



Nº 157

*La conurbacion de Buenos Aires como objeto de estudio histórico. Argumentos científicos y lógicas disciplinares.*

**Arq. Horacio Caride Bartrons**

Relatora: Arqta. Alicia Novik

7 de septiembre de 2007 – 12:30 hs.

## La conurbación de Buenos Aires como objeto de estudio histórico. Argumentos científicos y lógicas disciplinares.

Horacio Caride Bartrons, arq.

*“La visión histórica propiamente dicha empieza donde el material termina y pertenece al reino de las significaciones, donde los criterios no son ya la verdad o la falsedad, sino la hondura o la mezquindad”*  
**Oswald Spengler**

### La construcción de un objeto de estudio

Desde su constitución -a fines de la década de 1940- como categoría político territorial, el Conurbano Bonaerense ha sido objeto de incontables interpretaciones, estudios, diagnósticos y propuestas. Sin embargo, en este poco más de medio siglo nunca pudo ser constituido como un objeto de estudio histórico. De hecho un trabajo que recién a comienzos de la década de 1990 buscó narrar algo de esta historia, ha quedado como solitario intento.<sup>1</sup>

Diversas causas pudieron conjugarse para que las historias sobre la metropolización más grande del país y una de las mayores de América nunca pudieran concretarse o hayan sido insuficientes en el ejercicio de una síntesis interpretativa: la desmesura, la complejidad o la falta de perspectiva ante el desarrollo de determinados acontecimientos. Acaso la obviedad haya sido la mejor aliada de esta suerte “conjura historiográfica”. Algo semejante a lo que había aventurado Lytton Strachey, cuando afirmó que la historia de la era victoriana nunca iba a ser escrita porque era demasiado lo que se sabía sobre ella.<sup>2</sup>

En el trabajo que sigue ha consistido en recuperar tres líneas argumentales que han intentado explicar el alcance, los límites del crecimiento y la extensión del área conurbada. Es mi intención, a través de ellas, intentar la construcción de un objeto de estudio histórico, dentro de las posibilidades que ofrecen las fuentes y la bibliografía. Con ese fin he seleccionado estas líneas para generar otros tantos conjuntos más o menos consistentes de especulaciones desde

1. lo demográfico,
2. lo planificador ,
3. lo geográfico.

Deliberadamente utilizo el artículo neutro “lo” para evitar referirme a “la demografía”, a “la planificación” y a “la geografía” ya que los ideas presentadas, muchas veces estuvieron vinculadas con estos campos científicos o disciplinares sin llegar a constituirse específicamente dentro de sus límites teóricos o epistemológicos. Es más –y como veremos más adelante- es frecuente que profesionales de un campo hayan tomado (y cruzado) las argumentaciones provenientes de otro.

El orden de presentación de estas tres líneas corresponde a su sucesión cronológica, habida cuenta de todas las superposiciones y entrecruzamientos ocurridos entre fines de la década de 1950 hasta comienzos de la década de 1980, período al que pasa revista este trabajo. Se ha intentado generar así ciertas categorías de interpretación que conjuguen teoría y práctica, muchas

---

1 Se trató de *Buenos Aires, historia urbana del área metropolitana*, de Margarita Gutman y Jorge Enrique Hardoy, donde tuve la oportunidad de colaborar en varios capítulos. Fue publicado en Madrid en el año 1992.

2 Strachey, Lytton, *Eminent Victorians*, Oxford University Press, 2003 (primera edición 1918), p. 5.

veces disociadas o presentadas como par polar; categorías que en definitiva permitan analizar algunos discursos, contextualizarlos y dimensionarlos según su relación con el desarrollo de la metrópoli.

Resulta obvio que tampoco estas pocas palabras persiguen constituirse en un "estado de la cuestión conurbano". Reconstruir algo de los aportes de la bibliografía producida durante los últimos cuarenta o cincuenta años implica recurrir a una violenta selección de fuentes y de literatura crítica, según los recortes conceptuales que se han juzgado como representativos para la definición y comprensión de una realidad compleja.

