

Buenos Aires: evolution and urban heritage

Alfredo Conti es arquitecto e investigador de la Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires.

El concepto actual de patrimonio cultural es amplio y comprensivo. Limitado hasta mediados del siglo XX a las grandes creaciones del ser humano, hoy el patrimonio, ya sin adjetivos, incluye una variedad de componentes naturales y culturales, tangibles e intangibles que conforman una urdimbre en la que se refleja la identidad de una comunidad. Nuevas categorías, como los paisajes o los itinerarios culturales, extienden la consideración patrimonial al territorio. En el conjunto de bienes que integran los elencos patrimoniales, las ciudades y áreas urbanas ocupan un lugar de privilegio ya que son el reflejo más cabal de las formas de organización social y económica de una sociedad, de sus sistemas de valores y creencias, todo lo cual incide directamente en la estructura y la forma urbanas. La ciudad no puede entenderse como un objeto sino como un proceso desarrollado en el tiempo, en el que cada generación ha dejado sus huellas. La apreciación realizada desde el presente, con nuestros particulares criterios de valoración, determina qué áreas, espacios o conjuntos edilicios urbanos tienen, para nosotros, el carácter de un patrimonio a preservar.

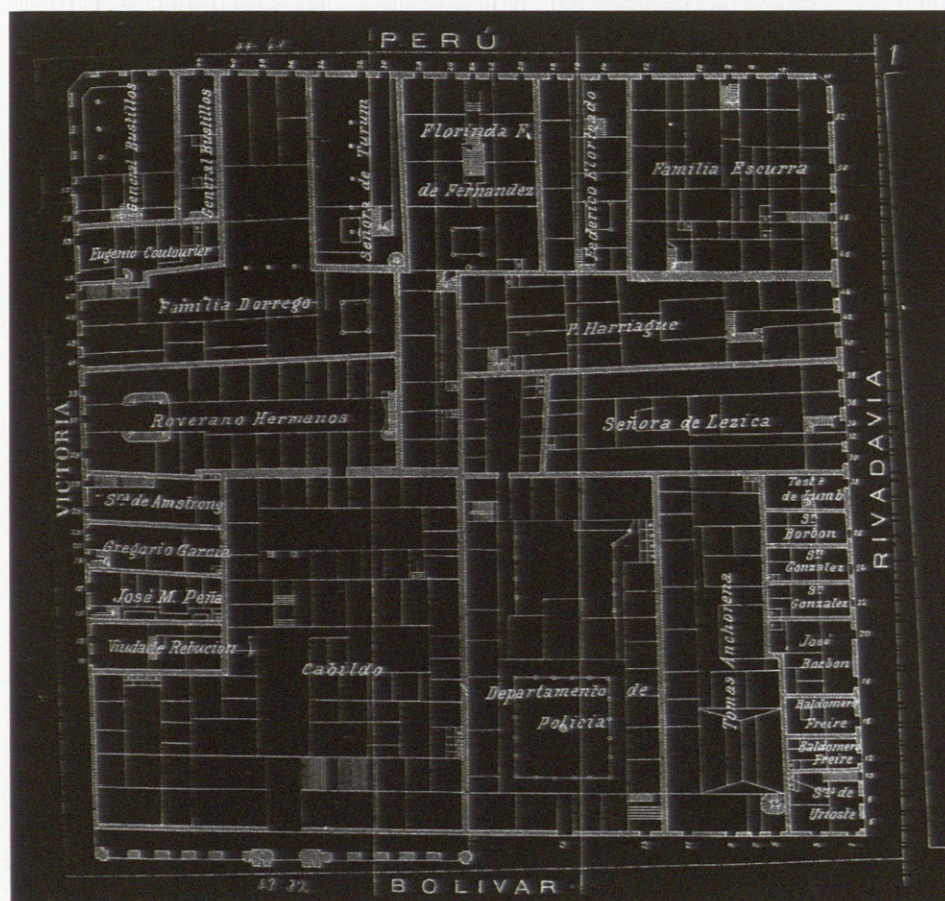
