
Unidad 2

El sistema en el tiempo

- Aspecto global y local: Bs. As. y su relación con otras metrópolis del mundo*
- *Bs. As: urbe y resultado de la planificación; breve reseña de la historia de la planificación urbana de la ciudad.*
 - *Introducción a la historia de los barrios de la ciudad a partir de centralidades significativas.*

Exposición Arq. Gazzoli / 6/02/2010

Primera Parte:

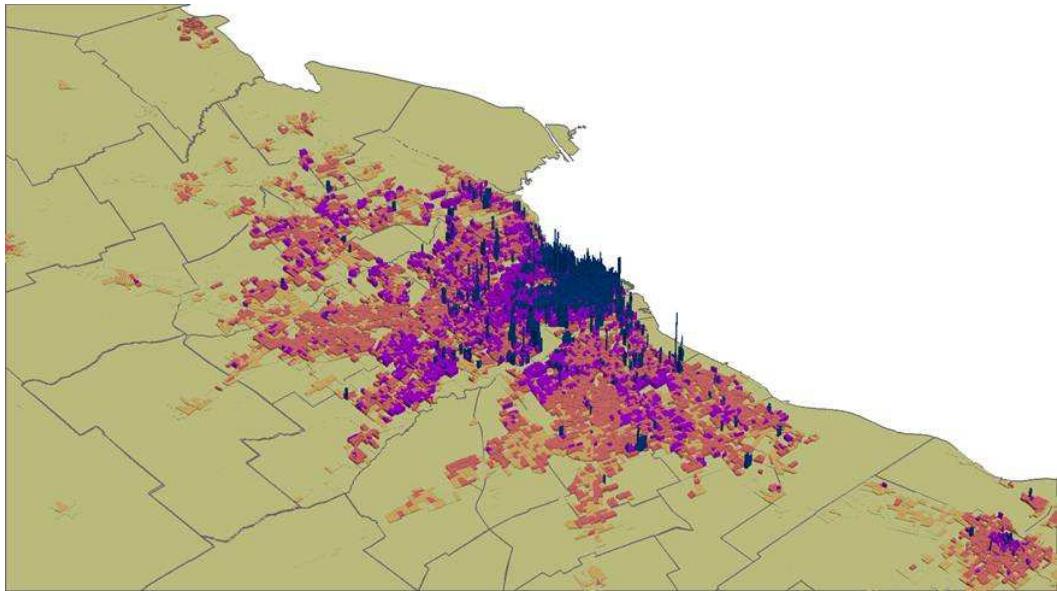
Las ciudades como articuladoras del espacio territorial.

“Arropada en un contexto de urbanización generalizada, en los últimos años ha ido ganando terreno una concepción de la ciudad que resalta su carácter de condensación irrepetible y exacerbada de los procesos vigentes en la sociedad.”

En esta línea de pensamiento, Ianni¹ describe la ciudad como una síntesis privilegiada de la geografía y la historia de las relaciones sociales de individuos y colectividades, del juego de las relaciones políticas y económicas, y de la trama de las producciones culturales... aunque, reconoce, en el momento actual está profundamente predeterminada por lo mundial..." Así inicia el tercer capítulo de su libro *"Antropología Urbana"* la Dra. Josepa Cucó Giner.

Esta idea de la ciudad como paradigma de toda formación social adquiere su máxima expresión cuando se habla de las grandes ciudades. Buenos Aires es una de ellas y se caracteriza, además, por integrar una de las Megalópolis (o regiones urbanas) más grandes del mundo. Esto considerando el complejo urbano denominado Región Metropolitana de Buenos Aires.

¹ Ianni,O.(1999) *La era del globalismo*, Mexico: Siglo XXI



Una forma de comprender la organización territorial de las distintas unidades políticas nacionales y aún las regionales es analizar el espacio territorial como estructurado por una red de centros urbanos que articulan estos territorios precisamente por el carácter de ser condensaciones espaciales en los que se asientan los procesos de decisión sobre todo el espacio.