El estudio busca complementar a otros dos trabajos anteriores, con la posibilidad de establecer una relación entre el Conurbano como idea previa a su consagración oficial y los análisis que se construyeron a partir de esta realidad durante la segunda mitad del siglo XX.<sup>3</sup>

## 1. El Conurbano en el argumento demográfico

La primera idea de que el Conurbano debía ser establecido a través de la variable demográfica, se verifica en los comienzos de su construcción como entidad administrativa. En efecto, se debe al *IV Censo General de la Nación* de 1947, la aparición del Gran Buenos Aires como categoría operacional cuando afirmó que

*“La Capital Federal y los partidos de la provincia de Buenos Aires que la circundan formando su zona suburbana, también formaron una unidad censal separada, a la que se denominó ‘Gran Buenos Aires’”*.<sup>4</sup>

Al año siguiente, la Comisión Asesora de la Provincia de Buenos Aires, creada para expedirse sobre la extensión que debía tomar el Gran Buenos Aires resolvió que la densidad poblacional –y su correlato en la continuidad del espacio construido- eran los elementos más significativos para delimitar a la nueva entidad.<sup>5</sup> Sin embargo los insalvables problemas de jurisdicción política obligaron a retomar los territorios de los partidos como unidad indivisible hasta tanto se constituyese el organismo de control y supervisión, integrado por los poderes municipal, provincial y nacional, institución que jamás fue creada. Para no “desaprovechar” todo lo actuado y finalmente entregar al Gobierno Provincial la definición de un territorio concreto:

“Esta Comisión, al efectuar los estudios previos, cree que debe incorporar al Gran Buenos Aires, además de los partidos detallados en el decreto, los siguientes: Moreno, Merlo y Almirante Brown. Sin poder afirmar que éste sea el límite definitivo de la subregión de planeamiento se ha querido hacer coincidir con límites políticos al solo efecto de salvar mejor las actuales jurisdicciones, y esta comisión opina que se puede tomar como tentativa de delimitación para los estudios futuros de la zona ya enunciada anteriormente”.<sup>6</sup>

Si bien, y como es sabido, la variable demográfica no fue el único elemento determinante en la constitución de la territorialidad del Gran Buenos Aires (el decreto mismo que le dio origen fue derogado en la ley “ómnibus” que la dictadura instaurada en 1955 aplicó a la leyes del gobierno peronista) la posibilidad de una aglomeración limitada por su densidad poblacional había quedado

<sup>3</sup> Ver Caride, Horacio, 1999a y 199b.

<sup>4</sup> *IV Censo General de la Nación*, tomo III, p. XIX.

<sup>5</sup> La Comisión Asesora del Gran Buenos Aires, de cuyos dictámenes salió también el decreto N° 70, del 8 de enero de 1948 que le otorgó entidad política al conurbano, estuvo integrada por José María Pastor (arquitecto) y José Bonilla (ingeniero), ambos en su carácter de “expertos en planeamiento”. El tercer miembro fue el ingeniero Carlos Marino, Director de Geodesia, en representación del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires.

<sup>6</sup> Comisión Asesora al Ministro de Obras Públicas, nota del 17-9-1948, pp. 1-2, Archivo de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires, carpeta, 18. El subrayado es mío.

establecida.

Dos décadas después, una ponencia que Horacio Torres, presentó al XLI Congreso Internacional de Americanistas de 1974 y publicada al año siguiente con el título de "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires",<sup>7</sup> reconsideró la base censal para determinar el comportamiento de la metropolización. Este proceso -que Torres denominó "suburbanización"- constituyó el eje principal de su obra.

Según Torres, había que buscar la génesis de la metropolización en 1860. La periodización que practicó (1860-1930, con dos subperíodos de suburbanización 1860/1914 y 1914/1930), le permitió diferenciar un primer y segundo proceso de metropolización, anteriores a los que él definió como "suburbanización masiva", observada a partir de la década de 1950.

Los estudios de Torres tuvieron la virtud de integrar la información de una manera que no debe confundirse con el resumen. El manejo y cruce que operó sobre las variables sociales y físicas propusieron una metodología de análisis que hizo parecer simple un fenómeno de una complejidad innegable. Así, las dos versiones del *Mapa Social de Buenos Aires*, de 1978 y 1993 constituyen, entiendo, su mayor aporte a la interpretación de los procesos de metropolización. El soporte censal que las caracteriza es la trama donde insertaron aquellos determinismos históricos que caracterizaron cada circunstancia.

