



N° 116

El espejo y la memoria: un siglo de proyectos para la Costanera de Buenos Aires.

Alicia Novick

Relatores Patricia Berrotarán
Néstor Magariños

1° de Junio de 2001 – 12:30 hs

EL ESPEJO Y LA MEMORIA: UN SIGLO DE PROYECTOS PARA LA COSTANERA DE BUENOS AIRES.

Alicia Novick, con la colaboración de Agustina Mártire

Notas preliminares

Este texto trata sobre los proyectos elaborados para la costa porteña entre fines del siglo XIX y los inicios de éste pero se encuadra en una problemática del trabajo más amplia que trata sobre los múltiples procesos que se dirimen en la producción del espacio urbano. Desde ahí, planteamos un doble objetivo: dar cuenta de las modalidades de constitución de las costaneras, del frente fluvial del Río de la Plata y probabilizar una serie de hipótesis de trabajo en torno del rol que les cupo a proyectos y planes en la constitución de Buenos Aires, que venimos elaborando desde trabajos anteriores.

El trabajo que presentamos es de carácter “ensayístico”¹. Sin embargo, a diferencia de los procedimientos específicos de ese formato, fue construido sobre los interrogantes que se formularon en torno de estudios de carácter histórico. Es en ese sentido, suponemos que es pertinente su presentación a nuestro Seminario IAA. En primer lugar, porque por detrás de un lenguaje –que tratamos sea de tono periodístico- se dirimen varias hipótesis, un *corpus* y una modalidad de procesar los materiales sobre los que intentamos dar cuenta en esta introducción. Sin bien es cierto que las conclusiones del texto exceden ese

¹ Cabe aclarar que una primera versión de este texto tuvo como destino una revista de difusión para arquitectos (Novick, Alicia, con la colaboración de Mártire, Agustina, “La Costa en proyectos”, *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos*, en prensa). En ese marco, procedimos a efectuar una primera puesta a punto de materiales como sustento para un trabajo de mayor magnitud en preparación.

marco y son de “opinión”, a esta altura sabemos que las opiniones atraviesan también los objetos y los procesos de la investigación.

Con respecto a los supuestos generales del trabajo, intentamos mostrar que los planes y proyectos -imaginados o edificados- presentan potencialidades renovadas para el análisis por su capacidad para informar sobre los modos de pensar la ciudad que, a su vez condicionan las formas de operar². En este punto planteamos diferencias con un espectro amplio de autores, que sostuvo que los planes y los proyectos formulados para Buenos Aires tuvieron poca relevancia, por que ignoraron las determinaciones de la ciudad real y por consecuencia no se materializaron. Esta hipótesis, tributaria de las críticas al urbanismo tecnocrático de los años setenta, se sustentó en una oposición entre ideas y prácticas, desde donde los planes se trataron como “ideología”³. No obstante, los estudios culturales mostraron que las prácticas pueden ser concebidas como una dimensión de las representaciones⁴ y en ese marco, los planes y proyectos como “objetos intelectuales” presentan la posibilidad de ser estudiados a los efectos de indagar en torno del “estado de la cuestión urbana” en cada uno de los escenarios históricos⁵. Es por eso que proponemos pensar los proyectos como espejo, porque ellos reflejan, explícita o implícitamente, las formas de concebir la ciudad en un momento dado.

² Para un desarrollo más amplio de esta hipótesis, cfr. Novick, Alicia (1999)

³ Estas interpretaciones, se gestan dentro de las ópticas críticas que dominan el clima de los estudios durante las décadas de los `70 y cuyas alternativas presenta Peter Hall (1996) en su capítulo “La ciudad de la Academia”. Esa óptica se puede identificar en los trabajos de las investigaciones gestadas en ese clima, como las de Nora Clichesky (1985), Horacio Torres (1990, 1996), Jorge Enrique Hardoy (1998) y más globalmente en la historia de la arquitectura producida en esos años.

⁴ Los marcos interpretativos tributarios de los estudios sobre la cultura, permitieron superar las tradicionales oposiciones entre teorías y prácticas e incidieron sobre una nueva generación de estudios sobre historia del urbanismo. Los textos de Foucault (1977) -dispositivos y el análisis del discurso- los análisis de la cultura y más recientemente Chartier (1996) permitieron matizar desde distintos ángulos las oposiciones entre formas de pensar y formas de actuar balizando los estudios de las “representaciones” como articuladoras de ideas, herramientas cognitivas y prácticas. En ese sentido, a título indicativo pueden citarse a nivel internacional los trabajos seminales de Christian Topalov (1989), Jean-Pierre Gaudin (1991) y a nivel local los estudios de Oscar Bragos, Horacio Caride (1999), Adrián Gorelik (1998) y Ana María Rigotti (1996) que manifiestan los rumbos de la renovación historiográfica.

⁵ Si el urbanismo fuera objeto de la crítica, afirma Carlo Argan, “el objeto del juicio sería el plan, no como virtualidad, fase inicial o prefiguración de la obra, sino como realidad estética, obra autónoma”. Desde su perspectiva, los planes son susceptibles de ser examinados teniendo en cuenta la indeterminación que los caracteriza en cuanto a sus modalidades de producción y a su carácter crítico (del presente) y no tanto como “prefiguración del futuro” de la ciudad. André Lortie desarrolla esta idea al plantear que en la composición del “plan” se manifiestan las ideas técnicas acerca de la ciudad pero también se “fijan” y se “da forma” a las ideas corrientes.