Insertar imagen de mercosur

La globalización ha significado la potenciación de esta capacidad de las ciudades y ha dado lugar a la integración de estas redes de ciudades configurando una nueva forma de relaciones regionales de los países.

Estos procesos se habían iniciado con la ampliación del comercio mundial en la primera mitad del siglo XX y profundizado por los cambios cualitativos operados en los flujos que se producen entre las distintas naciones hacia fines del XX. No solo la tecnología ha cambiado la frecuencia de los flujos comunicacionales y su velocidad sino que ha generado fuerzas sociales que producen significativos desplazamientos migratorios que tienen como efecto importantes cambios culturales en las sociedades urbanas.

Hoy la red a la que pertenece la Región Metropolitana de Buenos Aires comprende los grandes centros que integran el MERCOSUR; que se caracterizan por su multifuncionalidad, son a la vez centros de servicios, industriales, culturales, políticos, etc.

Para ello requieren funcionar como grandes organismos que procesan recursos del resto del territorio a la vez que producen desechos. Por similitud con los organismos animales a estos procesos se lo llama Metabolismo.

La sustentabilidad urbana se lograría cuando las demandas de recursos no pongan en peligro su reproducción. Por ejemplo las demandas energéticas basadas en el consumo de combustibles fósiles conlleva, necesariamente, su agotamiento. La recuperación de los desechos urbanos posibilitaría un significativo ahorro energético y por lo tanto una reducción del consumo de los combustibles fósiles.

Segunda Parte

Análisis de la evolución de una zona de la ciudad.

La ribera Sur Este de la ciudad.

El argumento de la clase será ver a través del tiempo como las distintas sociedades y grupos de poder han ido transformando el espacio y dejado huellas a futuro. Para ello se tomará como caso la ribera sur este de la ciudad.

La Ciudad fue fundada y se desarrolló a orillas del Río de La Plata sobre una ribera baja y fangosa.



Mientras perteneció al Virreinato del Alto Perú su desarrollo como puerto no fue significativo y sólo fue utilizada básicamente para el contrabando, ya que el grueso de la producción de plata era sacado por el puerto de Lima y sólo una pequeña parte salía de contrabando por el Río de La Plata. Para este nivel de movimiento portuario no fue un inconveniente (casi significó una ventaja) que

los barcos no pudieran atracar ante la ribera de la ciudad debido a la existencia de un banco de arena que impedía acercarse a la misma. Por lo tanto la situación era funcional a los comerciantes de la ciudad que así conseguían evadir la obligación de solo comerciar con España y pagar tributo.



