

The notion of “Urban Project” from a historical and cultural dimension. Proposals for the Costanera of Buenos Aires. 1887-1997

Alicia Novick

Colaboración: Agustina Martire

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Argentina

A lo largo de un siglo, una amplia gama de proyectos –que fueron desde iniciales propuestas de nuevos barrios hasta la faustica intervención del *water front* de Puerto Madero, pasando por el *amenagement* de parques y paseos- fueron propuestos para la Costaneras del Río de La Plata. El borde de un río que por geografía y naturaleza crea nuevos territorios, fue un laboratorio de experimentación proyectual para la ciudad, un espacio de oportunidad. Este *paper* analiza –muy sintéticamente- esos proyectos, sus actores, las concepciones urbanísticas y las políticas públicas que los presiden situándolos en cada uno de los escenarios históricos de referencia. Por un lado, y más específicamente, se propone un análisis de los proyectos para la costa de Buenos Aires en tanto “espejo” y en tanto “memoria”. Como “espejo”, pues cada uno de ellos ilumina las modalidades según las cuales se piensa y actúa sobre la ciudad en un momento dado. Como “memoria” porque cada uno de ellos conlleva en su formulación los residuos de proyectos anteriores, de reflexiones sobre el territorio, de las potencialidades del sitio y sus posibles articulaciones con el resto de la ciudad. Es desde la memoria más que desde la historia desde donde continúan actuando en los tiempos largos de la ciudad. Por otro lado, la secuencia de propuestas permite una reflexión sobre la reciente idea de “proyecto urbano”, que se presentó como una mediación entre los planes tradicionales y los proyectos de arquitectura, resituando sus alcances y sus dilemas constitutivos. Finalmente los proyectos impresos en una memoria colectiva, aunque se reformule su sentido, en sus transformaciones van incorporando las experiencias anteriores.

Este estudio se inscribe así en el contexto de un problemática de investigación de historia urbana desde una perspectiva cultural, centrada en el complejo proceso de formación –saberes y prácticas- que se dirimen en torno del urbanismo en Buenos Aires.

En 1887, conjuntamente con el establecimiento de las nuevas fronteras jurídico administrativas de Buenos Aires y al mismo tiempo que se construía el puerto y los grandes equipamientos de infraestructura y transporte que configuraban la ciudad moderna, se formulaban proyectos para nuevos barrios en tierras ganadas al río, consideradas espacios de oportunidad por los inversores privados que los promovían. Esos ambiciosos emprendimientos, aunque frustrados por la crisis de 1890, orientaron la localización de las futuras propuestas de espacios públicos costeros durante todo el siglo XX. Casi cien años después, en otro momento de inflexión se inició a fines de 1970 un proceso de “privatización” de los espacios de borde y, más recientemente, de la fachada fluvial, que mediante la fáustica operación de Puerto Madero iniciada en 1990 se transformó en localización privilegiada de las grandes inversiones, siendo objeto de disputas entre múltiples actores públicos y privados. Nuevamente, en los albores del nuevo milenio la relación ciudad-río se revaloriza desde su dimensión ambiental y sus potencialidades de “espacio público” y en su carácter de “vidriera internacional”.

Entre los loteos especulativos de fines del diecinueve y las intervenciones de última generación, una variada gama de proyectos se localizó a lo largo de estos sectores singulares, segregados de la trama urbana. Barreras ferroviarias al norte, puentes levadizos al sur y un poderoso “nudo intermodal” –que agrupa la estación ferroviaria y la terminal de ómnibus del Retiro, las instalaciones ferropuarias y el aeroparque- recuerdan que se trata de la capital del país y del centro de una amplia región metropolitana. Asimismo, su localización ante un río que por geografía y sedimentación crea constantemente tierras nuevas con un status jurídico ambiguo -liberadas de las restricciones de la cuadrícula y de la normativa urbanística- estimula nuevas iniciativas de negocios y experimentaciones proyectuales.

Las propuestas formuladas a lo largo de los años presentan una tipología variada: fueron impulsadas por privados u organismos públicos; en ocasiones fueron piezas de planes más abarcativos y en otras procuraron resolver los fragmentos; en conjunto contribuyen a iluminar los procesos de constitución del espacio urbano. En tanto “memoria”¹ cada una lleva impresa la marca de ideas anteriores, de las resistencias del sitio, de los impulsos de innovación; como “espejo”² cada una reflejó las formas de pensar la ciudad coyunturalmente vigentes. Los núcleos problemáticos que condensamos en el espejo y la memoria son los ejes desde los cuales efectuamos la lectura de las propuestas. A ellos sumamos el interés por poner en perspectiva histórica la reciente noción de proyecto urbano³, planteada en tanto operatoria que toma en cuenta la cualificación espacial y la complejidad.

¿Porqué elegir la costa como sitio para la reflexión? Más allá de la actualidad de los debates en torno de las riberas urbanas, en Buenos Aires se trata de un espacio fronterizo que resume de algún modo su historia. El puerto costero fue la mítica “puerta de la tierra” de la ciudad fundacional, “pampa y río” fueron sus claves naturales y culturales, las relaciones “ciudad-río” fueron controvertidas. Los proyectos formulados –reveladores de los temas y problemas de la ciudad- se fueron superponiendo sin clausurarse totalmente. Desde esa perspectiva, visitar en tanto espejos y memoria los proyectos y obras que conformaron ese sector urbano, permite construir una suerte de observatorio para reflexionar sobre las alternativas de la fabricación de la ciudad.⁴

Loteos especulativos y avenida de prestigio

Al igual que en otras ciudades portuarias, desde el siglo XIX el borde de Buenos Aires fue ocupado por las instalaciones técnicas. Rieles de ferrocarril, estaciones de tranvías, muelles portuarios, fábricas de gas, electricidad y tomas de agua compartieron el espacio con los carros y las lavanderas retratados por la iconografía costumbrista. Una superposición de “frente” y

“fondo” de la ciudad que intentó embellecer el Paseo de Julio sobre la traza de la Alameda colonial cuyo murallón marcaba los límites con el río que la conflictiva construcción del puerto redefinió.

