

Roberto Converti

La ciudad de Buenos Aires y el Río de La Plata

Lo que ahora es evidente, alguna vez fue imaginario.
(W. Blake)

Buenos Aires invitó primero a conquistadores y luego a inmigrantes a descubrir el encanto de la geografía invisible.

Desde la nave, el río presentaba su extensión sin límites junto a una inmensa llanura, lugar sin ninguna marca notable para la observación del viajero, salvo aquella capacidad tan decididamente latinoamericana de ofrecer un gran escenario donde imaginar el futuro.

Transformar la relación con el río significó a su vez el inicio de una historia fascinante, donde, de manera progresiva y como resultado de un complejo proceso de relaciones entre el espacio natural y el artificial, se ha dado forma a un territorio donde más de la mitad de su perímetro está constituido por aguas y costas.

Así, fundar Buenos Aires significó crear un lugar, e inventar y construir la sede social para el arraigo de miles de hombres donde el río, la orilla o el puerto fueron los primeros sitios donde imaginar la subsistencia.

Las primeras construcciones al borde del Río de la Plata fueron las fortificaciones que sirvieron para oponerse a los ataques navales, contando con la ayuda del bajo calado donde los cercanos bancos de arena conformaban una buena defensa y uno de los principales riesgos para el agresor, esta característica del río no impedía otra actividad, con otros intereses, el contrabando, donde los barcos de mercadería inglesa, francesa y holandesa, transportaban aceites, vinos, sedas, fármacos, especias, perfumes, libros y herramientas al nuevo mundo.

Hacia 1875, los muelles fueron las iniciales formas de un puerto donde cien años después se construiría la Aduana Nueva, proyectada por el ingeniero inglés Taylor, quien con un magnífico diseño logra que el edificio y un extenso muelle, conformen un nuevo camino de la ciudad en el río, buscando aguas más profundas para cargar y descargar mercaderías directamente de los barcos.

En 1868 las autoridades comenzaron a estudiar distintos proyectos para la construcción del puerto, donde el tema principal a resolver lo constituía el dragado continuo de los sedimentos del río en los canales de acceso a la ciudad.

A partir de una ley nacional en 1881 se organizó un concurso para la construcción del puerto, el cual luego de arduos debates técnicos y políticos fue adjudicado al promovido por Eduardo Madero.

Fue el comienzo de una nueva etapa. Por Puerto Madero penetraron al país las costumbres europeas de comienzos del siglo XX, una nueva dinámica exportadora representativa del poder agrícola y ganadero de la Argentina y cantidad de inmigrantes que comenzaron a poblar y a estimular la creación de una sociedad pujante y moderna. Buenos Aires, se transformaba, entre 1904 y 1910 crece un 30%, entran más de 15.000 personas por

Buenos Aires City and the Rio de la Plata

Roberto Converti

What is now evident, was once imaginary.
(W. Blake)

Buenos Aires invited conquerors and then immigrants to discover the invisible charm of its geography. From onboard ship, the river presented its unlimited extension along with an immense plain, a place that showed no outstanding landmarks to the eyes of the travellers, except for the possibility – so Latin American in its character – of offering a great scenario for imagining a future. Transforming the relation with the river also meant the beginning of a fascinating history. Progressively and due to a complex process of relations between natural and artificial spaces, a territory took form, with more than half of its perimeter established by water and coasts. Thus, founding Buenos Aires meant creating a place, inventing and building the social headquarters for the settlement of thousands of men.

The first constructions on the banks of the Rio de la Plata were fortresses that served to resist naval attacks, with the additional aid of the nearby sandbanks that acted as a major deterrent for enemies. This characteristic encouraged other activities and other interests, such as smuggling. Ships of different nationalities, British, French and Dutch, transported goods to the new world: oils, wines, silks, drugs, spices, perfumes, books and tools. Towards 1875, the wharves formed the beginnings of the port, where 100 years later the New Customs – designed by Taylor, an English engineer – was to be built. With an outstanding design, he created a building and an extensive wharf to form a new path for the city to the river, in the search for deeper waters for loading and unloading goods.

In 1868 the authorities started to study different projects for the construction of the port. The main point that needed settling was the continuous removal by dredging of the river sediments in the access channels to the city. In 1881, due to national law that established an open competition for the construction of the port, and after an arduous political and technical debate, Eduardo

Madero was awarded this task. This was the starting point of a new stage. European customs at the beginning of the 20th century entered the country through Puerto Madero. A new exportation energy representing the agricultural and farming power of Argentina, stimulated the creation of a new and vigorous society.