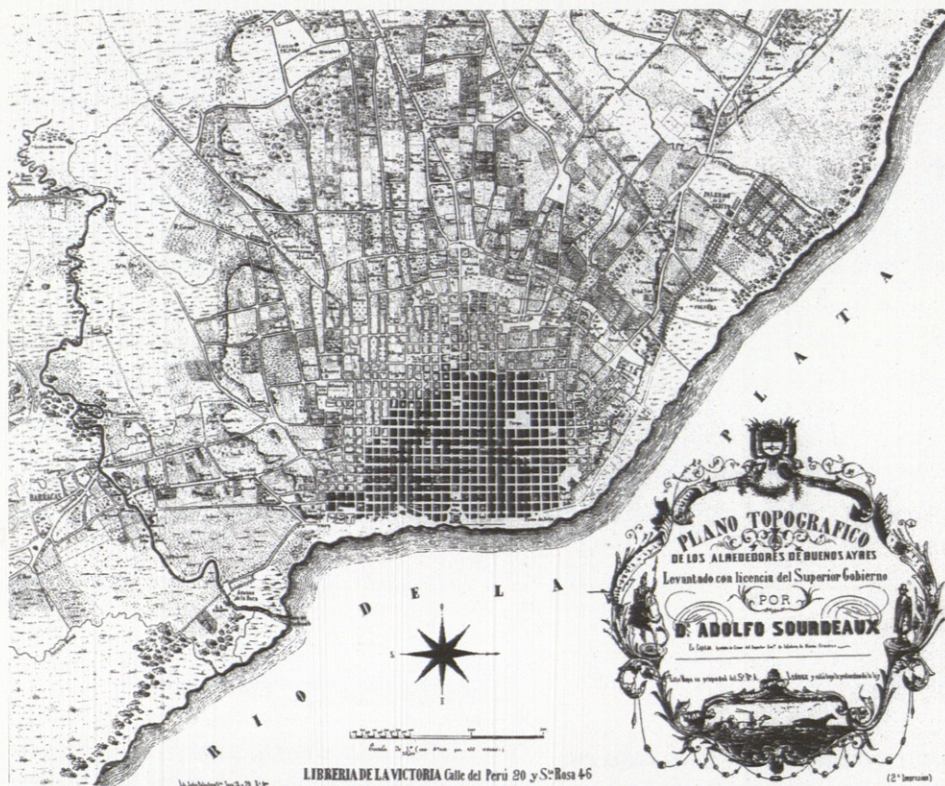
En el caso que nos ocupa, la historia podría ser parecida a la de otras ciudades hispanoamericanas: una estructura inicial conforme a las normas que regulaban la ocupación del nuevo mundo, un crecimiento lento al principio, grandes cambios a fines del siglo XIX y una expansión explosiva durante el siglo XX, que arrasa la zona rural y absorbe en su marcha impetuosa a las localidades circundantes. Pero cada ciudad tiene sus particularidades; en el caso de Buenos Aires, la historia tiene, desde sus inicios, rasgos que incidirán en su personalidad. El primero, las características del sitio: la llanura infinita cae, a través de una barranca, en un río que parece un mar por su anchura. Un río menor desemboca en el principal y forma lo que sería, durante los primeros tiempos, un puerto natural. Sobre las tierras altas, Juan de Garay establece, en 1580, un asentamiento conforme a las reales ordenanzas de 1573: un rectángulo con calles rectas y una plaza que, conforme a lo que establece la norma, se localiza en una situación periférica, de modo de mirar al río, de la que queda separada para siempre por la construcción del fuerte que protege la entrada al puerto. Alrededor de la plaza, los solares para las instituciones principales, la iglesia matriz y el cabildo, y un poco más lejos las manzanas destinadas a las órdenes religiosas.