Con la anexión de nuevas tierras, y en continuidad con el centro se inició la construcción del Puerto Madero (1886). El plano de Ludwig (1892) muestra un triángulo amanzanado en el que, en combinación con la Baring Brothers de Londres, el proyectista del puerto organizó un negocio inmobiliario que según sus propias palabras, si el gobierno nacional no le hubiera puesto obstáculos, hubiera permitido el financiamiento del puerto por él mismo diseñado **(Figura 1)**. Contemporánea-mente, motivada por preocupaciones higiénicas y estéticas, la administración municipal proponía un parque con baños públicos aldaño a los parques del cementerio de la Recoleta (1886). Tres años después, en ese mismo sitio, la Sociedad Malecón y Puerto Norte proyectaba un emprendimiento inmobiliario que trataba de hacer ciudad sobre territorios ganados al río. Aunque el elitista barrio de las residencias de Recoleta estaba aún *in nuce*, las barrancas de las quintas, imaginadas como suburbio residencial por su proximidad a los parques del norte, se visualizaba como una apuesta de futuro para los negocios urbanos.



Figura 1. La expansión de la ciudad y su morfología y la propuesta de cuadrícula para el triángulo de las tierras ganadas al río por la construcción del Puerto Madero.

Tanto el triángulo de Madero como el barrio del norte reiteraban la morfología regular y las lógicas operativas presentes en la formación de los barrios suburbanos de la expansión. Como en el resto de los trazados –en nuevas fundaciones, rectificaciones de antiguas ciudades y nuevos barrios- prevaleció allí la marca ingenieril de una cuadrícula jerarquizada por espacios públicos. Configuración espacial que fue funcional tanto al control administrativo como a las formas de acción de los developers decimonónicos que creaban tierra urbana para rematar las parcelas al menudeo, configurando urbanizaciones que a posteriori la municipalidad regularizaba y equipaba, como lo muestra la bibliografía reciente (Gorelik, 1998).

La crisis de 1890 frustró ambas operaciones, pero la traza de la operación de la Sociedad Malecón fue retomada en 1895 por el Director de Obras Públicas de la Municipalidad, Carlos María Morales. Su proyecto de avenida costanera, fue presentado al Intendente como el fragmento de una ambiciosa ronda, un boulevard que materializaba las fronteras de la "Gran Capital de América " que en el futuro podría prolongarse por la ribera hasta el Tigre población vecina al Delta. El borde del Riachuelo (límite sur de la ciudad) rectificado se continuaría por la línea de la circunvalación de los límites capitalinos, futura avenida general Paz, cerrándose con el nuevo sector de tierras ganadas al río. Sobre la nueva superficie de 750.000 metros cuadrados ganados al río se desplegaba la gran avenida costanera de 100 metros de ancho, a financiar mediante la venta de parcelas para las lujosas mansiones y quintas que las visuales al estuario valorizarían.

Esa avenida se incluyó dentro del Plano de Mejoras de 1898 (Morales, 1901), que representaba la ciudad como un espacio homogéneo, equipado y regular, jerarquizado por avenidas, parques, plazas y edificios estatales monumentales de una capital que, en clave *saintsimoniana*, se planteaba como un núcleo de civilización y progreso. Al igual que las diagonales y aperturas céntricas, la ambiciosa costanera suscitó opiniones controvertidas. Por un lado se proyectaron sobre ella las ventajas de la inversión como motor y sinónimo de progreso. Por el otro, fueron criticadas como la manifestación de una ciudad-sociedad inequitativa, que era preciso equilibrar mediante la acción municipal. "La apertura de la avenida va a favorecer a los capitalistas que encontrarán amplio campo para sus operaciones, a las clases acomodadas a quienes se les facilitará la ocasión de vivir en alojamientos lujosos, pero no ofrecerá ningún beneficio a la población más interesante y más digna de la atención de la autoridad comunal, aquella más necesitada por su condición social, por sus hábitos, por su educación" (*Revista Municipal*, 1895: 1632). El dilema sintetiza los términos de la imposible ecuación decimonónica entre el embellecimiento del centro y la higiene de la extensión, en cuya persistencia subyace la confianza en que el progreso diluirá las oposiciones.

La disyuntiva continúa impresa en el espíritu del Centenario, cuando cobran nuevo vigor las iniciativas tomadas en el siglo XIX en pro de los espacios públicos, en su triple rol de espacios monumentales de prestigio, de valorización inmobiliaria y reconstitución social. En ese clima de ideas, el *Nuevo Plano* de 1909 retomó la propuesta anterior de avenida costanera, en el contexto de la necesidad de realzar "los hermosos aspectos del incomparable río que la bordea" (Intendencia, 1909:21). Idea plasmada también en los proyectos de los franceses Maillart y Jean-Joseph Bouvard, inspirados en las intervenciones parisinas, donde la Plaza de Mayo aparece como una gran explanada abierta hacia la costa.