Esta operación podría definirse como "la espacialización de lo social". Cabe destacar que la crítica a esta relación dialéctica entre una comunidad y el espacio que construye, ha transitado por diferentes carriles, desde la relativización conceptual "antiespacialista", a la negación de su posibilidad historiográfica. La consideración exhaustiva de este debate escapa de los límites impuestos al presente texto, pero contextualiza buena parte de la obra de Torres, a quien remitimos.<sup>8</sup> En definitiva -y paradójicamente- dio cuenta de una representación integrada de una metrópoli que muestra el lado oscuro de una ciudad en creciente fragmentación social y física.

## 2. El conurbano en el argumento planificador

A fines del año 1955, la *Revista de Arquitectura* publicó un número monográfico, "Evolución del Gran Buenos Aires en el tiempo y en el espacio" (primera y segunda parte), seguido de una publicación de comienzos de 1956 en número doble, que constituyó la tercera parte de aquel trabajo y que interesa particularmente a estas reflexiones. Se trataba, en conjunto, de un análisis que se había gestado dentro del *Estudio del Plan de Buenos Aires* de 1948, con la dirección de los arquitectos Jorge Ferrari Hardoy, Jorge Vivanco y Antonio Bonet.

El texto se estructuró mediante la visión urbana de la *Carta de Atenas*, con sus celeberrimos "habitar", "circular", "trabajar" y "recrearse", postulados con los que se revisó toda la historia urbana porteña hasta ese momento. Inclusive sirvieron para preparar una cronología desde 1580 hasta 1948, aunque en ella el término "recrearse" fue traducido a "*cultivo del cuerpo y del espíritu*".<sup>9</sup>

Además se proponía una periodización general. La primera parte ("Buenos Aires y Gran Buenos Aires en América") daba cuenta de una historia desde las culturas aborígenes hasta los primeros años del Virreinato. La segunda ("Desarrollo de Buenos Aires y Gran Buenos Aires") comenzaba en 1780 y terminaba en 1895. La tercera se dividió en tres subperíodos: 1910-1914, 1914-1949 y

---

7 Fue publicada por primera vez en el N° 58, Vol. XV de *Desarrollo Económico - Revista de Ciencias Sociales*, julio/septiembre de 1975. La versión que utilizamos integró una compilación de Jorge E. Hardoy y Richard Schaedel en 1977.

8 El mismo autor se ha encargado de poner en dimensión histórica y ampliamente interdisciplinaria esta problemática, a través de dos trabajos. Ver Torres, Horacio, 1995 y 1996.

9 Estudio del Plan de Buenos Aires, 1956, pp. 87 y 89, respectivamente.

1950 En este último se anotaron algunos temas que conviene destacar.

En primer término, bajo el subtítulo “Factores determinantes del desarrollo tridimensional [sic]del Gran Buenos Aires” se definieron aquellas circunstancias que se entendían como elementos dominantes en el conglomerado.<sup>10</sup> Recuperando (según se aseguraba) una categoría de Lewis Mumford, éstos eran la fábrica y la expansión de los barrios insalubres. Con tales articuladores resultaba consistente una clasificación de los suburbios de la ciudad, es decir, los municipios circunvecinos del primer anillo de conurbación. Dicha caracterización incluía tanto el diagnóstico como las líneas más gruesas de ordenamiento. De esta manera teníamos:

1. Una preponderancia de zonas fabriles y barrios pobres en el sur
2. Las zonas “de relleno”, como intersticios territoriales de las direcciones dominantes de expansión
3. Los suburbios del norte y del oeste, incorporados definitivamente a la Capital Federal
4. Un “núcleo central” (la ciudad de Buenos Aires) que crece verticalmente
5. Una zona de recreo que en especial se ubica hacia el noroeste.<sup>11</sup>

Esta operación de *zoning*- tan cara a los ideales de la *Carta de Atenas*, aparecía ciertamente opuesta a determinados estudios como los de della Paolera, Besio Moreno o Pastor, que desde la década de 1930 buscaban homogeneizar el complejo suburbano de Buenos Aires como un todo, integral y único, con el mismo fin para el que ahora se subdividía: comprenderlos para poder operar en ellos.