A modo de ilustración, es posible referirse a la operatoria de los arquitectos del Movimiento Moderno, para quienes la referencia-modelo desde donde imaginaron sus intervenciones urbanas fue la *ciudad-tabla rasa* contrapuesta a la “ciudad tradicional”. Tal como lo mostró el análisis de J. Liernur, muchos de los edificios de la arquitectura blanca de los años treinta (como el inmueble de Libertador y Lafinur del estudio Sánchez-Lagos de la Torre, el de Juncal y Esmeralda de A. Kalnay, el de Libertador de León Dourge y tantos otros) fueron adaptaciones del “bloque” a las circunstancias de la manzana y la esquina porteñas⁶. De igual modo, en textos anteriores mostramos los diferentes modelos de ciudad que sustentaron los diversos proyectos para la Av. 9 de julio (me refiero a las alternativas presentadas por Fermín Bereterbide, Jorge Kalnay, Ernesto Vautier, Carlos María della Paolera y Angel Guido). Aunque de esos “modelos” originales persisten apenas sus residuos, conocerlos permite comprender algunas de las lógicas que presiden la constitución del espacio urbano. Panorama controvertido que se vislumbra con claridad en la controvertida red de autopistas, cuya construcción se inició en la gestión de los militares. La idea tuvo sus raíces en una imagen de ciudad presente tanto en el plan de Le Corbusier como en los grandes documentos posteriores, y tuvo como referencia lejana el planteo teórico de la ciudad pensada por el movimiento moderno y la técnica ingenieril. En su trazado se leen aún los relictos de esas ideas. No obstante, en sus alternativas así en las consecuencias de esa intervención –fortaleció el peso del transporte particular sobre el colectivo orientando definitivamente los rumbos de la suburbanización– su espíritu original fue profundamente transformado.

Sin continuar con los ejemplos, es posible suponer que residuos de utopías, fragmentos de modelos, restos de decisiones políticas fueron dejando su impronta, configurando en tanto espejos fraccionados, el espacio de la ciudad moderna. Aún en aquellos casos donde los proyectos fueron sectoriales, donde se renunció a la intención de contemplar el conjunto urbano,

⁶ Liernur, Jorge (1987).

tal como sucede en las últimas décadas, se reflejan también en “espejo” esas imágenes sobre la ciudad, que desde el iluminismo se asoció estrechamente a una concepción de la sociedad.

En una argumentación similar, quisiéramos poner de manifiesto una segunda relación que, según sostenemos, vincula a los planes con los proyectos⁷. Planteamos que éstos últimos son en sí mismos un espacio de experimentación para los actores urbanos, en particular los que los elaboran y aquellos que deciden. En torno de ellos se procesan modelos dentro de las restricciones locales y territoriales, se “testea” la opinión pública, se movilizan los debates. Desde esa óptica, podría suponerse que los planes globales, fueron seleccionando esos proyectos, los pusieron en coherencia dentro de un esquema sistematizado y los condensaron en los documentos que los consagraron como tales. Y, finalmente, aquellos proyectos que tomaron pie en la ciudad fueron tributarios de una confluencia entre consensos sociales, voluntad política y recursos disponibles⁸.

Es desde esa interpretación que planteamos que los proyectos son “memoria”. Pues cada uno de ellos, a pesar de sus reformulaciones y sus tiempos, conlleva los residuos de los anteriores, la impronta de las reflexiones previas sobre el territorio, las potencialidades del sitio, sus posibles articulaciones con la ciudad. Se inscriben, finalmente, en una multifacética memoria urbana que les va cambiando el sentido, los transforma pero también los incorpora. Es dentro de la memoria compartida, más que como historia, que continúan operando en los tiempos largos de la ciudad.

En esa memoria intervienen otras dimensiones. Nos referimos al “habitar en la ciudad” en esos alcances que le imprimen sociólogos como Henri Raymond, antropólogos como Gérard Althabe, arquitectos como Rafael Iglesia, ponderando las prácticas sociales, esos “usos y costumbres” que legitiman

⁷ Sobre este problema, cfr. Novick (1999).

⁸ André Lortie propone una hipótesis con la cual concordamos: aunque los resultados de los planes sean incompletos o fragmentarios puede suponerse que las partes que se traducen en acciones materiales (proyectos urbanos) o legislativas (normas) son aquellas partes que, por consensuadas, persisten en el tiempo.

ciertos espacios sobre otros, que le otorgan valores diferenciales. Pero, si la gente construye la ciudad, es a menudo sobre esos sitios organizados a su vez por los proyectos y sus sucesivas reformulaciones. Este trabajo no examina esos alcances, que requieren de otras herramientas conceptuales y de otros materiales, pero si bien no fueron analizados están presentes como horizonte. Son ellos, los que le otorgan el sentido a esa “memoria” que restringimos en esta instancia a sus alcances técnicos.

En síntesis. los dos nudos problemáticos que condensamos en “el espejo” y la “memoria” son los ejes conceptuales desde donde efectuamos la lectura de las propuestas. A ellos sumamos una tercera cuestión de carácter teórico-metodológico: el interés de poner en perspectiva histórica la reciente noción de proyecto urbano. Pues si la noción es reciente, sus dilemas atravesaron siempre los macro proyectos urbanos.

En el debate actual, muchos autores diferencian el proyecto urbano del plan de urbanismo y del proyecto de arquitectura⁹. Los defensores del proyecto urbano asocian el “clásico” plan a un producto técnico de alcance global que apunta al largo plazo, oponiéndolo al proyecto de arquitectura, que lleva la impronta de un autor y cuyo impacto es delimitado en el tiempo y en el espacio. La noción de proyecto urbano intenta crear una bisagra entre ambos extremos pues a diferencia de los “planes” no intenta incidir sobre el conjunto de la ciudad, y por oposición a los “proyectos de arquitectura” tiene en cuenta las largas temporalidades y los múltiples actores de la ciudad. De este modo presentan los proyectos urbanos como el último baluarte del urbanismo frente a la planificación “abstracta y managerial”, como una operatoria factible.

Para sus críticos, sin embargo, contribuyen a legitimar la especulación inmobiliaria ante la ausencia de un árbitro público que garantice los equilibrios sociales y espaciales de la ciudad.¹⁰

⁹ Devillers (1992); Efron (1992) y cfr. sobre todo el sugestivo texto de Pérez Escolano (1999).

¹⁰ Sobre las posiciones y sus alcances, cfr. la antología de (1998) y Mangin, David, Panerai, Philippe (1999).