Estas propuestas costeras para nuevos barrios compartieron las formas de operar en el Buenos Aires de la inflexión del siglo XIX y XX. Las avenidas monumentales imaginadas en 1895 y en 1909 fueron elementos compositivos dentro de un trazado regular más amplio, que apuntaba a conformar un centro representativo comunicando los sectores en crecimiento, organizados sobre las formas de la cuadrícula, clave de las intervenciones privadas. El circuito-marco para la ciudad fue una reelaboración local donde las referencias a avenidas costaneras de las ciudades balnearias y boulevares europeos se asociaban con las determinantes locales.

Técnicos y organismos estatales en la construcción de un espacio público metropolitano

Una pieza del sistema de espacios libres y verdes.

En 1914, reformulando la idea embrionaria de 1895, el Director de Parques y Paseos de la Municipalidad, Ingeniero Benito Carrasco, presentaba el proyecto de un monumental paseo metropolitano hasta el Tigre, excluyendo el financiamiento directo por la venta de lotes y planteando la necesidad de organizar una confederación de municipios que asegurase su gestión. Un relicto de ese proyecto fue la construcción del primer sector de la Costanera Sur, que el mismo Carrasco iniciara en 1916. (Carrasco, 1914) Sobre un espacio compartido con instalaciones portuarias y de servicios donde años antes se propusiera un loteo especulativo, se inauguraba el destino público para ese borde: un balneario inscripto dentro de una red de espacios libres y verdes urbanos. La fastuosa inauguración de las obras costaneras, del “balneario de los pobres” -la construcción de su espigón (1919), el teatro griego (1929)- y su ampliación (1926), delatan sólo algunas de las preocupaciones por dotar de espacios públicos a la ciudad que caracterizaban a las primeras municipalidades reformistas.

Uno de los objetivos prioritarios de la tarea a emprender por la Comisión de Estética Edilicia, convocada en 1923 por el Intendente, fue precisamente la “reconquista del río”, el primero de los ocho items del programa inicial (entre los cuales se trataba también de recuperar la figura histórica de la ciudad, el embellecimiento del sur, los barrios obreros, los viaductos ferroviarios). Influido por las ideas del *civic art* y en un intento de recuperar criterios propios, el plan se centraba en un sistema de espacios públicos. Mientras se construía el Puerto Nuevo y se concluían las obras de la ampliación de la Costanera sur, se esbozaron nuevos planteos para el sector norte –sobre la impronta de los trazados anteriores- a los efectos de crear “nuevos ambientes para la vida popular” y “magníficas perspectivas”. El proyecto, que contó con los aportes de Jean-Claude Forestier, convocado por su especialidad en parques y jardines, definía la costa en tanto nuevo paisaje incluido dentro de un amplio sistema metropolitano. La vivienda obrera, tema ya instalado en la agenda pública de esos años, tomó allí el modelo de la ciudad jardín, sustentado por un estricto reglamento de edificación era una primera alternativa. En la segunda, se agregó un nuevo barrio de casas de renta –con escuela e iglesia- que articulaba la ciudad y su ribera. (Intendencia, 1925)

En esos años, la incomunicación de ese borde con la ciudad fue presentada por primera vez como problema y entre las soluciones para paliarlas se recomendó el diseño de comunicaciones viales y la eliminación de las barreras ferroviarias. Se propuso también, por primera vez, la necesidad de transformar el antiguo Puerto Madero en un espacio público mediante un dispositivo que se abría desde la Plaza de Mayo en un escalonamiento de terrazas. Con criterio similar, se presentaba la gran “explanada” para el área de Retiro, que urbanizando las nuevas tierras del Puerto Nuevo, aseguraba el acceso a un futuro aeródromo contiguo y al “paseo de la Costa” (**Figura 2**). Esos temas se fueron reformulando a lo largo del siglo.

En el inicio de los años treinta, comenzó la construcción del sector norte de la costanera. El malecón se rellenó con los escombros del subterráneo y las aperturas viales del centro. En el inicio de los años treinta, la Dirección de Puertos propuso con el apoyo de la Dirección del Plan de Urbanización y Extensión la construcción de un viaducto subterráneo a los efectos de resolver las vinculaciones entre la Costanera norte y la sur, franqueando el obstáculo de la zona portuaria. Durante esa década, el espacio de las Costaneras –liberado de todo tipo de edificación- fue ponderado como una inagotable reserva, que permitía elevar el índice estadístico de metros cuadrados de espacio público por habitante porteño, cuyos guarismos, según los especialistas, arrojaban deprimentes resultados frente a las cifras de ciudades modelo como París o Londres. Al igual que en los escenarios anteriores estas costaneras fueron una