Pero también se ponían en una línea de clasificación semejante a la que habrían advertido algunos higienistas de fines del siglo XIX, cuando sospecharon diferencias sanitarias entre los territorios ubicados hacia el norte y hacia el sur de la ciudad.<sup>12</sup> En efecto, desde aquellos años (y aún antes), los autores de “Evolución del Gran Buenos Aires en el tiempo y en el espacio” encontraban en los suburbios de la ciudad una tendencia al “habitar” en el norte (Belgrano, Núñez, San Isidro), al “recrearse” al oeste (Flores, Ramos Mejía, Morón) y al “trabajar” en el sur (Barracas, Avellaneda, Quilmes).<sup>13</sup> Pese a este exagerado esquematismo, la búsqueda casi desesperada de legitimación histórica era innegable.

Toda esta zonificación tenía como argumento principal el desarrollo de las redes de transporte (el “circular” que faltaba); los trenes y las rutas para los suburbios, los subterráneos para el centro, que se asumían como elementos estructurantes principales. En este sentido, un segundo aspecto singular del “Estudio del Plan...” radica en su constitución como punto de cambio sobre la interpretación de la estructura urbana del Gran Buenos Aires. Por un lado, *“El asfalto constituye a la expansión de la ciudad como ‘una mancha de aceite’, en la misma forma que anteriormente lo hizo el riel del tranvía”* Por otro, *“(…) las rutas asfaltadas de la ciudad (…) atraviesan (juntamente con las vías ferroviarias), el eje de los ‘tentáculos’, cumpliendo la función de verdaderos rieles. Donde los vehículos pueden detenerse en cualquier punto del camino, obstaculizando la vida propia de los núcleos suburbanos”*.<sup>14</sup>

Es decir, una red de vías de transporte que, lejos de verse como los hilos principales de la trama,

---

10 Aunque hoy puede resultar algo confusa, en el contexto de 1948, la palabra “tridimensional” era un claro guiño para los iniciados. En 1933, la **Carta de Atenas** (punto de doctrina N°82) afirmaba: *“El urbanismo es una ciencia de tres dimensiones, y no de dos. Es haciendo intervenir el elemento en altura como se dará solución a las circulaciones modernas (...)”*. Le Corbusier, 1954.

11 Cfr. Estudio del Plan de Buenos Aires, 1956, p. 69.

12 Ambos temas han sido desarrollados en otros trabajos. Ver, al respecto Caride, Horacio, 1999a y 1999b.

13 Cfr. Estudio del Plan de Buenos Aires, 1955, pp. 69-70.

14 Estudio del Plan de Buenos Aires, 1956, p. 69. Los subrayados son míos.

era considerada como un elemento “obstaculizador” (?) en primer grado de nada menos que de la vida de las áreas suburbanas. Por otro lado, no veían los autores contradicción alguna en plantear, dentro del mismo esquema, la imagen de “mancha de aceite” que sin demasiado esfuerzo remite a lo amorfo, o al menos a lo carente de una estructura reconocible, en combinación con una imagen tentacular, que sí manifiesta una clara morfología y estructuración concreta, aunque esta no aluda más que a un pulpo. Esta teoría, que podríamos denominar del “pulpo en aceite”, seguiría como trazo formador de un conjunto importante de representaciones del Conurbano y de toda el Área Metropolitana de Buenos Aires en la prolongación establecida por El *Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires* (1958-1965).<sup>15</sup>

La continuidad con el *Estudio del Plan de Buenos Aires*, fue una certeza que se anunció desde la primera página:

*“Los intentos para lograr un orden urbano planeado e integral, tal como lo entendemos en el presente de la técnica urbanística, datan en la República Argentina, para Buenos Aires, desde 1906. Desde esa fecha hasta 1948 se desarrollaron distintos estudios que no constituyen en sí distintas etapas hacia un plan orgánico, sino planteos totales que pretendieron dar una respuesta a los problemas urbanos en su momento. Los planteos efectuados durante ese proceso, en 1906, 1925, 1932-45, 1945-48, están desconectados entre sí, no ocurriendo lo mismo desde 1948 hasta el presente, en que se produce la evolución de una idea”.*<sup>16</sup>

Varios años después se reconocerá a este estudio como “el” antecedente del Plan Regulador.<sup>17</sup> Pero en este párrafo se resumía -a la vez que implícitamente se evaluaba- la “historia oficial” de los planes urbanos para Buenos Aires que, como se ve, no mencionó a sus autores. La secuencia incluía al *Plano de la Ciudad de Buenos Aires*, propuesto por Joseph Bouvard, fechado en 1906;<sup>18</sup> al *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio* de la Comisión de Estética Edilicia de 1925; al *Plan para la Aglomeración Bonaerense* de Carlos della Paolera que había cobrado forma a partir de la Exposición Municipal de Urbanismo, organizada a fines de 1932 y hasta 1945, período que en forma paralela además debería incluir al *Plan Director para Buenos Aires* de Le Corbusier en 1938 y reformulado por Juan Kurchan y Jorge Ferrari Hardoy en 1940. Finalmente, el período 1945-1948, hacía referencia a una serie de propuestas salidas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