Buenos Aires was in the process of transformation; between 1904 and 1910 it grew by 30%, admitting more than 15,000 people per month from different parts of the world, eager to experience adventure in a new land: Italians, Spaniards, Russians, Greeks, French, Portuguese and Germans. Francis Korn, in "Buenos Aires 1910: Memorias del Porvenir" – an outstanding new book edited by the architect Margarita Gutman – comments on outstanding moments in Argentine's history: he writes of Masha Markevich, an Odessa resident born in Kichinev, who compares the Atlantic coast where it merges with the beginning of the Rio de la Plata, with the Black Sea. The waters turn into a darker colour as happens near any port, but these are browner than those she knows so well. The waters she was familiar with turn from blue to black; but these from a green blue to brown. Standing on the deck of third class, she discovers the figures of cranes and silos, the first buildings that will constitute the welcome sight for hundreds of immigrants, who likewise, will recognise Buenos Aires for the first time by its port and its river. The lower and middle class were attracted to permanent changes, it was the moment for settlement. Production and consumption created a defined identity, where different races and nationalities merged and a spirit developed with the creation of a stronger culture, strengthened by a country in peace and a city that believed in a future.

Thus, the port of Buenos Aires – on the Rio de la Plata, which is 317 km long and has a width of 220 km between Argentina and Uruguay, an average depth of 10 m, an area of 30.212 km², a flow of 22,000 m³/sec of fresh water and a muddy riverbed – underwent remarkable development during the first 50 years of the 20th century. The urban organisation and the architectonic and engineering creations were fundamental in providing sustainability for the



Vista de Buenos Aires y Rio de la Plata a comienzos del s. XIX
Print of Buenos Aires and of Rio de la Plata, early 19th century



Puerto de Buenos Aires a comienzos del s. XX
View of the Port of Buenos Aires, early 20th century

Aduana de Buenos Aires
The Custom House of Buenos Aires

growing flow of inhabitants. Due to social demand, this permanently active coastline – with passengers, work, entertainment, production and residence – was being shaped by history in a combination of natural and artificial. Thus Buenos Aires City can explain, through its 20 km of coast, the most transcendent aspects of its urban history: a result of an articulated and multifaceted social dimension, where the human habitat forms are expressed in a process of adaptation to the natural environment, achieved through its transformation. The continuity of these changes can also explain the symbolic manifestation of a society through its natural environment. In this sense, the urban history of Buenos Aires and the Rio de la Plata, provides interesting evidence. In only one century, its mud coasts, floods, low-lying landscape and internal rivers were transformed into a solid and central metropolitan settlement of more than 14 million inhabitants. A coastline, occupied today by the port, highways, train stations and airport, all in close proximity, with a logistics base in the downtown, linked with intensive





50

occupation – administrative, governmental, residential and corporative – of over 600 ha of parks and avenues. The constant movement of these social links with the natural environment throw light on the history of Buenos Aires and Río de la Plata as an extraordinary experience of adaptation. These circumstances created a combination of simultaneous operations, where urban and economic planning, architectonic composition and the organisation and development of complex facilities, have a controversial relationship with the human sciences, the environment, scientific knowledge and ethical concerns, interacting like a web with spontaneous and strategic actions, which determine a permanent way to discovering. In this sense, a series of recent urban development programs have changed planning processes, by incorporating the different stages of this territorial form and its political, cultural and economic contents, and thus transforming and promoting more specific goals. Therefore, challenging projects were created that permitted reconsideration – through political and professional management – of aspects of the relationship between Buenos Aires City and the Río de la Plata in a fundamental way for the urban layout and economic development strategies; such as updating port systems and creating programs for street furniture, residency and green spaces. This approach to new urban scenarios, unites geography, urban infrastructure and the city, thus creating multiple scenarios of production and consumption; political, economical and social; private and public; natural and artificial. A modern web of events strengthens and defines the existence of that essential condition of Buenos Aires City and the Río de la Plata, to be a territory characterised by permanent construction.

mes de rodas partes, vienen italianos, españoles, rusos, griegos, franceses, portugueses, alemanes, son hombres que llegan a probar la aventura de “hacer la América”. Francis Korn, en un reciente y excepcional libro dirigido por la arquitecta Margarita Gutman, con motivo del recuerdo de esos brillantes momentos de la historia argentina, “Buenos Aires 1910: Memoria del porvenir”, cita a Masha Markevich, oriunda de Kichinev y residente de Odesa, quien a bordo de la tercera del Alsace, al llegar a destino, compara la costa del Atlántico, en la zona en que empieza a confundirse con el Río de la Plata, con la del Mar Negro. Las aguas se van volviendo cada vez más oscuras, como en la cercanía de cualquier puerto, pero estas son más marrones que las que ella conoce tan bien. Las de allá pasaban del azul al negro, estas, del verde azulado al café.

Parada en la cubierta de tercera, descubre los perfiles de las grúas y los silos, los primeros edificios que construirán el paisaje de bienvenida para cientos de inmigrantes que como ella, entenderán por primera vez a Buenos Aires gracias a su río y su puerto.