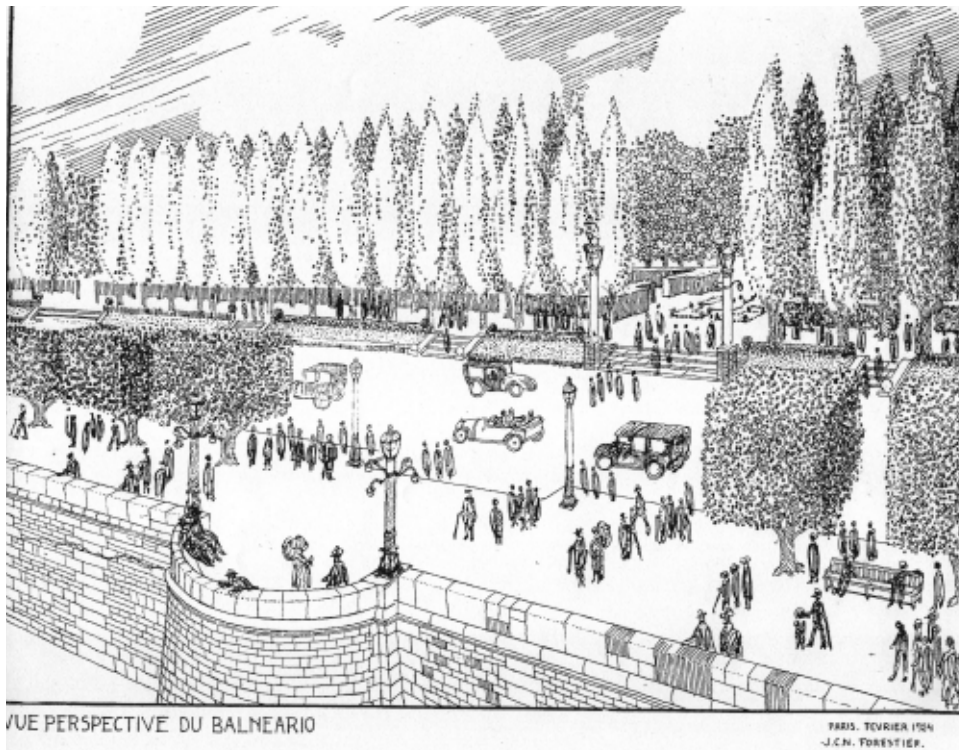


Figura 2. Perspectiva del balneario según el proyecto de Jean-Claude Forestier.
 Fuente: INTENDENCIA MUNICIPAL (1925), Comisión de Estética Edilicia, *Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio*, Buenos Aires: Talleres Peuser.

pieza más dentro de una imaginada red de espacios públicos y de equipamientos estructuradores.

La prolífica producción proyectual de la Dirección del Plan de Urbanización (1932-1941) a cargo de Carlos María Della Paolera, intentaba dar forma a la ciudad-centro del gran Buenos Aires, planteando proyectos alternativos para la costanera norte, donde proponía por primera vez la localización de la Ciudad universitaria inscripta como pieza de un conjunto de "centros cívicos" -como el municipal, el religioso y el militar- que apuntaban a una zonificación funcional. (Della Paolera, 1943). Esa fue una de las claves del programático Plan Director de 1938, que los jóvenes Kurchan y Ferrari Hardoy trazaron en el estudio parisino de Le Corbusier, que también proponía una costa-recreativa, contemplando el río como emplazamiento para islas-equipamientos, en consonancia con los debates que dirimían localmente. (Le Corbusier y otros, 1948).

La construcción de la Costanera norte se concluyó con la intervención de los organismos nacionales. En 1947, durante los primeros años del gobierno de Perón, conjuntamente con el Aeroparque y el Hidropuerto se inauguró un complejo recreativo-funcional que agrupaba tres piscinas y grandes espigones con restaurantes, proyectados por el Ministerio de Obras Públicas. La obra de ingeniería, según las palabras inaugurales del ministro se situaba en el sendero abierto por el balneario municipal del sur, pues el destino de ambos era responder a las "necesidades vitales de los humildes". Las nuevas instalaciones y el amplio veredón ,

fotografiadas en las páginas de los folletos de propaganda peronista, se incorporaban paulatinamente como paseos dominicales durante los años cincuenta. (MOP, 1947)

Sin embargo, el aislamiento espacial tributario de las parrillas ferroviarias seguía sin ser resuelto y la incomunicación entre ambos sectores de la costanera se agudizaba con los nuevos territorios creados en torno del Puerto Nuevo. A partir de esas cuestiones y en un cambio de óptica, el sector costanero fue un renovado objeto de estudio desde la escala global de aproximación adoptada por los grandes planes trazados durante los “treinta gloriosos” años del desarrollo de la segunda posguerra.

Autopista, espacios recreativos y mitigación del impacto ambiental

La Oficina del Plan Regulador (OPRBA, 1958) propuso el trazado de una autopista a lo largo de las costas, priorizando el tránsito y la circulación. En la búsqueda de un equilibrio estructural, se planteó como un recurso para la redistribución funcional del borde urbano -Ciudad universitaria, Aeropuerto, Puerto, Conjunto de Catalinas Norte y Sur, Casa Amarilla, terrenos del antiguo puerto y conexión entre las riberas del norte y del sur. En ese marco, se reiteró la necesidad de desactivar el Puerto Madero, esbozada con anterioridad en el Proyecto Orgánico de 1925. Del mismo modo, desde una óptica metropolitana, los “jardines de la costa norte” y aquellos que liberarían las instalaciones portuarias en continuidad con la Costanera sur, eran planteados en tanto corredores recreativos extendidos sobre el conurbano: hasta el Tigre y desde Avellaneda hacia La Plata, con capacidad para resolver las “carencias” de espacios verdes y deportivos. En contrapunto, los equipamientos del sur y la vivienda social asumían una importancia creciente.