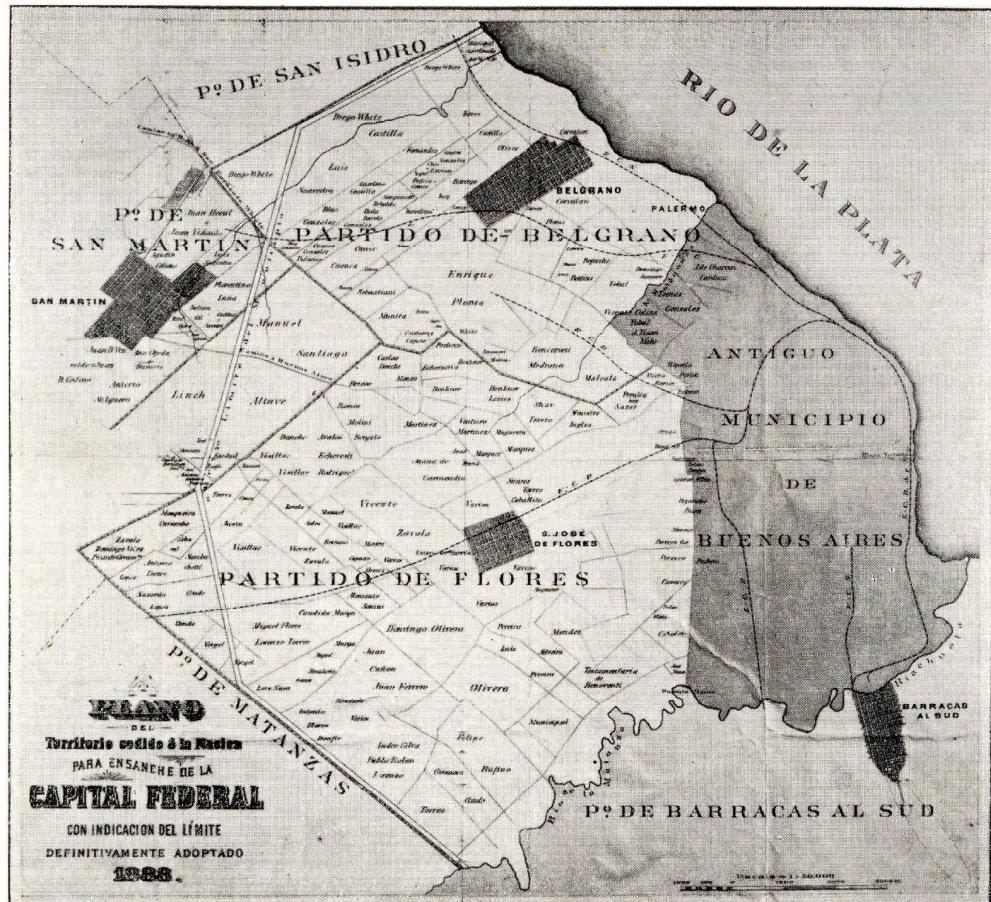
El elevado costo de transporte que implicaba sacar el mineral (Plata) de Potosí por el Pacífico y el incremento de pérdidas por el contrabando que se efectuaba a través de Buenos Aires, impulsó la necesidad de crear el Virreinato del Río de la Plata en 1790. La ciudad pasó a ser el asiento del poder del nuevo Virreinato. Esto transformó la dinámica de crecimiento de la ciudad y sus necesidades portuarias. Ahora se van realizando acciones para permitir la llegada de naves a la boca del Riachuelo.

El crecimiento de los intercambios entre naciones europeas y de otros continentes impulsó cambios en la tecnología naviera que se manifestaron, entre otras cosas, en el incremento de tamaño de los barcos y consecuentemente en su calado.

Europa en creciente proceso de industrialización, presionaba para abrir nuevos mercados para sus productos así como requería de insumos y alimentos para su población que abandonaba los campos y se incorporaba a los proceso de producción industrial que en esta etapa tenían lugar en las ciudades. Fenómeno que tuvo lugar desde fines del siglo XVIII hasta avanzado el XIX.