Alfredo Conti is Architect and researcher at the Scientific Investigations Committee for the Province of Buenos Aires.

The current idea of cultural heritage is wide and comprehensive. Limited to the great works of human kind until the mid 20th century, heritage today, free from adjectives, includes a variety of natural and cultural components, tangible and intangible that make up a warp in which the identity of a community reflects itself. New categories like landscapes or cultural routes extend the heritage concept to territory. Within the assets that make up the heritage catalogue, cities and urban areas hold a privileged place for they are the most accurate reflection of the social and economic organization forms of a society, of its values and beliefs, all of which directly affect the urban shape and structure. The city can't be taken as an object, but rather as a process developed in time, in which each generation has left its footprint. The appreciation made now days, with our particular valuation criteria, determines which areas, spaces or urban municipal complexes have the heritage character to be preserved.

In the case at hand, the story could be similar to that of other Latin-American cities: an initial structure according to the rules that regulated the occupation of the new world, a slow growth at the beginning, big changes at the end of the 19th century and an explosive expansion during the 20th century that swept away the rural areas and absorbed the surrounding towns and villages along its impetuous way. But every city has its characteristics: in the case of Buenos Aires, history has, from the start, features that will affect its personality. In the first place the characteristics of the location: the endless plain falls through a ravine into a river so wide it looks like the sea. A smaller river flows into the main one and forms what was, during the first stages, a natural port. On the high grounds, Juan de Garay establishes in 1580 a settlement according to the 1573 Royal by-laws: a rectangle with straight streets and a square that, following regulations, is located in a peripheral situation so that it looks on to the river but will always be separated from it by the fort built to protect the entrance to the port. Surrounding the square there are plots for the main institutions, the mother church and the town council and, a further away the blocks destined to religious orders.

Only the urban outline survives of the first Buenos Aires. The city grew slowly, with an almost inactive port, until Carlos III converted



Plano topográfico de la ciudad y alrededores a mediados del s. XIX.

Distribución de la manzana entre diferentes familias. Se observa la aparición de la tradicional casa chorizo de 8,33 metros de ancho.

Topographical plan of the city and surroundings in the mid 19th century.

Layout of a block between different families. We can see the traditional casa chorizo of 8,33 meters wide.

De la primera Buenos Aires no queda más que el trazado urbano. La ciudad crece lentamente, con un puerto casi inactivo, hasta que Carlos III la convierte en capital de virreinato en 1776 y, dos años más tarde, habilita el puerto para el comercio directo con la metrópoli. Se inicia un paulatino crecimiento que consiste, en primera instancia, en la extensión de la cuadrícula sobre el ejido previsto en el plano fundacional. Pasada la independencia aparecen las primeras intervenciones urbanas: la apertura de algunas avenidas secciona el trazado fundacional generando espacios más amplios para la circulación. En 1857 se inaugura la primera línea ferroviaria; los rieles comienzan a segmentar el trazado urbano, a la vez que aparecen los nodos ferroviarios de conexión con el interior del país; su localización en la ciudad no es casual, coincide con espacios abiertos que actuaban, desde tiempo atrás, como puntos de acceso y concentración de mercaderías en el perímetro de la ciudad colonial. La modesta fisonomía inicial deja paso, paulatinamente, a una imagen más elaborada, con arquitecturas de influencia italiana.

En 1880 Buenos Aires adquiere el estatus de Capital Federal. Es por esa época cuando se pone en práctica un modelo político y económico de modernización del país: la ocupación paulatina de todo el territorio nacional incorporaba millones de hectáreas para la producción agrícola, comenzaba la exportación de carnes y cereales, que produciría una ganancia significativa concentrada en el gobierno nacional y en la alta burguesía, millones de inmigrantes llegaban para poblar el país y la clase alta adoptaba con entusiasmo un eclecticismo cultural de raigambre europea. En este esquema liberal el puerto era una pieza fundamental: por él salían los productos de la tierra y entraban las influencias culturales que llegaban del otro lado del océano. Un país en rápido crecimiento, nuevo rico en el concierto internacional, necesitaba una capital a su altura. Los modelos de modernización de ciudades europeas se aplicarían casi textualmente en el extremo sur de América. La Avenida de Mayo, abierta en 1890, fue el primer bulevar, el eje monumental que, seccionando el tejido, vincula la plaza principal de la ciudad colonial con un nuevo espacio urbano monumental, la plaza del Congreso. Dos diagonales abiertas a principios del siglo XX conforman, con la Avenida, un tridente que converge en la Plaza de Mayo, espacio cívico principal. La Avenida se pobló de edificios ilustres, albergó hoteles, teatros, restaurantes y cafés, para una sociedad que abandonaba paulatinamente los hábitos sencillos de la vida colonial para empezar a vivir la calle como espacio público por excelencia. La provisión de espacios verdes eran otro componente significativo de la modernización de las ciudades; en la zona de Palermo, bañados y quintas dejaron lugar al gran parque urbano, a la vez que las plazas cambiaban su despojado aspecto original para poblarse de forestación, parterres, senderos y estatuas.