El sector ribereño adquiriría una nueva valoración en el contexto del planteo macro del Esquema Director para el año 2000 (1970), inspirado en el Schéma Directeur parisino de 1965. Las Costaneras se diluían en propuestas abstractas, como las “reservas” regionales. Diez años después, su potencialidad para la mitigación de problemas ecológicos fue un tópico hegemónico cuando el paradigma ambiental tomó derecho de ciudadanía. Como tal se insertó en los objetivos del SIMEB-CONHABIT (1977) y más tarde dentro de los lineamientos estratégicos del Proyecto 90 (CONAMBA, 1989).

A pesar de la hipótesis corriente que aduce la falta de correlato entre los planes, los proyectos y el espacio construido; a pesar de las dificultades por materializar *in-toto* sus planteos, éstos fueron, como el caso de las costaneras lo muestra, documentos que condensaron las ideas sobre la ciudad en un momento dado. Los planes seleccionaron y organizaron los proyectos en esquemas sistematizados. Ciertamente, solo hizo pie en la ciudad, una parte de esas ambiciosas propuestas cuando la voluntad política, el consenso social, la oportunidad y los recursos coincidieron. Dentro de sus limitaciones tecnocráticas y voluntaristas -sobre las que se apoyaron con certeza las críticas y las formulaciones de tenor más operativo que con posterioridad intentaron superar los presupuestos del urbanismo y la planificación tradicional- fueron construyendo los bordes de la ciudad como tema, como conflicto a resolver reformulado una y otra vez las soluciones instaladas en la memoria de la ciudad. Primero el diseño del espacio fue una cuestión prioritaria, luego su especificidad se subordinó a lineamientos territoriales y abstractos, pero siempre como pieza del conjunto de la ciudad y sobre todo de una sociedad urbana que operaba como horizonte de sentido.

Una costa "privatizada"

En coincidencia con los últimos años de ese ciclo de producción de espacios públicos a cargo de los organismos oficiales y de técnicos que militaban en las filas del urbanismo y la planificación, algunos eventos fueron marcando un paulatino proceso de "privatización de la costa".

A mediados de los años sesenta, la dirigencia del club de fútbol Boca Juniors lograba, en la vecindad de la Costanera sur, la autorización para rellenar sectores del río, organizando una "ciudad deportiva" con equipamientos para sus asociados. Una década después, los escombros de las autopistas fueron el puntapié inicial para el silencioso proceso de formación de la reserva ecológica. Los nuevos valores del ambiente, bandera militante de los grupos ecológicos, entraban en colisión con las nuevas posibilidades inmobiliarias que inauguró la conjunción entre río y escombros. Del balneario popular, de las varietés y las familias que lo frecuentaban desde su inauguración se transitó a una curiosa costanera sur extendida frente a un río que desaparecía. .

Al calor de la reactivación inmobiliaria de fines de los ochenta, una empresa -la Sociedad Santa María del Plata- adquirió las abandonadas tierras de Boca y organizó un Concurso para una urbanización de prestigio, en consonancia con la puesta en marcha de la operación Puerto Madero. La propuesta planteaba una lógica similar a la de barrios cerrados y *countries*. que comandaban los procesos de suburbanización de nuevo cuño. Los residuos del proyecto Carrasco, la singular reserva ecológica -paradójica herencia de los gobiernos militares (1976-1983)- y un fragmentario barrio cerrado mostraba los alcances del nuevo escenario.

A posteriori los propietarios de la tierra cambiaron la demanda solicitando una villa para deportistas, inscripta dentro de la perspectiva *Buenos Aires Ciudad Olímpica*. Un collar costero de estadios e instalaciones deportivas se dibujaba a lo largo de la costa, inspirado por la renovación catalana. La eliminación de la candidatura de Buenos Aires, fue otra de las inflexiones en la aventura de la ex ciudad deportiva, preparándose allí, ahora, una suerte de urbanización privada, vecina a la reserva y a un sector de equipamientos a la espera de decisiones. Quedó como corolario, un sector con norma urbanística y privatizado, que se beneficia de la vecindad del Puerto Madero renovado, el fragmento de ciudad más dinámico, que, marcando una profunda inflexión respecto de los proyectos anteriores creó territorios con características inéditas.

Con algunas similitudes, en la Costanera norte también emergieron nuevos actores privados que fueron ocupando en concesión las tierras públicas. En 1979 un proyecto al ministerio de Defensa, proponía el "Parque de la Independencia", una suerte de club privado, con piletas, club de golf, hoteles y equipamientos de prestigio, que aunque no se materializó anticipó las futuras concesiones otorgadas para "clubes" privados en la década de 1980. Sobre la impronta de las piscinas populares del peronismo, se desplegaban las piezas sueltas de los espacios privatizados de uso restringido, que, una vez más, aprovecharon la creación de nuevas tierras ampliándose sobre el río. A diferencia de los proyectos públicos anteriores, su carácter fragmentario, soslayó los conflictos técnicos que afectan al conjunto de la ciudad -desagües pluviales, desembocadura de arroyos. Otra de las asignaturas pendientes de una etapa donde lo privado actuó sin supervisión pública.

Finalmente, la privatización del Aeroparque y del sistema ferropuerto, se fueron sumando y, más allá de causas y efectos, tuvieron como corolario multiplicar el número de actores intervinientes en la gestión y las decisiones sobre ese sitio, clave además para el despliegue de las nuevas estrategias proyectuales.