El Plan de 1958 definió con mucha claridad su territorio de aplicación. Estableció dos grandes espacios a los que llamó “áreas de planeamiento adoptadas”:

1. El “área metropolitana” (y en esto también había una novedad), como el conjunto de la Capital Federal y las “17 comunas vecinas”, o sea , a Buenos Aires y al Gran Buenos Aires. Se trataba de algo más de 264.000 hectáreas, extendidas en una franja de 60 kilómetros de largo, paralela al Río de la Plata, con 30 kilómetros de profundidad.
2. El “área regional de Buenos Aires”, que se definía como una gran área “de contorno” a la anterior que abarcaba casi 2.500. 000 hectáreas, medidas dentro de un sector de circunferencia cuyo radio, de 100 kilómetros, hacía centro en la ciudad de Buenos Aires.

---

15 Se trató de un estudio encarado por la Intendencia Municipal, con un equipo técnico en estrecha colaboración con la Secretaría de Obras Públicas. Fue director de este equipo Francisco García Vázquez y contó como consejeros a Flavio Alfaro (Estudios Urbanísticos), Odilia Suárez (Análisis e Información) y Eduardo Sarrailh (Planeamiento).

16 Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires (OPBRA), 1960, p. 1.

17 Cfr. Suárez, Odilia, p. 15.

18 El plano de Bouvard data en realidad de 1907 y fue publicado en 1910 con el título **Nuevo Plano de la ciudad de Buenos Aires**. Al año 1906 perteneció otro plan menos famoso, el de Enrique Chanourdie, llamado **Proyecto de Transformación Edilicia** que al parecer no era al que se referían los autores en 1960.

El transporte de corta y media distancia, según se declaró, operó como uno de los criterios particulares para la definición de ambas áreas.<sup>19</sup> Por lo demás, aunque en forma menos explícita que en sus antecedentes, la visión según los paradigmas del “urbanismo moderno” todavía gozaba de buena salud:

*“La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico, social y político que constituye la región”.*<sup>20</sup>

Una de los dogmas más conspicuos de la *Carta de Atenas*, nada menos que el punto N°1, que no había sido tan claramente explicitado en los discursos de 1948 y que, más curiosamente aún, tampoco apareció en toda la dimensión esperada en los planes de 1938 y su reformulada *remake* de 1940, aquí iluminaba toda la arquitectura del Plan. De hecho, como clara referencia al dogma, se arribó a dos conclusiones principales. La primera (“*La necesidad de un tratamiento conjunto*”) señalaba que

*“La región bonaerense, en conjunto con Buenos Aires y Gran Buenos Aires, constituye un todo orgánica [sic]: físico-económico-social, integrando el área total de planeamiento, a pesar de las distintas jurisdicciones que en ella actúan”.*

Mientras que en la segunda conclusión (“*La definición de un criterio de planeamiento del área regional*”) apuntaba:

*“El criterio de planeamiento, tendiente a lograr el equilibrio mencionado, se basa en aumentar las posibilidades actuales de rendimiento del área –considerada de abasto de productos esenciales para el conglomerado humano- y las de afincamiento de la población, mediante una serie de medidas orientadas a mejorar las condiciones físicas y socioeconómicas del área”.*<sup>21</sup>

Al reclamo ultramarino sobre “*el conjunto económico, social y político que constituye la región*”, el Plan había incorporado además una serie de campos disciplinares que trascendían la actividad de los planificadores y arquitectos. Estudios económicos, administrativos e institucionales, demográficos y sociales de cierto detalle también pueden encontrarse entre sus páginas, hecho que entre otros aspectos, manifestaba un salto de envergadura con respecto a sus antecedentes.

En definitiva, el Plan Regulador tuvo la voluntad de considerar varios “lineamientos estructurales” para el área y la región metropolitana, “*integrando el área total de planeamiento, a pesar de las distintas jurisdicciones que en ella actúan*”. Pero justamente, fueron los consabidos problemas de jurisdicción que habían nacido con la propia “oficialidad” del Gran Buenos Aires los que tornaron estos lineamientos inaplicables.