Las nociones de “proyecto” y “plan” tienen sus raíces en la arquitectura y en su origen etimológico, que data del renacimiento, aluden a la geometría, a la representación gráfica, y refieren a la organización de una composición artística, en el espacio y en el tiempo, adecuando medios y fines. El objeto de la Arquitectura sería la elaboración del “proyecto” mientras que el objeto del urbanismo sería “el plan”. De modo provisorio, ya que no se trata de categorías sino de nociones históricamente construidas, es posible seguir a Lacaze, para quién la distinción entre “proyecto de arquitectura” y “plan” estriba en la variedad de actores implicados y en la consideración del tiempo y del espacio. Para ese autor, proyecto alude a un “procedimiento intelectual mediante el cual se propone una realización, justificando de antemano, por un conjunto de planos y de cálculos, la coherencia del objeto a construir y su adecuación al programa definido de antemano por el comitente”, mientras que el Plan de urbanismo “tiende a obedecer una lógica diferente de aquella del proyecto, marcando una interacción compleja entre decisiones públicas y elecciones efectuadas libremente por numerosos comitentes privados”¹¹.

Proyecto urbano como noción es de reciente data y, tal como lo recuerda F. Choay “La aparición de términos nuevos o la difusión de antiguas palabras bajo nuevas acepciones marcan generalmente la emergencia de nuevas problemáticas”¹². En ese sentido *urban design. progettazione*, proyecto urbano fueron términos acuñados en los inicios de la década del setenta. En el momento en que las propuestas del Movimiento Moderno se deslizaron desde su carácter de vanguardia a experiencia evaluable, cuando se revisaron las relaciones entre la arquitectura y la ciudad (su contexto urbano construido, su medio social y su historia) y se precisan las restricciones tecnocráticas de los planes en un marco de incertidumbre, el “proyecto urbano” se planteó como una nueva operatoria que tomaba en cuenta la cualificación espacial y la complejidad¹³. Las investigaciones sobre el tipo y la morfología urbana ilustran estos nuevos enfoques que conciben una producción fragmentaria y acotada del espacio de la ciudad.

¹¹ Lacaze, J.P (1993), pp. 18-19.

¹² Choay, Françoise (1988), p.25

En particular la denominación *progettazione* de los italianos intentó condensar en un solo procedimiento y en una expresión unitaria tres dimensiones del proceso de diseño en la ciudad: el diagnóstico, la concepción del proyecto y su implementación¹⁴. En ese cambio paradigmático, el “proyecto urbano” se transformó en una intervención cualificadora pero también emblemática a los efectos del marketing urbano¹⁵ -“reestructuradores” o inmobiliarios como los define Numo Portas- y/o en un medio operatorio para los planes estratégicos¹⁶. En una perspectiva que sustituye la idea de la gestión tecnocrática centralizada por procedimientos de gestión concertados entre los múltiples actores urbanos que intervienen en la producción de la ciudad. Según una dinámica compleja, sobre la base de la identificación y selección de los múltiples proyectos sociales, espaciales, económicos, se iría constituyendo una estrategia, a partir de escenarios alternativos para el futuro, abiertos y consensuados. En ese contexto, el “espacio público” adquirió un valor renovado.

Sin embargo, a pesar de la historicidad –y de las ambigüedades- del concepto, el proyecto urbano está atravesado por varias de las tensiones intrínsecas enfrentadas por el Urbanismo Moderno a lo largo del siglo. Por un lado, la imposible conciliación entre los múltiples espacios, intereses y temporalidades. Los macro proyectos se definieron siempre en los tiempos largos y espacios indeterminados, propios de la ciudad y en torno de ellos actuaron actores e intereses múltiples. “El urbanismo es siempre inequívoco” y, es en ese campo de tensiones constitutivas donde se manifiestan algunos de los problemas centrales de la construcción de la ciudad. Planes, proyectos y “proyectos urbanos” intentaron resolver ese dilema a la luz de las concepciones epocales. En esa línea, la noción genérica y reciente de “proyecto de ciudad” intenta recuperar –aunque profundamente transformada- las ideas de ciudad

¹³ Sobre su “naturaleza material” y sus dimensiones de proceso, cfr. Pérez Escolano, Víctor (1999)

¹⁴ “Es el procedimiento por el cual, mediante el uso de instrumentos específicos, se llega a la predeterminación sintética, a la formación y a la ejecución de obras arquitectónicas en el interior de las aglomeraciones urbanas, se trata de un procedimiento mediante el cual una serie de datos objetivos y de problemas abstractos de situaciones culturales y exigencias sociales se diferencian encontrando una expresión morfológicamente orgánica y lingüísticamente unitaria”. En Porthogesi, P (1969)

¹⁵ Tecnologías Urbanas Barcelona SA, (1994).

¹⁶ Ascher, François (1993)

global que presidieron los planes anteriores, marcando otro de los dilemas constitutivos el conflicto entre la consideración del conjunto de la ciudad y sus partes.

Estudiar los proyectos de la Costa, nos permite revisar la manifestación de esas ideas sucesivas, de esos “modelos” sobre los que se pensó la ciudad que se tradujeron en formas de operar sobre ella, revisando las alternativas que signaron esas propuestas. Asimismo la Costa nos brinda un sitio privilegiado para la reflexión? Más allá de la actualidad de los debates que la ponen en el centro de la escena, por su densidad y sus características singulares –de las que daremos cuenta a lo largo del texto- se trata de un espacio que resume en cierto modo la historia de la ciudad. Fue la mítica “puerta de la tierra de Garay” pero también un tema de la ciudad que se fue reactualizando como problema en cada uno de los escenarios del siglo XX.

Para dar cuenta de estas cuestiones, recurrimos a dos corpus diferentes. Por un lado, nos apoyamos en los resultados del estudio sobre los planes para Buenos Aires, que venimos examinando desde hace varios años y tomó cuerpo en el marco de nuestro proyecto UBACYT¹⁷. En ese marco, revisitamos los documentos urbanísticos, identificamos escenarios, actores –la demanda política y los protagonistas técnicos-, tópicos, proyectos e instrumentos. Sobre esa base, intentamos dilucidar quienes y desde que encuadre formularon sus propuestas para la costa. Por otro lado, nos apoyamos en la documentación obtenida por Agustina Martire en el contexto de su beca UBACYT dentro del proyecto marco antes citado¹⁸. Su exhaustivo relevamiento se sistematizó en un fichero de proyectos, en una restitución gráfica y a lo largo de una serie de entrevistas a los proyectistas y funcionarios que intervinieron en fecha reciente en el diseño de la Costa. Finalmente, a los efectos de este trabajo preliminar, efectuamos una selección de esos materiales, a los efectos de construir una periodización en función de sus destinatarios y de los actores intervinientes.

