



N° 037

*La ciudad y el río: sus relaciones
entre técnica y naturaleza. El caso del
puerto de Buenos Aires.*

Arq. Graciela Silvestri

Julio de 1993

La ciudad y el río: sus relaciones entre técnica y naturaleza.

El caso del puerto de Buenos Aires.

Arq. Graciela Silvestri

Pocas obras de ingeniería han sido más comentadas en la historiografía argentina que el puerto de Buenos Aires. La historia de su construcción fue presentada alternativamente como testimonio de la mentalidad positiva de los hombres de los ochenta, como pieza indispensable del momento en que el país se integra al circuito mundial del comercio, o como el elemento que sella de manera definitiva las direcciones de crecimiento de la ciudad

La elección del proyecto de Madero, origen de una polémica que veinte años después de terminadas las obras aún no se apagaba, resultó un ejemplo paradigmático para la historiografía progresista de las turbias decisiones del poder político de entonces. La importancia simbólica de esta obra, vinculada íntimamente a la resolución de la cuestión Capital, ha sido también reconocida en las interpretaciones posteriores.

Por otro lado, el puerto de la Capital y las gigantescas obras implicadas se convirtieron también, con el tiempo, en otro tipo de símbolo: el símbolo del alejamiento de la ciudad y el río, o, dicho en otras palabras, la negación que una ciudad hizo de sus condiciones naturales de implantación.

En este artículo se aborda una de las perspectivas posibles sobre el puerto, que hace de él una pieza clave para comprender la construcción de la ciudad en el período de modernización. El punto de vista, entonces, se dirige hacia la forma del puerto y las técnicas que lo hacen posible. Lo así conformado, es decir, todas las determinaciones sociales, políticas y económicas que en esta forma están presentes aparecen transformadas por su mediación.

Se considera aquí la palabra forma en un doble sentido. Por un lado, se utiliza el significado más general del término, como configuración y apariencia. En este sentido se habla, por ejemplo, de la forma de la ciudad que se constituye en estas décadas como ciudad moderna.

Precisamente, alrededor de esta modernización acelerada es que se utiliza aquí *forma* en segunda acepción. En la medida en que la modernidad tiende a destruir toda

forma (en tanto ella alude secularmente a la unidad con una esencia, mientras la figura o imagen sólo a una imitación aparente o decisión arbitraria), el localizar una intención de forma en una obra determinada implica, entonces, localizar una modalidad cultural para enfrentarse con el caos que la explosión constructiva de aquellos años había sembrado. Forma se utiliza, en este caso, en un significado cultural más definido: lo que *a priori* tiende a unificar tanto los elementos del mundo empírico que debe resolver como los fragmentos de una tradición que constituyen sus límites.

La hipótesis principal que planteo con respecto a la polémica entre el proyecto de Huergo y el proyecto de Madero implica esta diferenciación: en tanto me propongo demostrar que mientras el proyecto vencedor constituía una composición unificadora del material que la tradición local había legado, *armónica* en tanto conclusa en sí misma, el proyecto de Huergo avanzaba hacia la serie, que no presenta resquicios respecto a la tecnología de producción. Ambos casos testimonian dos maneras distintas de interpretar la modernidad: intentando ligar con un sentido nuevo los fragmentos de una tradición de por sí débil o quebrándola desde una lógica técnica.

Si el episodio del puerto ocupa un lugar central para el destino de la ciudad no es sólo por la dimensión de la obra o por su importancia representativa y económica. Es además y principalmente porque el material que más inmediatamente trabaja- por decirlo así, el tema de esta forma- es la relación de la ciudad con el río: ya sea que se considere como los problemas que este río extraño puso a la resolución de la cuestión del puerto, o que se perciba el puerto como el límite de la ciudad que comparte las características de la tierra y del agua, o como la puerta de la ciudad que se abre así sobre el mundo. Es la historia de esta relación siempre conflictiva la que se narra con la historia del puerto de Buenos Aires, y a esta relación subyace siempre la historia de los modos y las ideas cambiantes con las que los porteños evaluaron las relaciones entre lo “natural” y lo “artificial”: en que dieron forma a una naturaleza que carecía de las marcas culturales de la naturaleza europea.

Aunque a esta hipótesis pueden oponérsele una cantidad de objeciones (¿cómo hablar de forma sin la voluntad de un sujeto único, ausente en este tipo de operaciones en gran medida colectivas? ¿Cómo abordar la técnica, precisamente una de las claves de la modernidad, destructora de formas, como dadora de formas? ¿Cómo evitar caer en la antítesis vulgar entre técnica y naturaleza al enfocar un tema, hoy, tan ideologizado?) Creo que precisamente en estos problemas estriba la posibilidad de ensayar otra

perspectiva sobre el conflicto del puerto. Porque a través de estos problemas es que surgen las preguntas históricas de mayor interés: ¿cómo se funda una tradición desde la nada? ¿Cómo “lo natural” aparece a un mismo tiempo materialmente presente y construido como idea? ¿Cómo se liga el aparentemente ascético enfoque tecnológico con cuestiones de mentalidad que lo exceden? ¿Cuál es la relación entre la forma urbana específica y los aspectos políticos o económicos, si excluimos la de puro escenario o resultado lineal? ¿Qué significa dar forma en pleno caos de la modernización?