínculo económico. Carnes y granos se envían a Albión, surgiendo las indispensables estructuras funcionales: el sistema ferroviario –un abanico con centro en Buenos Aires–; los frigoríficos, los silos y el puerto. Desde el siglo XIX la línea costera del Río de la Plata y los precarios muelles caracterizaron el límite de la ciudad, reforzado por el edificio semicircular de la Aduana ubicado frente a la casa de gobierno, y el arbolado Paseo de Julio, área de esparcimiento entre el río y las manzanas residenciales.

El intenso movimiento de personas y mercancías motivó la construcción de un puerto. La lógica indicaba una ubicación distante del centro urbano –la propuesta del ingeniero Huergo–, pero los ingleses financian el proyecto de Eduardo Madero, mimético de los **dockland** londinenses: un

eje de 25 manzanas con cuatro grandes espejos de agua bordeados de grúas, silos y rudos depósitos de ladrillo. Construido entre 1880 y 1890, recibe en 1910 treinta mil barcos y en 1915 los silos almacenan 300 mil toneladas de granos. En 1920, ya era obsoleto y queda sustituido por el Puerto Nuevo, aún vigente en la actualidad. Desde entonces, la ciudad pierde el contacto directo con el río. En 1919, el intendente Carlos M. Noël abre el paseo de la Costanera, bello **boulevard** clásico, diseñado por el urbanista francés J.C.N. Forestier, quién desea rescatar la poesía del paisaje ribereño, más allá de las duras y severas construcciones funcionales. Trabajo y descanso, alegrías y tristezas, nostalgia y terruño se unen en este límite esencial de la ciudad, tan próximo a Carlos Gardel. Por una parte, las fiestas populares y el tango bailado al aire libre en la Costanera frente a la desprejuiciada fuente de «Las Nereidas» de Lola Mora; por otra las canciones portuarias del «zorzal del Plata» —**Volver y Mi Buenos Aires querido**—, lloran sobre recuerdos y olvidos. En 1929, Le Corbusier poco sensible a tangos y milongas, imagina en ese espacio una monumental y fría **Cité des Affaires**, con rascacielos cartesianos ubicados en una plataforma sobre el río, transformando la zona del puerto en un espacio verde deportivo. Idea retomada por la dictadura militar en los años setenta, que anula el paisaje marítimo de la Costanera al rellenar 3.5 millones de metros cuadrados en dicho eje, aspirando materializar un gran Centro Direccional inmune a violencias y contradicciones sociales, territorio hoy convertido en la mayor «reserva ecológica» de la ciudad.

Finalmente, en 1989, el gobierno acomete la recuperación de este espacio urbano estratégico para integrarlo a la polifuncionalidad de las estructuras centrales. Un equipo dirigido por Jordi Borja y Joan Busquets de Barcelona y Alfredo Garay y Jorge Moscato de Barcelona, realizan un estudio preliminar sobre la refuncionalización de espacios y edificios. Se llama a un concurso de ideas y se establecen las directivas básicas —infraestructurales, funcionales y estéticas— que implementará la Corporación Antiguo Puerto Madero. En coincidencia con los proyectos en curso en los **water-front** de ciudades norteamericanas, asiáticas y

europeas —Toronto, Barcelona, Amberes, Rotterdam, Osaka—, se preve la apropiación de este espacio por empresas e individuos de altos recursos económicos, con capacidad financiera de inversión. La tesis del gobierno peronista es que la afluencia de dinero en una iniciativa puntual luego se revertirá en beneficio del resto de la ciudad. Queda la duda si la fragmentación del tejido urbano y la **ghettización** del espacio no incrementará la segregación funcional y social.

Cabe reconocer la alta calidad de los resultados obtenidos en el rediseño de los galpones y en el cuidado y refinamiento del espacio circundante y del mobiliario urbano. Aquí se han dado cita los mejores estudios de arquitectos de Buenos Aires —entre otros, Juan Carlos López, SEPPRA, Dujovne y Hirsch, Justo Solsona y Asoc., Baudizzone-Lestard-Varas, Hampton-Rivoira-Cabeza—, y algunos profesionales de renombre internacional: César Pelli construyó el triangular bloque de oficinas «República» y John-Pedersen-Fox diseñaron la torre Telecom, primer edificio «inteligente» de la ciudad. El plan posee una escala territorial y arquitectónica. La primera consiste en enfocar el eje de Puerto Madero en un elemento intermedio entre la ciudad y la recuperación de la Costanera y la Reserva Ecológica, asumidas como áreas verdes, de recreación y esparcimiento de los habitantes de Buenos Aires. La segunda, establece el fortalecimiento de la vida social, laboral y comercial, a lo largo y dentro de los almacenes portuarios totalmente vaciados y rediseñados por dentro, y parcialmente transformados en su aspecto exterior. El agregado de una galería acristalada para aligerar la pesadez muraria de las fachadas de ladrillo y la valorización de los **pilotis** en la planta baja a lo largo de los espejos de agua —espacio de circulación y de localización de las mesas al aire libre de cafetines y restaurantes—, definen un ámbito vivencial de significativa riqueza situado a pocos centenares de metros de la densa compacidad urbana que alberga la frenética **City**. Es un remanso de paz y serenidad con cualidades paisajísticas inéditas en Buenos Aires, ciudad que prácticamente en el siglo XX se había alejado definitivamente del agua originaria. Quizás resulte verídica la afirmación de Alfredo Garay al decir que «Puerto Madero es la postal porteña del año 2000».