¹⁷ UBACYT A-027, (1999-2000)

¹⁸ Martire, Agustina (2001)

Quedan aún varias “asignaturas pendientes” de las cuales este trabajo no dio cuenta. En primer lugar, el carácter específico de cada uno de los proyectos: el diseño adoptado, sus modelos de referencia fueron apenas esbozados. Asimismo, en la selección se excluyeron otras propuestas alternativas que se fueron desplegando en paralelo que revelaron disyuntivas, posiciones en conflicto, debates. Y, en tercer lugar, tampoco tratamos con exhaustividad, las alternativas de las toma de decisiones: quién cuando, cómo y porqué los puso en marcha. Son aristas que intentaremos ir resolviendo en futuros trabajos.

Introducción

En 1887, al mismo tiempo que se establecían las nuevas fronteras jurídico administrativas de Buenos Aires y se construían los grandes equipamientos de infraestructura que configuraban la ciudad moderna, se formulaban dos loteos para los bordes del Río de la Plata. Las tierras ganadas a un río que por geografía y dinámica natural contribuía a crear nuevas tierras, fueron consideradas espacios de oportunidad por los inversores privados que los impulsaban. Casi cien años después, a fines de 1970, en uno más de los tantos cambios de rumbo que tuvieron lugar desde entonces, se inició un proceso de “privatización” de los espacios de borde. Ahora, la fachada fluvial es localización privilegiada de las grandes inversiones, siendo objeto de disputas entre múltiples actores públicos y privados, mientras se polariza el debate sobre las infraestructuras y la relación ciudad-río se pondera desde su dimensión ambiental. En este nuevo contexto, los parques de la costanera sur –en relación con la fáustica operación de Puerto Madero- y la puesta en valor de la costanera norte apuntan a recuperar los usos públicos, como vidriera de una Buenos Aires que aspira a tener un rol en una mítica red de ciudades globales. Entre los loteos especulativos de fines del diecinueve y las intervenciones de última generación, el urbanismo reformista y la planificación moderna, contemplaron ese territorio para el despliegue de sus propuestas de espacio público.

Esa amplia gama de proyectos se localizó a lo largo de estos sectores segregados de la trama urbana y entre sí, con características singulares. Barreras ferroviarias al norte, puentes levadizos al sur y un poderoso “nudo intermodal” –donde se agrupan la estación Retiro, la terminal de micros, las instalaciones ferroportuarias y el aeroparque- recuerdan que se trata de la capital del país y del centro de una amplia región metropolitana. Asimismo, su localización y la posibilidad de ir creando tierras nuevas, de status jurídico ambiguo -liberadas de las restricciones de la cuadrícula y de la normativa, - fueron generando oportunidades de negocios, pero también de experimentación proyectual, cuestionando aquel lugar común que afirma que “la ciudad le da las espaldas a su río”.

Las propuestas formuladas durante el siglo XX, presentan una tipología variada: fueron impulsadas por privados, funcionarios u organismos públicos; en ocasiones fueron piezas de planes más abarcativos y en otras procuraron resolver los fragmentos. En conjunto contribuyeron a fabricar el espacio urbano, pues, en tanto memoria cada una llevó impresa la herencia de las ideas anteriores, las resistencias del sitio, los impulsos de innovación, y como espejo cada una reflejó las formas de pensar la ciudad coyunturalmente vigentes. Revisitar en tanto espejos y memoria los dibujos y las obras que jalonaron la historia de esta parte de la ciudad permite recuperar una distancia crítica, una suerte de observatorio para reflexionar sobre las alternativas de la fabricación de la ciudad sobre sí misma y sobre la futura sedimentación urbana deseada.

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, 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 del Boulevard virreinal de la Alameda. Su murallón marcó los límites con el río que la conflictiva construcción del puerto redefinió.

Con la anexión de las nuevas tierras, se trazó un sector al este de los diques. El plano de Ludwig (1892) muestra un triángulo amanzanado en el que, en combinación con la Baring Brothers de Londres, Madero 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 diseñado¹⁹. Contemporáneamente, motivada por preocupaciones higiénicas y estéticas, la administración de Torcuato de Alvear proponía un parque con baños públicos²⁰ aledaño a los parques del cementerio de la Recoleta, que la Sociedad Malecón y Puerto Norte en 1889 sumó a un extenso manzanero surcado por avenidas y parques extendido entre la Recoleta y la Avenida Sarmiento²¹. Se trataba de hacer ciudad sobre territorios ganados al río, situados en una localización privilegiada. Aunque el elitista barrio de las residencias de Recoleta estaba aún *in nuce*, las barrancas de las quintas, tan elogiadas por Sarmiento como suburbio auspicioso, y la proximidad a los parques de Palermo eran tablero de buenas apuestas para los negocios urbanos²².

Tanto el triángulo de Madero como el barrio del norte reiteraban en su configuración espacial y en sus formas de operar las lógicas presentes en la formación de los barrios suburbanos de la expansión porteña. Como en el trazado de Adrogué, de Belgrano o de Villa Devoto, prevaleció allí la marca ingenieril de una cuadrícula jerarquizada por espacios públicos. Morfología

¹⁹ Cfr. Silvestri (1994)

²⁰ Cfr. Berjman (1997).

²¹ Cfr. Radovanovic (1999)

²² El tema de la presencia de inversores privados y su interés en actuar en la ciudad se plasma en algunas de sus afirmaciones contemporáneas: "la creencia generalizada entre nosotros que sólo a los gobiernos les es dado acometer empresas de ésta clase (...) la ley y el capital privado pueden encargarse, sin embargo, de destruir esta tendencia, pero ni la una ni la otra llevarían su propósito si aquella no obedece a las exigencias del progreso creciente e incesante de la época moderna y si no se estimula eficazmente al segundo con garantías y concesiones razonables, que lo saquen de sus escondrijos temerosos y lo traigan del exterior para derramarlo en las fuentes seductoras de nuestro comercio e

funcional 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.