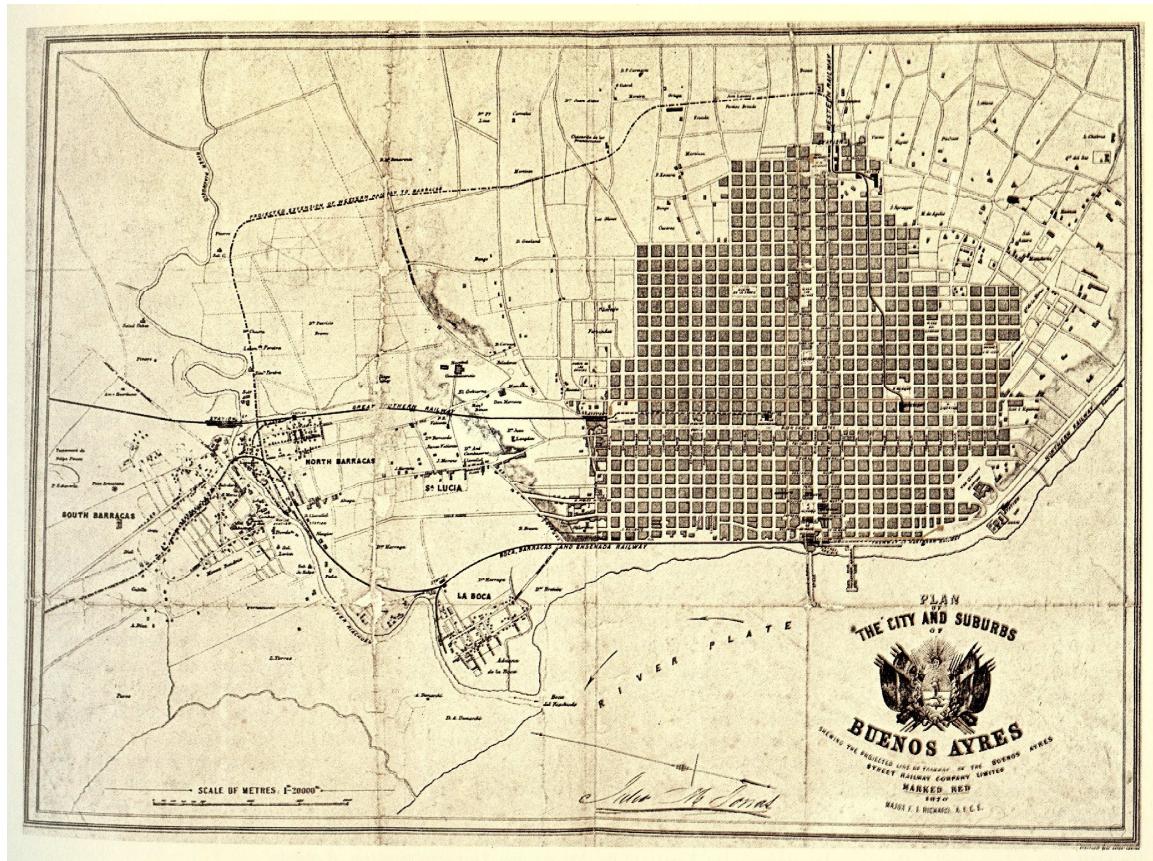
Argentina, ahora, como país independiente y lograda su organización nacional, en su llanura bonaerense comenzaba a explotar la cría de ganado para comercializar su carne interna y externamente. Surgía así una clase terrateniente que necesitaba de mercados para su creciente producción de carne. La tecnología solo permitía exportarla bajo la forma de tasajo (carne salada y seca). Esta exportación tenía como destinatario a los esclavos que trabajaban en explotaciones rurales. Las exportaciones comenzaron a llevarse a cabo por Ensenada que era un puerto natural para embarcaciones medianas. El mercado era Brasil que tenía un sistema de producción agraria basado en el trabajo bajo el régimen de esclavitud.

Independizada de la corona española Argentina tenía su sede del poder en la ciudad de Buenos Aires. Hasta 1880 convivían en esta ciudad la capital de la provincia con la capital de la Nación. En ese año se produce la capitalización de la ciudad constituyendo a la vez un nuevo municipio que abarcaba los de Belgrano y Flores.



PLANO DE ENSANCHE DE LA CAPITAL FEDERAL

Lograda la organización nacional, nuestro país aparece como un excelente campo de inversiones para poner en producción sus feraces praderas. Para ello era necesario construir medios masivos de transporte de cargas (Ferrocarriles) y atraer mano de obra para producir y cosechar los nuevos sembrados, para lo cual se debían generarse procesos migratorios de población obrera europea (como marcaba la Constitución Nacional del 1854). A fines del XIX las campañas contra los indios fueron avanzando sobre las tierras ocupadas por las tribus nativas, eliminándolas y entregando las tierras a la nueva clase terrateniente.



La Boca del Riachuelo fue mejorando como puerto y sustituyendo a Ensenada hasta que, a mediados de los sesenta, empieza a aparecer la discusión sobre la necesidad de un puerto de mayor capacidad y calado para atender a los barcos de última generación.