“Espacios públicos” y “proyectos urbanos”: el nuevo waterfront

El espíritu por recuperar el espacio público así como la novedosa noción de Proyecto Urbano, tuvo su momento fundacional en el concurso de las veinte ideas, promovido por la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Madrid (1986) Fue un verdadero parte aguas, que manifestaba el clima de los años ochenta, cuestionando desde sus cimientos las capacidades del “plan global” como instrumento y el de la administración pública como actor protagónico en la construcción de la ciudad. El “espacio público” y el “proyecto” como instrumento de transformación sectorial se colocaron en el centro de la escena. Entre los sitios “susceptibles” de intervención, la Municipalidad localizó la costa, donde varios de los estudios premiados ubicaron sus ideas.

En un espíritu similar, pero con impulso técnico y voluntad política para sostenerlo, se formuló la renovación del Antiguo Puerto Madero, desde un master plan (plan-proyecto sectorial) y una ingeniería de gestión público-privada que tuvo como correlato la reconstrucción integral de un nuevo fragmento de ciudad. A diez años de su inicio, ya funcionan los rehabilitados docks ladrilleros vecinos a los flamantes inmuebles administrativos, comerciales, de residencia, que configuran sectores equipados creando una nueva ciudad. La arquitectura de autor entró en escena y los profesionales de renombre le otorgan prestigio internacional. Sobre esa localización privilegiada, próxima al centro, a los equipamientos de transporte, las empresas multinacionales se procuraban un espacio contribuyendo a construir la fachada internacional de la ciudad, que siguió creciendo, aún con posterioridad a la crisis económica argentina de diciembre de 2001.

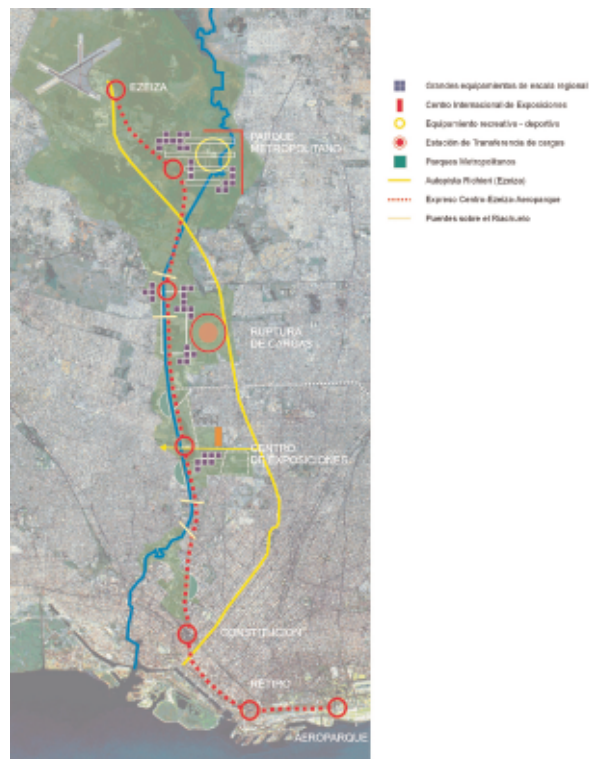
En correlato con el master plan, un concurso dió como resultado un sugestivo conjunto de parques para la Costanera sur (**Figuras 3 y 4**). En una sutil articulación con la rehabilitación de la antigua Costanera de 1916, el conjunto de espacios verdes de diferentes escalas recuperó el espíritu de proyectos públicos anteriores. Simétricamente, la Costanera norte también se asumía como un nuevo escenario para el despliegue de los proyectos urbanos de esos años. (Aguilar, 2003).



Los interrogantes que suscitan los nuevos documentos de urbanismo

Sin entrar en detalles, y sin soslayar sus cualidades de diseño, estos emprendimientos recientes suscitaron grandes interrogantes ¿Se trata del inicio de una nueva forma de actuar sobre la ciudad, del comienzo de un proceso de producción de lo urbano a partir de fragmentos concebidos considerando lo público en una dimensión más amplia o, contrariamente, se trata de la parte por el todo, de la clausura del largo ciclo donde el espacio público fue parte sustancial de un proyecto colectivo?

Los documentos del Plan Urbano Ambiental –cuya elaboración se inició en 1997, al adquirir Buenos Aires su nuevo status de Ciudad Autónoma- intentaron responder estas preguntas. Aunque en su formulación inicial predomina el nuevo referencial (Muller, 2000) en las palabras clave del nuevo léxico internacional (complejidad, convergencia público/privado, ciudad global...), paulatinamente fueron reconstituyendo una visión integral. Bajo esta óptica, proponen una relación abarcativa entre la ciudad y el río que incluya no sólo la costa del Río de La Plata sino también la del Riachuelo, respectivamente hacia el norte y hacia el sur de la ciudad, orientaciones polares que desde larga data consagraron tendencias socioeconómicas opuestas. Las potencialidades proyectuales de la decadente y contaminante cuenca del Riachuelo son consideradas en estos documentos como un posible eje reactivador de zonas postergadas que ofrece la oportunidad de dar forma a una nueva red de vinculaciones con el área metropolitana (PUA, 2001) **(Figura 5)**. La concreción de la idea requiere sin embargo de la trabajosa constitución de una red de política pública capaz de establecer y sustentar acuerdos, con capacidad de arbitraje y gestión y competencias que permitan definir pero sobre todo sostener los lineamientos generales propuestos.