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, entre la Dársena norte y la Av. Sarmiento, fue presentado al Intendente como el fragmento de una ambiciosa ronda, un boulevard que materializaba las fronteras de la “Gran Capital de América ” y en el futuro podría prolongarse por la ribera hasta el Tigre. El borde del Riachuelo 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 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 valorizarían²³.

Esa avenida se incluyó dentro del Plano de Mejoras de 1898, que representaba la ciudad como un espacio homogéneo, equipado y regular, jerarquizado por avenidas, parques, plazas y edificios estatales monumentales; un Buenos Aires 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, tal como se leía en la *Revista Municipal* de octubre de 1895: “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

industria”. Afirmación del grupo empresario de Bemberg y Coelho que defendían su intervención en la apertura de las diagonales, citado por Gutiérrez, Ramón (1993:37)

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”²⁴. 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 de prestigio, de valorización inmobiliaria y reconstitución de la sociedad. En ese clima de ideas, el *Nuevo Plano* de 1909 retomó la propuesta de avenida costanera presentada por Morales, planteando más globalmente la necesidad de realzar “los hermosos aspectos del incomparable río que la bordea”²⁵. Idea plasmada también en los proyectos de los franceses Maillart y Jean-Joseph Bouvard, donde la Plaza de Mayo aparece como una gran explanada abierta hacia la costa²⁶.

A diferencia de los loteos especulativos posteriores a la capitalización, las avenidas de prestigio 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. El circuito-marco para la ciudad era, finalmente una reelaboración local donde las referencias a avenidas costaneras de las ciudades balnearias y boulevares europeos se asociaban.

²³ Sobre el proyecto: Morales (1898,1904) Memoria de la Intendencia Municipal (1995), Censo Municipal (1904).

²⁴ “Avenidas”, *Revista Municipal*, octubre 1895, p.2.

²⁵ Intendencia Municipal (1909)

²⁶ Esos proyectos fueron reproducidas en Comisión de Estética Edilicia (1925).

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

En el mismo rumbo, reformulando la idea embrionaria de 1895 desde la Dirección de Parques y Paseos de la Municipalidad el Ingeniero Benito Carrasco, en 1912, 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 la gestión. Un relicto de ese proyecto fue la construcción del primer sector de la Costanera Sur, que el mismo Carrasco inició en 1916 bajo la intendencia de Arturo Gramajo²⁷. Sobre un espacio compartido con instalaciones portuarias y de servicios en el que años antes Madero propusiera su loteo especulativo, se inauguraba ahora un destino público para ese borde, dentro de una red global de espacios libres y verdes para el conjunto de la ciudad.

Desplazado Carrasco de su cargo por razones políticas, se convirtió en uno de los más feroces críticos de las administraciones posteriores, aunque 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 municipalidades reformistas, en los umbrales de la República verdadera.

Uno de los objetivos prioritarios de la tarea a emprender por la Comisión de Estética Edilicia, convocada en 1922 por el Intendente Carlos Noel, fue precisamente la “reconquista del río”, el primero de los ocho items del programa inicial (entre los cuales se encontraban entre otros la recuperación de la figura histórica de la ciudad, el embellecimiento del sur, los barrios obreros, los viaductos ferroviarios). Conjuntamente con una amplia gama de espacios públicos, cuando 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 se presentó en dos versiones: la primera, menos ambiciosa y más “clásica” estuvo a cargo del taller de arquitectura de la Comisión. La segunda fue el diseño de Jean-Claude Forestier, convocado por su especialidad en parques y jardines. Ambos la definían como un nuevo paisaje incluido dentro de un amplio sistema metropolitano. La vivienda obrera, tema ya instalado en la agenda pública de esos años, tomó el modelo de la ciudad jardín, sustentado por un estricto reglamento de edificación. En la segunda alternativa se agregó un barrio de casas de renta –con escuela e iglesia- a lo largo de la Avenida Dorrego, articulando una franca comunicación entre Pacífico y la costa²⁸.

En efecto, la incomunicación de ese borde con la ciudad fue presentada a 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 (tributarias de los estudios del Ingeniero Briano). Se propuso también la necesidad de desactivar el Puerto Madero mediante un dispositivo que desde la Plaza de Mayo se abría en un escalonamiento de terrazas flanqueadas por arcos y “construcciones nobles y sencillas”. 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”.

La construcción del sector norte se inició lentamente, el malecón se rellenó con los escombros del subterráneo Lacroze, y 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 portuaria²⁹. Durante esa década, el espacio libre de las Costaneras fue ponderado como una inagotable reserva, que permitía elevar el índice estadístico de metros cuadrados de espacio

²⁷ Sobre Benito Carrasco y sus proyectos cfr. Berjman (1997)

²⁸ Cfr. “Avenida Costanera”, Comisión de Estética Edilicia (1925).

²⁹ Della Paolera, Carlos (1943) y Municipalidad de Buenos Aires (1935-1936).

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 no fueron un objeto fragmentario sino una pieza más dentro de una imaginada red de espacios públicos y de equipamientos estructuradores. Mientras una prolífica producción proyectual, presidida por la Dirección del Plan a cargo de Carlos María Della Paolera, intentaba dar forma a la ciudad-centro del gran Buenos Aires, se planteó por primera vez el emplazamiento de la Ciudad universitaria en su localización actual. Era parte de un conjunto de “centros cívicos” -como el municipal, el religioso y el militar- que apuntaban a una zonificación funcional. 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 recuperó una costa-recreativa y contempló el río como espacio de intervención potencial, desde una concepción de islas-equipamiento que ya se venía tratando localmente.

La construcción de la Costanera norte se terminó de configurar en su carácter de espacio público por la intervención del Ministerio de Obras Públicas. En 1947, durante los primeros años de la administración peronista, conjuntamente con el Aeroparque y el Hidropuerto se inauguró un complejo recreativo-funcional que agrupaba tres piletas (dos externas y una interna), y grandes espigones con restaurantes y confiterías, proyectados por el Ministerio de Obras Públicas. La obra de ingeniería, según las palabras inaugurales del General Pistarini 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”³⁰. Las nuevas instalaciones y el veredón de la Costanera norte, fotografiadas en las páginas de los folletos de propaganda peronista, se incorporaron paulatinamente a los paseos dominicales de los porteños durante los años cincuenta.

