

# Argentina

Rubén PESCI

Arquitecto. Presidente Fundación CEPA. Presidente FLACAM (Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales). Director revista Ambiente

## EL PUENTE DEL RÍO DE LA PLATA

El proyectado puente Punta Lara (Argentina)-Colonia (Uruguay) se propone unir vialmente las dos orillas del gigantesco Río de la Plata.

Con una longitud de 44 kilómetros, será el más largo del mundo. Pero también uno de los más discutidos.

Después de largas previsiones (que se originan desde el visionario Domingo Faustino Sarmiento, hacia 1870) y estudios técnicos, el Gobierno de Uruguay ya aprobó su construcción. Pero en Argentina aún continúa el debate parlamentario, y las voces encontradas aún se levantan en áspero duelo.

Tres cuestiones se enarbolan a favor y en contra.

### 1. NAVEGACIÓN Y PUERTOS

Se asegura que no alterará en absoluto las facilidades de navegación por el Río de la Plata, previéndose una altura del puente, en su tramo central, de 65 metros (más alto que todos los buques existentes), y que la conexión vial no alterará el rol de sistemas del Puerto del Río de la Plata (Buenos Aires, Montevideo, La Plata, Zárate-Campana, Nueva Palmira) y más bien permitirá mayores complementariedades entre ellos.

En contra están quienes ven obstáculos a la navegación por los grandes pilares del puente y alteraciones ecológicas por las modificaciones hidrológicas que sufriría el río.

### 2. EFECTOS DE ALCANCE REGIONAL

Se asegura que el puente será una conexión más en el sistema de conexiones viales y ferroviarias del Mercosur, que facilitan el intercambio entre los puertos del Atlántico y los puertos del Pacífico, los grandes centros de producción y consumo de

San Pablo, Buenos Aires y Santiago, y además favorecería también el desarrollo descentralizado, pues incorpora mejor al sistema de integración todo el litoral sur de Uruguay y Montevideo, y el litoral patagónico de Argentina.

En contra están quienes dicen que el puente favorece la hiperconcentración de Buenos Aires (pues hace tierra en Argentina en el área de influencia del gran La Plata, a sólo 30 kilómetros de Plaza de Mayo), y además se argumenta que es un motivo para facilitar el turismo hacia Punta del Este, con beneficios sólo para el Uruguay. Algunos uruguayos sostienen que ésto favorece sólo al turismo argentino de corte depredador.

### 3. EFECTOS SOBRE EL DESARROLLO TERRITORIAL EN LAS CABECERAS

Se asegura que el puente provocará un rápido efecto endógeno de desarrollo urbano en las zonas de influencia directa de ambas cabeceras. Me ha tocado participar como consultor en algunos de estos estudios, y en efecto resultaría que el puente potenciará la interrelación cultural y económica entre ambas orillas del Plata (tan tradicional como la existencia de una cultura rioplatense, una de cuyas expresiones más famosas es el tango). Sin perjuicio de las graves preocupaciones que en materia de ordenamiento territorial y ambiental puede provocar semejante sinergia de desarrollo, si ello se logra controlar, los efectos de articulación metropolitana colocarían al Río de la Plata como una de las regiones urbanas más potentes del mundo.

En contra se alzan muchas voces de desconfianza en las posibilidades de lograr tal ordenamiento y prevención de impactos negativos, y de aquellos más «chauvinistas» que rechazan el aumento de integración entre Uruguay y Argentina.

Como puede imaginarse se trata de un caso del máximo interés, con repercusiones subcontinentales, y cuya inversión (que rondaría los 1.000 millones de dólares) también supone decisiones binacionales que comprometen en mucho la economía de ambos países y en especial la del más pequeño Uruguay.

Parece razonable atender a optimistas y escépticos, facilistas y cautos, y propiciar que se completen todos los estudios y proyectos necesarios (en especial el de ordenamiento territorial en ambas cabeceras) para evitar impactos negativos en todos los órdenes.

Pero el problema de fondo creemos que es otro, pues puentes o túneles que unen países

se han multiplicado últimamente (Túnel del Canal de la Mancha, Puente entre Dinamarca y Suecia) superando escollos técnicos y ambientales, y antiguas rencillas nacionalistas...

El punto central parece ser convertir al puente en un proyecto de integración cultural y económica —mucho más allá de un proyecto ingenieril y aún ambiental— para que el mismo sea un provocador de sinergias positivas y no un medio para procesos hegemónicos donde el pez grande se come al chico...

La gran similitud entre los dos países de las riberas del Plata, más semejantes quizás que ningún otro a nivel mundial, debería ser la garantía de integración.

## Brasil

Roberto SEGRE

PROURB. Río de Janeiro

### PEDRO MARTÍNEZ INCLÁN (1883-1957). PRIMER URBANISTA CUBANO

Según el prestigioso historiador de la arquitectura cubana, Joaquín E. Weiss, se le reconoce a Pedro Martínez Inclán el mérito de haber iniciado el debate teórico y la formulación de propuestas urbanas en La Habana de inicios de siglo WEISS (1949:351). Fundó en 1924, la Cátedra de Arquitectura de Ciudades, Parques y Jardines en la Escuela de Arquitectura de La Habana, con anterioridad a la homóloga creada en Rosario (Argentina) por Carlos María della Paolera en 1929 NOVICK (1992:119), y al primer curso de urbanismo impartido por el especialista austriaco Karl Brunner en Santiago de Chile en 1930 ELIASH & MORENO (1989:34). Difundió en el Caribe la Carta de Atenas, realizando una interpretación crítica de su contenido adaptándola a la realidad latinoamericana, un cuarto de siglo antes de que lo hicieran superficial y banalmente los llamados «grandes maestros de la arquitectura», reunidos en Machu Picchu

en 1977, UNIVERSIDAD NACIONAL «FEDERICO VILLAREAL» (1977)<sup>1</sup>.

A la edad de 28 años (1911), se gradúa en la Escuela de Ingenieros y Arquitectos de la Universidad de La Habana. Recibió allí una formación académica rigurosa, basada en la metodología de diseño *Beaux Arts*, impartida por el equipo de profesores que había fundado la Escuela en 1900: Eugenio Rayneri Sorrentino, Aurelio Sandoval García, Antonio Espinard Bastard, Andrés Castellá Abreu y otros. Recién graduado, comenzó a trabajar profesionalmente en la construcción de residencias y apartamentos —asociado con R. J. Ibern, P. P. Gastón, M. Díaz, A. Maruri—, en correcto estilo clásico francés, integrándose en 1913 a la administración estatal al ocupar el cargo de Jefe de la Sección de Arquitectura en el Departamento de Fomento del Ayuntamiento de La Habana, dirigido por el arquitecto Rodolfo Maruri, IBERN (1957:603). Allí inició su primer contacto con los problemas urbanos.

En esta década madura la vocación de urbanista de Martínez Inclán, sin por ello

<sup>1</sup> Llama la atención que a pesar de la presencia de un urbanista cubano —Felipe Préstamo, de la Universidad de Miami—, entre los llamados «Grandes Maestros de la

Arquitectura»(sic), no se citara el trabajo anticipador de Martínez Inclán, cuyo contenido resultó de mayor madurez y realismo que las vagas generalidades planteadas en esa reunión.