La costa, un territorio artificial que se anexó paulatinamente a la trama, tuvo desde sus inicios potencialidades inmobiliarias y fue un laboratorio para nuevas ideas y prácticas sobre el espacio público. Hizo posible la adquisición de competencias por parte de profesionales, fue también el escenario para el despliegue de una nueva imagen internacional de Buenos Aires: un espacio de oportunidades. Tal vez proporcione también la ocasión para la puesta en marcha de un proyecto más amplio, no limitado exclusivamente a un “frente” ya consolidado, que contemple también –en el sentido que le dan a este término los antropólogos- el “fondo” de la ciudad.

Espejo, memoria, proyecto urbano

A lo largo de esta apretada síntesis hemos visto que los proyectos para la Costa se despliegan en un ciclo largo iniciado en 1887, que aún permanece abierto. Hay manifiestas solidaridades entre los proyectos sucesivos, una suerte de experiencia sedimentada, pero cada uno de ellos está condicionado por las concepciones técnicas –traduce al lenguaje local los modelos de referencia- y por las voluntades y prioridades políticas del escenario histórico en el cual se llevan a cabo. Cinco etapas proyectuales, que sin cerrarse se solapan entre sí, donde los proyectos conllevan como memoria residuos de los anteriores y a su vez, como espejo, manifiestan las modalidades de pensar y actuar sobre la ciudad en los diferentes momentos.

Una primera etapa, a fines del siglo XIX, donde prevalecieron los emprendimientos especulativos y fragmentarios inscriptos dentro de las lógicas que presidían el crecimiento de la ciudad; una segunda durante la cual primó la intención de transformar globalmente la ciudad y la sociedad cuando la costa, como pieza de un sistema de espacios públicos metropolitanos, tomó un rol significativo dentro de las políticas estatales y municipales; una tercera donde el sector es objeto de una política pública que fue perdiendo peso, diluyéndose en las privatizaciones iniciadas en los setenta que transformaron desde sus raíces tanto los enfoques como la composición de los actores intervinientes; una cuarta, en la cual resuena una tendencia internacional que coloca nuevamente el espacio público en el centro de la escena: calles, plazas y parques, por sus valores naturales, políticos y urbanísticos, le confieren un valor agregado a las tierras ribereñas, reflejando así el despliegue de una nueva arquitectura –en el sentido literal del término- y un montaje entre actores públicos y privados que se refleja en las modalidades de formulación e implementación de los proyectos. Finalmente, en la hora actual la balanza parece inclinarse hacia la necesidad de un arbitraje público que contemple las costas de la ciudad dentro del conjunto de la ciudad.

La historia del borde costero permite también poner en perspectiva histórica la noción de proyecto urbano, que en ocasiones entró en colisión con las concepciones globales para la ciudad. La noción –tributaria del *projetazione* acuñado por los italianos en los años sesenta (Portoghesi, 1969)- acarreó en sus postulados iniciales la crítica al urbanismo tecnocrático, constatando la imposibilidad de actuar sobre lo global e intentando recuperar los valores de la forma urbana y de los fragmentos de calidad en un esfuerzo por dar cuenta de la diversidad y de las múltiples temporalidades y actores que intervienen en la formación del espacio de la ciudad. El proyecto urbano, presentó como una bisagra entre el plan global y el proyecto de arquitectura, convirtiéndose en una operatoria auspiciosa pero también en el estandarte del “urbanismo escenográfico” de la ciudad privatizada. En ese marco es pertinente, volver a interrogarse sobre los alcances de las ideas que estuvieron por detrás del “plan” y el “proyecto” moderno, aunque en los albores del siglo XXI las ilusiones se hayan diluido y ya nada sustente la esperanza en el progreso impresa en aquellas propuestas que se proponían rehacer la ciudad-sociedad en su conjunto. El “proyecto urbano”, descartando su valor imaginario o de

marketing, desde la potencialidad de sus ambigüedades que facilitaron su permanente reformulación, podría entonces plantearse como una herramienta que restituya el rol de los actores públicos, ensamblando los fragmentos, recuperando en una nueva fórmula la totalidad urbana negociando entre pasado y futuro, contemplando su complejidad espacial -pero sobre todo económica, social y política- que el cuestionado plan moderno –como proyecto opuesto a destino (Argan, 1969)- había, tal vez, intentado resolver sin conseguirlo.