Sin embargo, el aislamiento espacial derivado de las parrillas ferroviarias seguía sin ser resuelto y la incomunicación con el sector sur se agudizaba con

³⁰ Ministerio de obras Públicas (1947:25)

los nuevos territorios creados por el 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.

El Plan Regulador aprobado en 1958, desarrolló el trazado de la autorruta de la Costa, como una de sus prioridades. En la búsqueda de un equilibrio estructural, fue un instrumento de descentralización y distribución de funciones frente al 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)³¹. Dentro de ese panorama, se reiteró la necesidad de desactivar el Puerto Madero, ya esbozada 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 sede de las amplias áreas recreativas extendidas sobre el conurbano: hasta el Tigre y desde Avellaneda hacia La Plata, a los efectos de resolver las “carencias” de espacios verdes y deportivos. En contrapunto, los equipamientos del sur y la vivienda social asumían una importancia creciente.

El sector costero fue investido con nuevas valoraciones en el contexto de la planificación abstracta posterior. Para el planteo macro del Esquema Director para el año 2000 (1968) esas Costaneras se diluyen como un elemento de las “reservas” regionales, el gran parque metropolitano y la consolidación del área central. Su potencialidad para la mitigación de problemas ecológicos fue un tópico hegemónico cuando el paradigma ambiental tomó derecho de ciudadanía después de los años setenta. Como tal se insertó en los objetivos del SIMEB-CONHABIT³² y mucho más tarde dentro de los lineamientos estratégicos del Proyecto 90³³.

³¹ “Lineamientos de la estructura propuesta” y “Proyectos prioritarios”, en *Organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, mimeo.*

³² SIMEB-CONHABIT (1978)

³³ CONAMBA (1990)

A pesar de la hipótesis corriente que aduce la falta de correlato entre los planes 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, espacios de experimentación. 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 más operativas 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 en la memoria de la ciudad. Primero el diseño del espacio fue una cuestión prioritaria, luego su especificidad se subordinó a lineamientos territoriales y abstractos³⁴, pero siempre fue parte de un tema mayor, la ciudad y sobre todo 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 Boca Juniors logra en el 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 domingueras que relataba con fruición Haroldo Conti en *Alrededor de la jaula*, se fue gestando una curiosa costanera frente a un río que se esfumaba.

Al calor de la reactivación inmobiliaria de fines de los ochenta, 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 nueva lógica similar a la de barrios cerrados y *countries*, que comandaban los procesos de suburbanización de nuevo cuño, impulsados por las autopistas. Los residuos del proyecto Carrasco, la reserva -paradójica herencia militar- 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 conjunto del puerto, el fragmento de ciudad más dinámico, que, marcando una profunda transformación de las premisas anteriores crea 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 anticiparon las futuras concesiones³⁵. Sobre la impronta de las piletas populares del peronismo, una parte de ese macroproyecto dio lugar a la remodelación –y concesión privada- de las piletas

³⁴ Sobre este tema cfr. Caride, Horacio (1998)

³⁵ "Parque de la independencia", proyectado para el Ministerio de Defensa por los ingenieros Fioravanti, Guaragna, Peralta Ramos y de los arquitectos Kocourek, Castillo, Laborda y Velásquez en *Summa*, 1980.

de Parque Norte, adyacente al sitio donde actualmente funciona el indescifrable parque temático de Tierra Santa.

Esa línea costera se fue reorganizando sobre los enclaves que, una vez más, aprovecharon la creación de nuevas tierras. Costa Salguero, Punta Carrasco, fueron configurando en piezas sueltas, el “club” propuesto en 1979. Y, 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 ferropuertoario, 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 para el despliegue de las nuevas estrategias proyectuales.

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 Madrid³⁶. 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 urbana. El “espacio público” y el “proyecto” como instrumento de transformación sectorial se colocaron en el centro de la escena. Entre los espacios porteños “susceptibles” de intervención, la Municipalidad localizó la costa, donde varios de los estudios premiados ubicaron sus ideas.

³⁶ Municipalidad de Buenos Aires-Comunidad de Madrid (1988)

En un espíritu similar, pero con impulso técnico y voluntad política para sostenerlo, se formuló la intervención sobre el sector 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 entra en escena y los profesionales de renombre le otorgan prestigio internacional. Sobre esa localización privilegiada, próxima al centro, a los equipamientos de transporte, el capital financiero se concentra y las empresas multinacionales se procuran un espacio contribuyendo a construir la fachada internacional de la ciudad.

En ese contexto, en correlato con el master plan, un concurso dio como resultado un sugestivo conjunto de parques para la Costanera sur. En una sutil articulación de plazas residenciales, urbanas y metropolitanas, recupera el espíritu y la resolución de las tradiciones que inauguró Carrasco con su proyecto. Simétricamente, la Costanera norte también se asume como un nuevo escenario para el despliegue de proyectos de espacios públicos de nueva generación. Sin entrar en particularidades, sus calidades de arquitectura y paisajismo son auspiciosas, pero suscitan algunos interrogantes a la luz de lo histórico, que exceden ampliamente los términos de la arquitectura e ingresan en la esfera de la política.

¿Con qué idea de ciudad-sociedad se relacionan? ¿Se trata del inicio de una nueva forma de intervención sobre la ciudad, del comienzo de un proceso de producción de lo urbano a partir de fragmentos que ponderan una dimensión amplia de lo público 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?

¿De los “proyectos urbanos” a un “proyecto de ciudad”?

En un conocido texto, Hobsbawn alude al siglo XX como un siglo corto, que transcurre entre la primera guerra mundial y la caída del muro de Berlín. En esa línea, podríamos decir que los proyectos para la Costa se despliegan en un siglo largo, iniciado 1887 y concluido con las recientes intervenciones. Un siglo largo en el cual identificamos cuatro etapas solapadas entre sí, cuando, como mostramos, cada uno de los proyectos conllevó como memoria residuos de los anteriores y a su vez, como espejo, manifestó las formas de concebir la ciudad en los diferentes escenarios históricos.