Sin embargo, como resultado fragmentario de las propuestas del Plan, figuraron la localización de la Terminal de Omnibus en Retiro, el emplazamiento del Mercado Central, la erradicación de la Penitenciaría Nacional y la formulación del Código de Planeamiento Urbano, por mencionar unos pocos ejemplos.<sup>22</sup>

También al Plan se debió la propuesta de urbanización y saneamiento del Parque Almirante Brown, con la ubicación de los conjuntos habitacionales de Lugano y Soldati. Es probable que su resolución final, librada a la comprobación de otros paradigmas, hubiese llevado al paroxismo los

---

19 Cfr. Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires (OPBRA), 1960, pp. 13-15.

20 Le Corbusier, 1954. Este texto se organizó en 95 ítems, entre “generalidades” y “puntos de doctrina”, que numeraba otros tantos párrafos, de modo que se podía prescindir para su cita del número de la página.

21 Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires (OPBRA), 1960, pp. 74-75.

22 Cfr. Suárez, Odilia, pp. 15 y ss.

calificativos de por sí poco elogiosos con que Martínez Estrada describió Buenos Aires. El pensador murió en 1964, acaso pensando, al igual que Francisco de Goya, que el sueño de la razón engendra monstruos.

La década de 1960, que comienza con un plan, termina con otro, el *Esquema Director para el Año 2000*. Como teoría urbana sobre el área metropolitana, el Esquema... fue seguido por un número importante de planificadores durante más de dos décadas después de generados sus postulados. Entendemos que éstos pueden resumirse perfectamente en uno: negar o en todo caso desconocer la existencia de una estructura histórico espacial definida por el proceso de urbanización de Buenos Aires. Reconocimiento que, aunque forzado, adaptado y tal vez resemantizado, había estado presente en sus predecesores.

Una expresión que se retomaba (también en la recurrencia de los profesionales intervinientes) desde 1948, nuestra conocida "mancha de aceite" resumía con fuerza renovada la idea del crecimiento arbitrario y amorfo.<sup>23</sup> No obstante la contestación a esta imagen, que vino de un número importante de autores como Sargent, Torres, Scobie, Chiozza y varios otros, su mayor influencia se verificará hasta varios años después.

Entre uno y otro plan, algunos pocos trabajos dieron cuenta de las características de la conurbación, en clave de evolución histórica, diagnóstico y/o tendencias. Y la carencia de planes o de sus aplicaciones será recurrentemente el contexto de los discursos.

### 3. El Conurbano en el argumento geográfico

Acaso "La Conurbación de Buenos Aires", de José Víctor D'Angelo fue el primer panorama completo sobre el Gran Buenos Aires que se presentó desde la argumentación geográfica. El trabajo constituyó el capítulo II del noveno tomo de *Argentina. Suma de Geografía*, dirigida por Francisco de Aparicio y fue publicado en 1963. El ambiente natural, la vivienda, la industria, las características económicas y demográficas generales fueron analizadas en perspectiva histórica y con intención prospectiva. Pero en el trabajo de D'Angelo, palabras como "descontrol", "arbitrariedad" y "mezquindad urbana" conducen el relato.

*"Casi ningún habitante 'porteño' podría claramente imaginar el paisaje natural sobre el cual está edificada su ciudad. El centenar de 'manzanas' verdes es una magra sustitución de la infinitud de la pampa".*<sup>24</sup>

Sin embargo, el problema más preocupante es y seguirá siendo la ausencia de un orden que permita hacer de la *Cabeza de Goliat*, un órgano útil, es decir, habitable. Con esa idea cerrará el trabajo: *"El puerto - mercado fue el elemento de su gestación; la industria y la capitalización la fueron de su expansión; la falta de planificación su mal crónico".*<sup>25</sup>

Evidentemente, el discurso del geógrafo no felicitaba los logros del Plan del '58 que todavía en 1963 estaba vigente. Por lo menos, quedaba claro que para la enfermedad reiterada de la ciudad, todavía no se había conseguido un remedio confiable.

En un segundo trabajo la dimensión histórica de la metropolización, considerando globalmente a los partidos conurbados de la Provincia de Buenos Aires. Se trata de *The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina 1870-1930*, de Charles S. Sargent.<sup>26</sup>

---

23 Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), p. 53.