Esta problemática impulsó mejoras en el puerto de La Boca que mostró capacidad para recibir a transatlánticos de gran porte. Si embargo, en las fotos de la época se advierte que este puerto estaba abarrotado.



La clase terrateniente se había constituido en dominante. Para sus negocios necesitaba incrementar las exportaciones de los productos agrícolas producidos en sus tierras, y para ello debían disponer de un puerto que operara con costos menores.

El puerto (LA BOCA) se había convertido en el mayor centro de empleo de la ciudad y por falta de medios de transporte económicos los sectores obreros, básicamente inmigrantes, habitaban, en inquilinatos de los alrededores de Plaza de Mayo y el puerto.

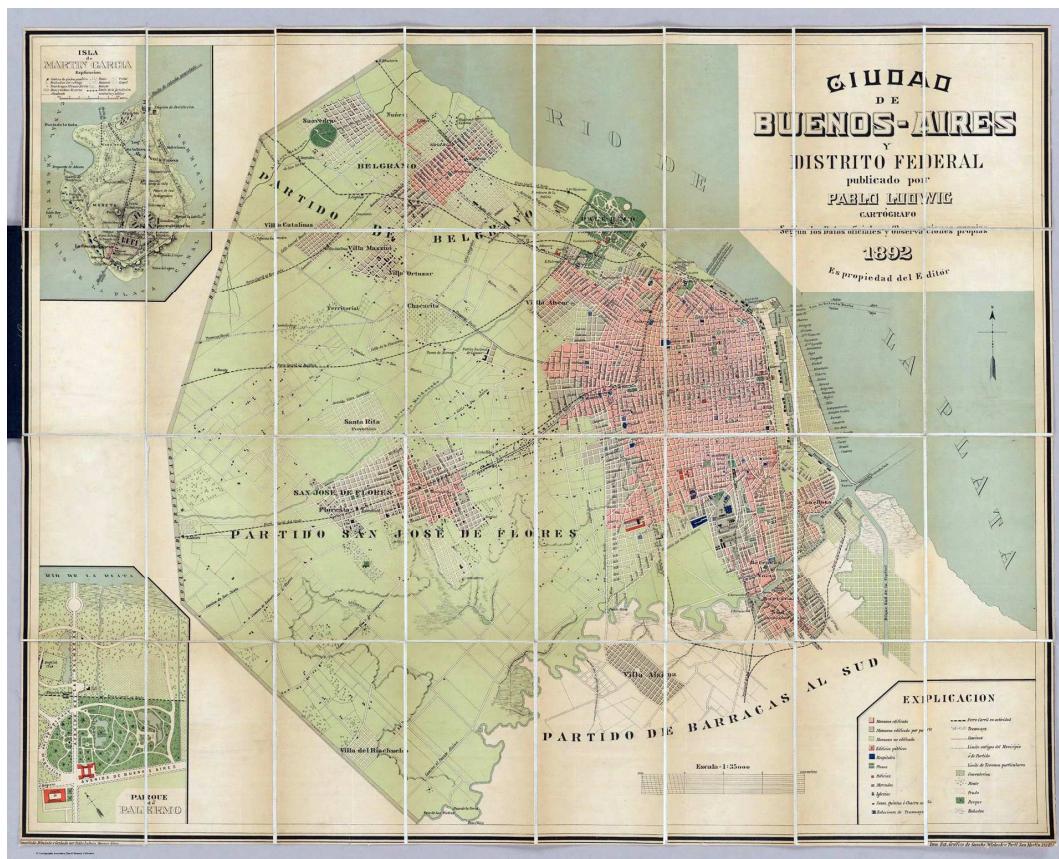


La Nación decide encarar la construcción de un nuevo puerto. Básicamente se ponen en discusión dos propuestas. Una del Ingeniero Luis A. Huergo que consistía en ampliar la capacidad del puerto de La Boca agregando una especie de peine (Un modelo similar a Puerto Nuevo) que se iría ampliando de acuerdo a la demanda. Otra de un comerciante, Eduardo Madero, con importantes contactos en Inglaterra, que adhería al viejo modelo de dársenas casi agotado en Europa.