Una primera etapa, decimonónica, de emprendimientos especulativos y fragmentarios; una segunda durante la cual primó la intención de transformar globalmente la ciudad y la sociedad, cuando la costa, como espacio público tomó un rol significativo dentro de las políticas estatales y municipales; una tercera donde el sector manifiesta 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; finalmente la etapa actual, 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. El despliegue de una nueva arquitectura –en el sentido literal del término- y en tanto montaje entre actores públicos y privados se refleja en las modalidades de formulación y gestión de los proyectos.

En ese sentido, la historia del borde costero permite poner en perspectiva histórica la noción de proyecto urbano –término reciente- que en ocasiones entra en colisión con otra denominación aún más novedosa: “proyecto de ciudad”. El proyecto urbano –tributario del *progettazione* acuñado por los italianos en los años setenta³⁷- acarrea en su definición la crítica al

³⁷ Cfr. Porthoguesi (1969) y definición en este mismo texto, p. 4.

urbanismo tecnocrático, pues constata la imposibilidad de actuar sobre lo global e intenta recuperar los valores de la forma urbana, de los fragmentos cualificadores, en un esfuerzo por dar cuenta de la diversidad, de las múltiples temporalidades y actores que intervienen en la formación del espacio de la ciudad. La noción de proyecto urbano se presentó como una bisagra entre las nociones tradicionales del plan global y del proyecto de arquitectura, convirtiéndose en el instrumento por el cual los arquitectos volvieron a tener protagonismo en la ciudad. Por oposición a la imagen de lo seriado y lo *standard*, fue un intento de recuperar la cualificación del espacio urbano, de inventar identidades urbanas para el escenario de una red de ciudades globales. En este sentido, la “expresión proyecto urbano es la síntesis de la planificación estratégica, de la gestión urbana, de la lógica sectorial de los diferentes actores incluyendo habitantes o usuarios”³⁸. Por su parte, la noción de “proyecto de ciudad”, más allá de su valor ilusorio o de *marketing*, pretende dar coherencia, restituir el rol de los actores públicos, ensamblar los fragmentos, recuperando en una nueva fórmula la totalidad urbana desde su complejidad espacial, pero sobre todo económica, social y política, que el cuestionado plan moderno –como proyecto opuesto a destino- había intentado resolver, sin conseguirlo. Es en un campo definido por alternativas conceptuales como las mencionadas que cabe interrogarse, a la luz de la experiencia histórica, sobre los alcances del proyecto de ciudad sobre el cual se han impreso las recientes intervenciones.

Los documentos del Plan Urbano Ambiental (publicados entre 1998 y 2001) son ambiciosos, plantean ya desde el prediagnóstico una relación de ciudad y río abarcativa, que incluye la costa del río de La Plata y la del Riachuelo, el norte y el sur de la ciudad, orientaciones polares que condensan desde larga data los conflictos socioeconómicos y administrativos de Buenos Aires. La cuenca del Riachuelo ocupa un espacio importante y se despliega en sus potencialidades proyectuales como eje reactivador de zonas postergadas, como posibilidad de consolidación de una nueva red de vinculaciones con los

³⁸ Zimmerman Monique (1988)

municipios bonaerenses. Allí apuntan los objetivos programáticos de la Corporación del Sur, que parecen ir por un nuevo “proyecto de ciudad”.

Pero el encantamiento de la sola formulación de ese proyecto no es suficiente. En los albores del siglo XXI se diluyeron las ilusiones en torno de la voluntad de un grupo de técnicos demiurgos. Ya nada sustenta la ilusión del progreso que subyacía en los planes que se proponían rehacer la ciudad-sociedad en su conjunto. No obstante, dentro de las nuevas palabras clave: complejidad, convergencia entre lo privado y lo público, ciudad global se plantean opciones, dilemas, es preciso jerarquizar, establecer prioridades. En ese punto, se necesita más que antes de la presencia de actores públicos con capacidad de arbitraje y de gestión, con competencias y recursos que los habiliten para definir pero sobre todo para sostener los lineamientos generales que conduzcan hacia la ciudad futura, hacia la “ciudad deseada”, según la terminología empleada de los planes estratégicos.

La costa, un territorio artificial que se anexó paulatinamente a la trama, tuvo desde sus inicios potencialidades inmobiliarias, fue un laboratorio para nuevas ideas y prácticas sobre el espacio público. Hizo posible la adquisición de competencias por parte de profesionales a quienes permitió incursionar en proyectos urbanos de última generación. Fue también el escenario para el despliegue de una nueva imagen internacional que jerarquiza a Buenos Aires. En síntesis: un espacio de oportunidad. Tal vez proporcione también la oportunidad para la puesta en marcha de un proyecto más amplio y posible, 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. Concretamente, la oportunidad de poner en el centro de la escena un Riachuelo-fondo con potencialidades para transformarse en un nuevo “frente”, para aprovechar la oportunidad de transitar desde los “proyectos urbanos” que cualificaron la costa del Río de la Plata hacia un nuevo “proyecto de ciudad”.