24 D'Angelo, José Víctor, p. 207.

25 *Ibidem*, p. 213.

26 Esta basado en la tesis doctoral del autor, denominada "Urban dynamics and the changing pattern of residential development, Buenos Aires, Argentina 1870-1930", presentada ante un jurado de la Universidad de California, (cont.)



El período que Sargent analiza con mayor detenimiento son las tres primeras décadas del siglo XX. A esos años le dedica una mayor extensión que a los treinta precedentes. El grado de profundidad se advierte en el desarrollo de los aspectos físicos y demográficos, con particular atención a la historia de los cambios en los sistemas de transporte terrestre y de la zonificación residencial. Para Sargent la metropolización se ubica dentro de una estructura histórica del territorio que impone -o por lo menos orienta- el desarrollo de la metrópoli futura. Esta estructura operará como "molde" de un crecimiento no tan librado a intereses corporativos contrapuestos. En efecto, *"El objetivo de esta monografía -indicaba este último en el prefacio- es simplemente entender qué fuerzas han afectado la estructura de la trama urbana y definir las relaciones funcionales dentro de esta trama, más que detallar las características de la población en sí misma"*.<sup>27</sup>

Aún así, las fuerzas a las que hace referencia Sargent son inevitablemente abstractas, en el sentido que han sido privadas de sujeto, en pro de la comprensión del objeto.

Particularmente importante a los fines de la presente argumentación, es el estudio de Elena Chiozza, "La integración del Gran Buenos Aires".<sup>28</sup> Allí se definía claramente la forma y dimensión del crecimiento del Gran Buenos Aires, a través de los "tentáculos" urbanos, claramente observables a partir de la década de 1940. Es decir, un proceso al que le adjudicaría un origen contemporáneo a las representaciones poco amigables de Martínez Estrada para Buenos Aires. La visión de Chiozza está centrada en estos tentáculos (define cuatro: los tres históricos, norte, oeste, sur y, con posterioridad, el sudoeste) en donde se cruzan dos factores principales. El primero, atiende la configuración del medio físico que había determinado los rumbos del crecimiento de la ciudad hacia la campaña. El segundo, la infraestructura técnica de los medios de transporte -verbigracia, trenes y autos- que sobre este medio se iban conformando. Su enfoque refiere fundamentalmente a Sargent -, uno tres textos que cita junto con el de D'Angelo y con "Evolución de Buenos Aires en el tiempo en el espacio", estableciendo así una suerte de final para toda una secuencia.

La vieja analogía geddesiana "simil pulpo", que para nuestro medio estaba fatalmente connotada por Martínez Estrada, también fue utilizada por Chiozza. Aunque a esa altura ya resultaba poco feliz para ciertos autores, seguía presentando un indudable valor didáctico. El Conurbano aparece a través de ella como un caos aparente, que sin embargo tenía un orden que debía ser interpretado y respetado para su sostenibilidad futura.

## El conurbano

Esta revisión, aunque forzada por su brevedad, permite desmontar algunos componentes en la posibilidad de construir al Conurbano Bonaerense como objeto de estudio histórico.

En primer lugar puede advertirse que las lógicas que establecieron las defensas disciplinares en uno u otro campo, no pueden sostenerse en la narración histórica. La existencia de una visión geográfica, planificadora o demográfica es insuficiente para cerrar una fundamentación epistemológica estricta para cada línea desarrollada, aunque resulte evidente que los instrumentos y las categorías de análisis difieren en cada caso.

En segundo término, es interesante el grado de traducciones que requieren los argumentos de un campo para generar conocimiento a partir de otro. Valga como ejemplo el rol preponderante (y en algún sentido contradictorio) que el argumento planificador otorgó al transporte para la definición

Berkeley, en 1971.

<sup>27</sup> Sargent, Charles S., p. XIX (Introduction).

<sup>28</sup> Análisis comprendido en la sección "La ciudad de masas", en el tomo II de la obra colectiva dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*, de 1983.

del territorio a intervenir, concepto retomado por el argumento geográfico para vertebrar el análisis. También la idea de un pulpo (metáfora altamente funcional para la descripción geográfica) había sido previamente establecida en los diagnósticos de la planificación, que a su vez fue retomada de otras fuentes (los ensayos de Martínez Estrada) aunque invirtiendo sus connotaciones negativas.