Estos dos modelos, implicaban distintas formas de desarrollos futuros de la ciudad. Los intereses inmobiliarios constituyan unos de los sectores de mayor poder ya que los terratenientes invertían en él sus ganancias (producto de la renta de sus campos arrendados) en edificios de viviendas para alquiler.

Esta clase, con esos intereses, proponía la expansión de la ciudad hacia el Norte, donde ya existía el poblado de Belgrano y en el cual muchas familias, de elevado nivel económico, habían fijado sus domicilios permanentes huyendo de la epidemia de fiebre amarilla (originalmente), por lo tanto apoyaban el proyecto

de Madero y solo algunos sectores comerciales y ferroviarios apoyaban el desarrollo de la zona sur (consolidación del puerto de La Boca).



Finalmente los intereses dominantes (los terratenientes) lograron que el Congreso aprobara el proyecto de Madero. Para ello este había gestionado un Crédito de la banca Baring Brothers y establecido contacto con ingenieros y empresas inglesas capaces de diseñar y llevar a cabo las obras.

El Estado Liberal Oligárquico se apoya en estos sectores sociales para formular un proyecto nacional que sumió a gran parte de la población en la pobreza provocada por la extrema explotación de los sectores obreros. Estos se manifestaron a fines del XIX y principios del XX en la luchas de los anarquistas y de los socialistas.

Por otra parte el estado nacional y los terratenientes gastaban todos sus recursos en el mejoramiento de la ciudad, su infraestructura, equipamiento y de

sus suntuosas viviendas. Sus viviendas eran proyectadas por arquitectos franceses e italianos, construidas con materiales importados.

Los jardines públicos fueron diseñados por un arquitecto de jardines francés que diseñó hasta los jardines de sus estancias.

Esta enorme inversión hizo que la ciudad llegara al centenario impresionando al mundo por su belleza de características europeas. También explica, en parte, su predominancia histórica, sobre todo si se la compara con el resto del Área Metropolitana.





La construcción de Puerto Madero, que llevó diez años, tuvo como efecto la paralización de la zona sur de la ciudad (San Telmo y La Boca) y la expansión de la ciudad hacia el Norte con los grandes parques y las construcciones palaciegas de las familias terratenientes en la zona de Recoleta y Palermo y el loteo a lo largo del ferrocarril del Norte de la ciudad. Así aparecen los nuevos barrios de Coghlan, Belgrano R y Palermo.

Es importante ver como la sociedad va transformando el espacio urbano en consonancia con los intereses dominantes y en ese proceso de construcción necesariamente destruye las configuraciones anteriores.

El nuevo puerto quedó obsoleto al poco tiempo de su finalización (también en ello influyó que era éste un período de grandes cambios tecnológicos en el transporte marítimo) y el estado nacional debió convocar a proyectos de ampliación en 1907 para la construcción de lo que hoy se conoce como Puerto Nuevo. Las obras se iniciaron en 1911 recién se concluyeron en 1919 debido a la interrupción de las tareas de construcción como consecuencia de la

primera guerra mundial. Con esta obra se terminó de aislar el casco céntrico con respecto al Río de La Plata.

El modelo agroexportador consolidó la capacidad de inversión del estado nacional que en su casi totalidad se volcó sobre Buenos Aires favoreciendo los negocios inmobiliarios y la actividad de la industria de la construcción que era la de mayor peso en la formación del PBN así como en la actividad urbana de mayor generación de empleo.