Bibliografía citada

- Ascher, François; "Projet public et réalisation privées. Le renouveau de la Planification des villes", *Les Annales de la Recherche Urbaine* Nro. 51, 1993.
- Berjman, *Plazas y parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses. 1860-1930*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1997.
- Berjman, Sonia, *Benito Javier Carrasco : Sus textos*, FAUBA, Buenos Aires, 1997.
- Bragos, Oscar, "El Estado de las Ideas en torno de un Plan para Rosario, 1927-1924", *Cuadernos del CURDIUR*, No. 56, S.F, Rosario.
- Caride, Horacio, *Visiones de suburbio. Utopía y realidad en los alrededores de Buenos Aires durante el siglo XIX y principios del siglo XX*, Colección Investigación, Documento de Trabajo N° 13, Universidad Nacional de General Sarmiento, Instituto del Conurbano, San Miguel, 1999.
- Caride, "El Pulpo, la mancha y la megalópolis", *Crítica*, IAA, 2000
- Clichesky, Nora, *Análisis crítico de la política urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires entre 1920 y 1985*. Coordinadora. CONICET-FADU-UBA, 1985.
- Comisión de Estética Edilicia, Intendencia Municipal, *Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio*, Talleres Peuser, Buenos Aires, 1925.
- CONADE, *Esquema Director de la Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Año 2.000, 1970
- Chartier, Roger, "Historia intelectual e historia de las mentalidades. Trayectorias y preguntas", *El mundo como representación*, Gedisa, Barcelona, 1992.
- Choay, Françoise; "Conclusion", in Merlin, P.(ed.); *Morphologie urbaine et parcellaire*; Espaces; St. Dennis, 1988, p.25
- Della Paolera, "Hacia la formación de una ciudad más racional, salubre y hermosa. Problemas urbanos de Buenos Aires", *Boletín del Honorable Concejo Deliberante*, N° 39-40, 1943.
- Devillers, Christian, "Le projet urbain", *Conférences Paris d'Architectes, Pavillon de l' Arsenal*, Paris, Editions du Pavillon de l' Arsenal, 1992.
- Efron, Jean-Pierre (sous la direction de); *Les architectes et le projet. Tomes 1 et 2. Architecture, Une méthodologie*. Institut Français d'Architecture, Pierre Mardaga, Liège, 1992.
- Foucault, Michel, *La arqueología del saber*, Siglo XXI, México, 1977 .
- Gaudin, Jean Pierre, *L'Avenir en Plan. Technique et politique dans la prévision urbaine. 1900-1930*, Champ Vallon, Paris, 1985.
- Gaudin, Jean-Pierre, *Les politiques urbaines*, PUF, Paris, 1992.
- Gorelik, Adrián, *La Grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, 1998.
- Gutiérrez, Ramón, "La Argentina en el período 1886-1900", en *Sociedad Central de Arquitectos, 100 años de compromiso con el país. 1886-1986*, Buenos Aires, 1993.
- Hardoy, Jorge E. y Richard M. Morse (Comp), *Repensando la ciudad de América Latina*. GEL, Buenos Aires, 1988,
- Hall, Peter, *Ciudades del mañana*, Serbal, Barcelona, 1996.

- Intendencia Municipal, Bouvard, Andrés, *El nuevo plano de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Imprenta Litografía y Encuadernación Kraft, 1909.
- Lacaze, J.P, *Les méthodes de l'urbanisme*, PUF, Paris, 1993.
- Liernur, Jorge F., "Juncal y Esmeralda, Perú House, Maison Garay: fragmentos de un debate tipológico y urbanístico en la obra de Jorge Kalnay", *ANALES*, N^o 25, Bs. As, IAA, 1987.
- Mangin, David, Panerai, Philippe, *Projet urbain*, Ed. Parenthèses, Marsella, 1999.
- Martire, Agustina, "Proyectos para la Costa de Buenos Aires", UBACYT-Beca Estímulo (1999-2001)
- Morales, Carlos María, "Algunos datos relativos al trazado general del Municipio", en *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, T. XLVI, 1898.
- Morales, Carlos María, "Las mejoras edilicias de Buenos Aires", Memoria presentada al II Congreso Latinoamericano, Montevideo, *Anales de la Sociedad Científica Argentina* No. 51, 1901.
- Ministerio de Obras Públicas de la Nación, *Labor realizada y en ejecución*, Subsecretaría de Informaciones de la Presidencia, 1947.
- Municipalidad de Buenos Aires, "Plan de Urbanización", *Memoria del Departamento Ejecutivo*, Municipalidad de Buenos Aires, 1935.
- Municipalidad de Buenos Aires, "Plan de Urbanización", *Memoria del Departamento Ejecutivo*, Municipalidad de Buenos Aires, 1936.
- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires- Comunidad de Madrid, *20 ideas para Buenos Aires*, Madrid, 1988.
- Novick, Alicia, "Planes vs. proyectos. Algunos problemas constitutivos del urbanismo moderno". Buenos Aires", *Revista de Urbanismo*, Universidad de Santiago de Chile, 2000.
- Pérez Escolano, Víctor, "El devenir del proyecto urbano", *Revista de Historia y Teoría de la Arquitectura*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1999.
- Porthogesi, P., *Dizionario Enciclopedico de Architeturae Urbanistica*, Roma, Instituto Editoriale Romano, 1969.
- Radovanovic, Elisa, " ", en Gutman, Margarita, Reese, Tomas, *Buenos Aires, 1910. El imaginario para una gran Capital*, Eudeba, Buenos Aires, 1999.
- Rigotti, Ana María, "Los usos de la ciencia. El expediente urbano en los primeros planes argentinos", en Seminario Vaquerías, *Programa Internacional de Investigaciones sobre el campo urbano*. PIR-Villes et CRH, CNRS; IAA, CURDIUR, Vaquerías, Provincia de Córdoba, 17-20 de octubre de 1996. .
- Silvestri, Graciela, "La ciudad y el río", en Liernur, Jorge F y Silvestri, Graciela, *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1993.
- Tecnologías Urbanas Barcelona SA, (1994). *Guía para la puesta en marcha de un Plan Estratégico*, Barcelona, 1994.
- Topalov, Christian, *Naissance de l'Urbanisme moderne et réforme de l'Habitat populaires aux Etats Unis. 1900-1940*, CSU, Paris, 1987.
- Torres, Horacio, "La planificación en la Región Metropolitana", en *Problemas de Planificación en Regiones Metropolitanas*. FADU-IUP, 1990.
- Torres, Horacio, "El estudio interdisciplinario de las ciencias del habitat", en Seminario Vaquerías, *Programa Internacional de Investigaciones sobre el*

campo urbano. PIR-Villes et CRH, CNRS; IAA, CURDIUR, Vaquerías, Provincia de Córdoba, 17-20 de octubre de 1996.

- UBACYT, "Planes y proyectos para Buenos Aires, (Alicia Novick (dir.), Caride, Horacio; Favelukez, Graciela; Ramos, Jorge; Paiva Verónica)