Finalmente, aunque la tentación de entenderlo así es fuerte, no surge con claridad la idea de “ciclos históricos” para la interpretación disciplinar, justamente por el grado de cruce y desplazamiento que presentan los textos seleccionados. De todos modos pareciera que la secuencia temporal nos indica cierta periodización en cuanto el ascenso y preponderancia de una disciplina sobre otra. Dicho en palabras de Spengler, resta aún establecer la visión histórica cuando ha terminado el análisis previsto. Dentro de una narración transdisciplinar, la posibilidad de encarar un nuevo estudio con el Conurbano Bonaerense como objeto de estudio histórico, queda planteada.

#### **BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

Caride, Horacio, 1992, "Comentarios Bibliográficos", anexo de **Buenos Aires, historia urbana del Area Metropolitana**, de Jorge Hardoy y Margarita Gutman, Editorial MAPFRE, Madrid.

Caride Horacio, 1999 a, “Visiones del Suburbio. Utopía y realidad en los alrededores de Buenos Aires durante el siglo XIX y principios del siglo XX”, **Documento de Trabajo N° 13**, Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento, San Miguel.

Caride, Horacio, 1999 b, “La idea de Conurbano Bonaerense 1925-1947”, **Documento de Trabajo N° 14**, Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento, San Miguel.

Caride, Horacio y Alicia Novick, 2000, “El Gran Buenos Aires. Apuntes de una historia imposible”, **Revista de Arquitectura N° 194**, Sociedad Central de Arquitectos, Buenos Aires, septiembre.

Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), 1970, **Esquema Director Año 2000**, Buenos Aires.

Chiozza, Elena, 1983, "La integración del Gran Buenos Aires", en **Buenos Aires, historia de cuatro siglos**, tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires.

D'Angelo, José Victor, 1963, "La Conurbación de Buenos Aires", capítulo II del tomo IX de **Argentina. Suma de Geografía**, Francisco de Aparicio (director), Jacobo Peuser, Buenos Aires.

Estudio del Plan de Buenos Aires, 1956, “Evolución del Gran Buenos Aires en el tiempo y en el espacio”, segunda parte, **Revista de Arquitectura**, N ° 376-377, Sociedad Central de Arquitectos Buenos Aires.

Gutman, Margarita y Jorge E. Hardoy, 1992, **Buenos Aires, historia urbana del Area Metropolitana**, Editorial MAPFRE, Madrid.

Le Corbusier, 1954, **Carta de Atenas**, edición de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (primera edición 1942).

Martínez Estrada, Ezequiel, 1957, **La cabeza de Goliat**, Editorial Nova, Buenos Aires (primera edición 1940).

Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires (OPBRA), 1960, **Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires**, Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, edición mimeografiada.

Romero, José Luis, 1983, "La ciudad de masas", **Buenos Aires, historia de cuatro siglos**, José Luis y Luis Alberto Romero (directores), Editorial Abril, Buenos Aires.

Sargent, Charles, 1974, **The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930**, Center of Latin American Studies, Arizona State University, Tempe, Arizona.

Suárez, Odilia, 1986, **Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985**, Serie Ediciones Previas Nº 1, Secretaría de Extensión, FAU, UBA, Buenos Aires

Torres, Horacio, 1977, "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires", **Asentamientos urbanos y organización socio productiva en la historia de América Latina**, Jorge E. Hardoy y Richard Schaedel (compiladores), Ediciones SIAP, Buenos Aires.

Torres, Horacio, 1978, "El Mapa social de Buenos Aires, en 1943, 1947, 1960", **Desarrollo Económico** Nº 70, Vol. 18, Buenos Aires, julio/septiembre.

Torres, Horacio, 1993, **El Mapa social de Buenos Aires (1940-1990)**, Serie Difusión 3, Secretaría de Investigación y Posgrado, FADU, UBA, Buenos Aires.

Torres, Horacio, 1995, "La relación entre espacio y sociedad: un tema conflictivo en la reflexión teórica y el planeamiento", **La SICYT continúa su reflexión sobre la ciudad**, Documento de Trabajo Nº 1, Secretaría de Investigación en Ciencia y Técnica, FADU, UBA, Buenos Aires.

Torres, Horacio, 1996, "El origen interdisciplinario de los estudios urbanos", **Documento de trabajo Nº 2**, Seminario Internacional Vaquerías, Córdoba.