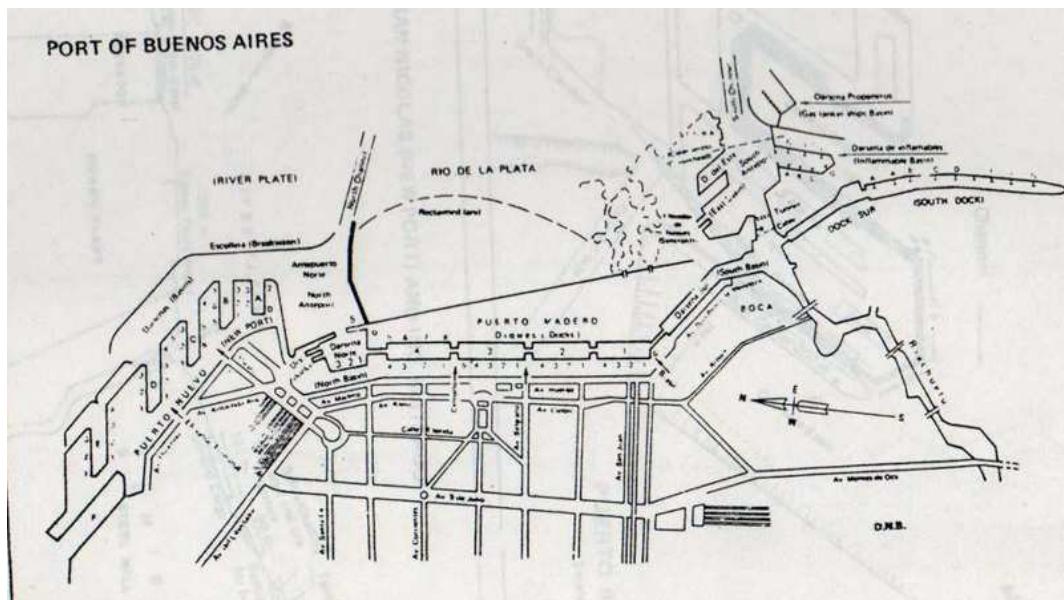
Para fortalecer los negocios de la clase rentística a partir de fines del siglo XIX se lleva a cabo un proceso de embellecimiento del centro y la creación de nuevos parques. Para lograr la urbanización del territorio de la ciudad se desarrolla una significativa acción de construcción de infraestructura que logra, que prácticamente a mediados de la década del 20, la totalidad del municipio cuente con servicio de agua potable. La inversión privada (extranjera) desarrolla el sistema de transporte (FC, Tranvías, Subte A,) y la pavimentación de calles (en muchos casos obra de las Comisiones Vecinales) que hacen de Buenos Aires la principal Metrópolis de America Latina. En 1906 tenía un millón de habitantes de los cuales un elevado porcentaje eran de origen extranjero.

La construcción de Puerto Nuevo, al igual que en el de Madero, avanzó sobre el río creando una nueva zona destinada a equipamiento del estado nacional consolidó las terminales ferroviarias de Retiro y produjo la disponibilidad de tierras libres de propiedad de la Dirección Nacional de Puertos.

A fines de 1930 el área central estaba ya consolidada como centro único de negocios y servicios culturales de la ciudad y a nivel del país.

El sistema portuario integrado por Puerto Nuevo, Madero, La Boca y Dock Sur se mantuvo activo hasta fines de los años sesenta. Madero y La Boca fueron perdiendo sistemáticamente actividad. La Boca quedó limitada a puerto de cabotaje cuando este último comenzó a perder cargas por la competencia del automotor. Con ese decaimiento los servicios asociados a la actividad naval

han ido desapareciendo arrastrando tras de sí a la población obrera que habitaba en este barrio.



La segunda guerra mundial produjo una caída del movimiento portuario argentino a la vez que acelero el proceso de sustitución de importaciones desarrollando un parque industrial que se localizó en el Sur del Gran Buenos Aires, que por esta razón se fue loteando, privadamente, en condiciones de precaria infraestructura que permitieron hacer accesible el costo de los lotes a los ingresos de familias obreras.