En ese campo definido por alternativas conceptuales como las mencionadas cabe interrogarse sobre los alcances de los proyectos en la ciudad. Pues aunque hoy sepamos que recurrir a la historia como instrumento proyectual -a la manera de los planteos setentistas- es ilusorio, ello no significa que la revisión contextualizada de las propuestas sobre los sitios, considerando los tiempos largos y los espacios indeterminados de la ciudad, carezca de pertinencia y utilidad. Los autores del libro sobre los proyectos de la "cintura" parisina (Cohen y Lortie, 1991) concluyen formulando un deseo que compartimos: estimular a los profesionales y a aquellos que deciden sobre los destinos de la ciudad y sus territorios en permanente redefinición a considerar la multiplicidad de las experiencias proyectuales sedimentadas y de las prácticas sociales que contribuyeron a su constitución.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- AGUILAR, Marta (2002). "Devenir de supuestos: de los "universales" a los "criollos", en Seminario *Mutaciones de centralidad en el contexto de las transformaciones metropolitanas recientes*, Cátedra Gropius: FADU-UBA.
- ARGAN, G. C. (1993). *Projet et destin. Art, architecture, urbanisme*, Paris: Editons de la Passion.
- ASCHER, François (1993). "Projet public et réalisation privées. Le renouveau de la Planification des villes", *Les Annales de la Recherche Urbaine* N° 51.
- CARRASCO, B. (1914). *Memoria Descriptiva de las obras de embellecimiento de la costa elevada al Señor Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de billetes de Banco.
- COHEN, J. L., LORTIE, A. (1991). *Des fortifs au perif. Paris, les seuils de la ville*, Paris: Picard.
- CONADE, Consejo Nacional de Desarrollo (1970). **Organización del espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esquema Director Año 2000**. Buenos Aires: Oficina Regional de Desarrollo Ara Metropolitana.
- CONAMBA, Comisión Nacional del Area Metropolitana (1989). **Proyecto 90**, Buenos Aires.
- DELLA PAOLERA, C. (1943). "Hacia la formación de una ciudad mas racional, salubre y hermosa (problemas urbanos de Buenos Aires)", en *Boletín del Concejo Deliberante* N° 39/40.
- DEVILLERS, Christian (1994). "Le projet urbain", *Conférences Paris d'Architectes*, Paris: Pavillon de l'Arsenal.
- GCBA, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2001). *Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Documento final*. Buenos Aires: Secretaría de Planeamiento Urbano.
- GORELIK, A. (1998). *La Grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- HALBWACHS, M. (1925). *Les cadres sociaux de la mémoire*, Paris: Albin Michel.
- HALBWACHS, M. (1950). *La mémoire collective*, Paris: Presses Universitaires de France.
- INTENDENCIA MUNICIPAL (1909), *El nuevo plano de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires: Litografía y Encuadernación Kraft.
- INTENDENCIA MUNICIPAL (1925), Comisión de Estética Edilicia, *Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio*, Buenos Aires: Talleres Peuser.
- LE CORBUSIER, J. KURCHAN y J. FERRARI HARDOY (1947). "Plan Director para Buenos Aires", separata de **L'Architecture D'Aujourd'hui**, Buenos Aires (versión castellana).
- MARTIRE, A. (2001). "Propuestas para el borde de Buenos Aires (1889-1998)", Beca de Estímulo en Investigación, FADU-UBA, mimeo.
- MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES, COMUNIDAD DE MADRID (1988). **20 ideas para Buenos Aires**, Madrid.
- MOP. Ministerio de Obras Públicas de la Nación (1947), *Labor Realizada y en Ejecución*, Buenos Aires: Subsecretaría de Informaciones de la Presidencia.
- MORALES, C. (1901). "Las mejoras edilicias de Buenos Aires. Memoria presentada al II Congreso Latinoamericano", en *Anales de la Sociedad Científica Argentina* N° 51.
- MULLER, P. (2000). "L'analyse cognitive des politiques publiques: vers une sociologie de l'action Publique", en *Revue Française de Science Politique*, vol. 50, N° 2.
- NOVICK, A. (2002). *La figura del técnico y la imagen del Plan. en los orígenes del urbanismo en Buenos Aires (1898-1938)*, Buenos Aires: Udesa.
- NOVICK, A (con la colaboración de A. MARTIRE), (2001). "La Costa en proyectos", en *Revista de Arquitecturade la Sociedad Central de Arquitectos* N° 202.
- OPRBA. Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires (1960). **Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires**, Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires.

- PÉREZ ESCOLANO, V. (1999). "El devenir del proyecto urbano", en *Revista de Historia y Teoría de la Arquitectura* Nª 2.
- PORTHOGESI, P. (1969). *Dizionario Enciclopedico de Architettura e Urbanística*, Roma: Instituto Editoriale Romano.
- Revista Municipal* (1895), "El Boulevard de circunvalación", Nª 192.
- RICOEUR, P. (2000). *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris: Seuil.
- RONCAYOLO, M. (1996). "Conceptions, structures matérielles, pratiques. Réflexions autour du projet urbain", en *Enquete* Nª 4.
- SOLÁ MORALES, M. (1987). "La segunda historia del Proyecto Urbano", *Revista UR* N° 21.
- SIMEB, CONHABIT, Programa Nacional de Concertación y Ordenamiento Territorial (1977), ***Estudio Especial del Sistema Metropolitano Bonaerense***, versión preliminar..
- TOUSSAINT, Y. y ZIMMERMANN, M. (1998). *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville,*

NOTAS

- 1 Si bien en este texto no profundizaremos en cuanto a las prácticas sociales asociadas a las obras y proyectos, utilizamos el término memoria para referirnos a la “memoria social” y “colectiva” en términos de Halbwachs (1920, 1935), que fueras reformulados por Ricoeur (2000) como “representaciones del pasado” que permiten inscribir los proyectos en un triple movimiento de construcción del pasado por el presente, del pasado en el presente y del pasado en el futuro.
- 2 Espejo se refiere a la aptitud de los proyectos para reflejar a nivel micro las “representaciones” que conducen las formas de pensar y actuar sobre la ciudad en un determinado escenario histórico.
- 3 La noción de proyecto urbano fue debatida desde múltiples perspectivas en las última décadas (Sola Morales, 1987; Toussaint y Zimmermann, 1998; Ascher, 1993; Devilliers, 1994; Perez Escolano, 1999, etc.). En ese contexto, aunque como afirma Roncayolo (1996) la potencialidad de la noción reside en sus ambigüedades, retenemos las variables propuestas por Aguilar (2003)
- 4 Las fichas documentales de los materiales pueden consultarse en A. Martire (2000); una presentación preliminar del análisis fue publicada en la Revista de la Sociedad Central de Arquitectos (Novick, 2001). Para un desarrollo más amplio de las hipótesis planteadas: Novick (2002)