Las clases populares y medias se sentirían atraídas por los cambios permanentes, era el momento del arraigo, donde la producción y el consumo crearon una identidad definida por la mezcla de razas y nacionalidades y un espíritu nuevo que acompañaba la creación de una cultura fortalecida por la bondad pacífica de un país y una ciudad que apostaron al futuro.

Así el Río de la Plata, a 275 km del golfo que forman la boca de los ríos Paraná y Uruguay, con un largo de 317 km, con un ancho de desembocadura de 220 km entre Argentina y Uruguay, con una profundidad promedio de 10 m con una superficie de río de 30.212 km², con un caudal medio de 22.000 m³/s, de aguas dulces y fondo de rosca y barro, vivió en el Puerto de Buenos Aires durante los primeros cincuenta años del siglo XX, una historia espectacular de desarrollo colectivo, donde los aspectos referidos a la organización urbana, la creación arquitectónica y la ingeniería de infraestructuras, fueron fundamentales para proveer de sustentabilidad a tan creciente flujo de habitantes.

En su costa, permanentemente activa por la demanda social, carga y pasajeros, trabajo y recreación, residencia y producción, así el devenir de la historia iba conformado un acontecimiento permanente y atractivamente dinámico entre lo natural y artificial.

La ciudad de Buenos Aires puede explicar de este modo y a través de sus 20 km de costa al Río de la Plata la historia más trascendente de su forma urbana, producto de una dimensión social multidisciplinaria y articulada, donde las formas del hábitat humano, se expresan enmarcadas en un proceso donde la adaptación al medio natural se logra a través de la transformación del mismo.

Lo permanente de estos cambios explica también la

Waterfront modern (de Buenos Aires)
The modern waterfront of Buenos Aires

River City of Buenos Aires and y Costa del Río
River city of Buenos Aires and y Costa del Río

Puerto Madero de Buenos Aires
Puerto Madero in Buenos Aires

Vista de Buenos Aires y Río de la Plata
View of Buenos Aires and of Río de la Plata

manifestación simbólica de la sociedad con su medio natural.

Así la historia urbana de Buenos Aires y el Río de la Plata es la gran demostración, en solo un siglo el devenir de su costa de barro y escaso calado, de bajos e inundaciones y barrancas solo residenciales, de ríos interiores y llanuras, cambió su forma por una densa ocupación central y metropolitana ya sin límite de más de 14 millones de habitantes, un frente de costa ocupado hoy por el puerto, autopistas, estaciones ferroviarias y el aeropuerto cercanos uno a otros, construyendo entre ellos una base logística en el mismo centro de la ciudad, vinculado con una ocupación intensiva, administrativa, gubernamental, universitaria, residencial y corporativa, integrado a más de 600 has, de parques y ramblas de diverso carácter.

El movimiento continuo de estos vínculos sociales con el medio natural, posibilita abordar la historia de Buenos Aires y el Río de la Plata, como una extraordinaria experiencia de estrategia adaptativa, entendida ésta como el modo y el proceso de ocupación del territorio.

Estas circunstancias han creado un conjunto de operaciones simultáneas, donde las cuestiones propias de la planificación urbana y económica, la composición arquitectónica y la organización y desarrollo de infraestructuras complejas, se corresponden polémicamente con las ciencias humanas, el medio ambiente, el conocimiento científico y las preocupaciones éticas, intersectándose a modo de red con acciones espontáneas y estratégicas, las cuales determinan un camino en permanente descubrimiento.

En este sentido y recientemente una serie de programas de desarrollo urbano han transformado la forma de conducir los procesos de planificación, permitiendo incorporar las diversas etapas que ha transitado la forma territorial y sus contenidos políticos, culturales y económicos, transformando y promoviendo objetivos más precisos.

Así se produjeron exigentes proyectos que permitieron a través de la gestión política y profesional reconsiderar la relación de la Ciudad de Buenos Aires y el Río de la Plata en aspectos fundamentales para el ordenamiento urbano y las estrategias de desarrollo económico, como la modernización de los sistemas de intermodalidad portuaria y la creación de programas de equipamiento, residencia y espacio público.

Esta aproximación hacia nuevos paisajes urbanos, une la geografía, la infraestructura urbana, la morada y la ciudad, creando múltiples escenarios de producción y consumo, políticos, económicos y sociales, rituales y violentos, íntimos y masivos, naturales y artificiales, una moderna red de acontecimientos que fortalecen y definen a su vez la existencia de aquella condición esencial de la Ciudad de Buenos Aires y el Río de la Plata, el ser un territorio en permanente construcción.



Rambla de Puerto Madero
Rambla of Puerto Madero

Diques de Puerto Madero en Buenos Aires
Docks of Puerto Madero in Buenos Aires