En la década del cuarenta el gobierno de la ciudad, condensa la legislación urbanística y la que regula la construcción de obras civiles en el Código de la Construcción, comenzando de este modo una nueva etapa en la fiscalización de la obra privada y la conformación del espacio público a través de la normativa sobre volumetría de los edificios. A fines de la década, en medio de la paralización del mercado de alquileres, debido al congelamiento de los precios de los alquileres, el gobierno democrático popular, con el fin de producir una redistribución de la riqueza, actuando sobre la propiedad rentística, dicta la Ley de Propiedad Horizontal: La misma posibilitó subdividir las grandes propiedades de viviendas en alquiler, en unidades individuales constituidas por los departamentos que integraban los edificios. Es así que entre los censos

nacionales del 47 y del 60 se observa una importante ampliación de la vivienda en propiedad y consecuentemente la reducción del número de familias viviendo en viviendas alquiladas.

Estos cambios así como la falta de estímulos para la transformación del parque edificado en la zona central de la ciudad, consolidaron las características físicas del mismo.

La dictadura (1955) que derrocó al gobierno popular, profundizó la paralización de San Telmo con una ordenanza de congelamiento que impedía la renovación edilicia. La razón era un gran proyecto de renovación en base a viviendas, que nunca se concretó. Por distintas razones este congelamiento se fue renovando hasta que en la última década del siglo XX se incorporó la ordenanza de preservación del patrimonio histórico que implicó una cuidadosa calificación posibilitando la reconversión de esta zona de la ciudad preservando el patrimonio edilicio. A finales de la década del sesenta y principios del setenta se produjo una renovación planificada por el gobierno de la ciudad en los terrenos recuperados de la concesión otorgada a principios de siglo a la empresa Catalinas Norte (entre Retiro y Av. Córdoba)

La decadencia final del área central se inicia en los años del Proceso. El espacio público se convirtió en lugar de riesgo por la persecución de la dictadura. Y consecuentemente comenzó un proceso de descentralización de las actividades culturales y comerciales que eran las que producían las mayores concentraciones de público. La ciudad de noche se había vuelto peligrosa para los ciudadanos. La ideología del grupo en el poder expresada en el gobierno de la ciudad, era que esta sólo podía ser habitada por sectores sociales con capacidad contributiva para poder mantenerla y mejorarlala. Reglamentaron las características del modelo urbano al que aspiraban en lo que se denominó Código de Planeamiento Urbano. El mismo se basó en el Plan Regulador de 1962 al que se le agregaron modificaciones que le quitaban el sentido original y aumentaba la capacidad de construcción en algunas áreas de la ciudad. La normativa, aún vigente, privilegia a la construcción de Edificios Torre.

La política urbana llevada a cabo en ese período en la ciudad de Buenos Aires se dirigió, básicamente, a estimular el uso del automóvil particular: Se construyeron las autopistas, se ampliaron algunas avenidas centrales, se completó la Av. 9 de Julio y se construyeron espacios de estacionamiento en la periferia del área central.



Se expulso también a los habitantes de las villas. La villa 31 de Retiro quedó prácticamente baldía (solo quedaron ocupándola unas cuarenta familias).

El afán de perpetuación, a nivel simbólico, de la dictadura, intentó plasmarse en la creación de un nuevo centro cívico nacional avanzando sobre las aguas del Río de La Plata. Para ello se fueron acumulando sobre el borde, los escombros de las demoliciones realizadas para construir la Autopista 25 de Mayo. La derrota de Malvinas les impidió concretar este sueño y la naturaleza transformó ese lugar en la Reserva Ecológica. La llegada de la democracia estabilizó ese lugar como tal.



Por último la gran transformación del área analizada, que todavía esta en curso, se inició como proyecto a fin de lo ochenta y se materializo en gran parte durante los noventa mediante la Corporación Puerto Madero, entidad privada con participación del estado.



Es un reflejo del pensamiento dominante de la época, correspondiente al estado neoliberal; privatiza tierras de su propiedad para construir un barrio privado para sectores de población de alto poder adquisitivo. Así surge un nuevo barrio planificado. Sus ideólogos planteaban en su fundamentación que contribuiría a la transformación de San Telmo. Sólo produjo alguna renovación sobre la Av. Madero.

Del Centro a los Barrios.