La ciudad crecía a ritmo vertiginoso; los antiguos caminos que se internaban en la llanura infinita actuaban como nervios por los que se extendía el tejido urbano y se tornaban avenidas convergentes en el área central. Nuevos asentamientos surgían y tocaban a antiguas localidades separadas de Buenos Aires, como los pueblos de Belgrano y San José de Flores, en tanto que otros barrios, como Barracas o La Boca, estaban vinculados con la actividad portuaria y el alojamiento de los inmigrantes. La ciudad adquiere su carácter cosmopolita: grandes edificios públicos reflejan el gusto ecléctico de la época, la clase alta se establece en la zona norte de la ciudad y construye, ya sobre principios del siglo XX, residencias que pueden competir con los hôtels particuliers de París, en tanto que en los barrios, la clase media habita la casa chorizo mientras los más pobres se apiñan en los conventillos. El antiguo puerto natural ya no era compatible con la febril actividad; en 1890 se inaugura el puerto pro-

into the capital of the viceroyalty in 1776 and, two years after, fitted out the port for direct trade with the metropolis. A gradual growth began, consisting at first of the expansion of the grid over the common land foreseen in the foundation plan. After its independence the first urban interventions appeared: the opening of some avenues divided the foundational layout generating more spacious areas for circulation. In 1857 the first railway was inaugurated: rails started to divide up the urban layout at the same time as nodes that connected with the country inland started to appear. Its position within the city is not fortuitous for it coincided with open spaces that served, since long ago, as access and merchandise concentration points on the perimeter of the colonial city. The initial modest appearance gradually gave way to a more elaborate image, with Italian influence architecture.

In 1880 Buenos Aires acquired the status of Federal Capital. It was around this time when a political and economical modernization model for the country was put into practice. The gradual occupation of the whole territory incorporated millions of hectares for agricultural production, the exportation of meat and cereal began, producing a significant profit for the government and the upper middle classes, millions of immigrants arrived to populate the country and the upper class enthusiastically adopted a cultural eclecticism rooted back in Europe. In this liberal scheme the port was fundamental: through it, the home products went and the cultural influences from the other side of the ocean arrived. A fast growing country, new money in the international scenario, needed a capital to match. The modernization models of European cities would be followed almost by the textbook in the south end of America. The Avenida de Mayo (May Avenue), opened in 1890 was the first boulevard, the monumental axis that, cutting through the fabric, links the main colonial city square with a new urban space, La Plaza del Congreso (Parliament Square). Two diagonals opened at the beginning of the 20th century form, together with the Avenue, a trident that converges in May Square, main civic space. The Avenue was filled with grand buildings; it harboured hotels, theatres, restaurants and cafes, all for a society that was gradually leaving behind the simple habits of colonial life and going on to use amenities of the street. The provision of green areas was another significant component of the modernization process of cities. In the Palermo area, country houses and marshes gave way to the great urban park and, at the same time, squares changed their original naked look for forestation, flower beds, paths and statues.

The city grew very rapidly. The old pathways that went into the infinite plains served as veins through which the urban fabric was extended and they became avenues converging in the city centre. New settlements emerged and touched old towns separated from Buenos Aires, such as Belgrano and San José de Flores while other neighbourhoods such as Barracas or La Boca, were linked to port activity and the lodging of immigrants. The city acquired its cosmopolite character: grand public buildings reflect the eclectic taste of the period; the upper classes established themselves in the northern area of the city and build, at the beginning of the 20th century, residences to match the hôtels particuliers of Paris; in the suburbs, the middle classes lived in casas chorizo whilst the lower class crammed into tenement houses. The old natural port was no longer compatible with the bustling activity. In 1890 the port designed by engineer Madero was inaugurated. It consisted of a series of dikes built on reclaimed land from river and was further away from the city.

The 20th century brought expansion and densification, at the same time as the construction of the sub (underground) drilled through the city innards. The internal migrations in the thirties and forties followed the great immigrations of the previous de-



Pequeños pulmones verdes en el corazón de la ciudad compacta que contrasta con la ciudad dispersa del suburbano. Una residencia al estilo de los *hotels particulières* y un barrio más modesto.
Small green lungs at the heart of the compact city that contrast with disperse suburban city. A *hotels particulières* style residence and a more modest neighbourhood.

yectado por el ingeniero Madero, consistente en una serie de diques en tierras ganadas al río, que se aleja cada vez más de la ciudad.

El siglo XX trajo expansión y densificación, a la vez que la construcción del subte perfora las entrañas de la ciudad. Las migraciones internas suceden, en las décadas de 1930 y 1940, a la gran inmigración de los decenios precedentes. En su expansión vertiginosa hacia la llanura que la circunda, la ciudad absorbe a su paso a localidades que hasta poco atrás se encontraban separadas por campos de cultivo y pastoreo; se forma así la conurbación que parece no tener fin. Para marcar el límite de la capital federal, una gran avenida periférica se inaugura en 1936, en coincidencia con el cuarto centenario del primer asentamiento español. Ese año se inaugura también otra obra significativa: la avenida 9 de Julio que, con un ancho excepcional, abre un surco en sentido norte-sur en la trama del área central. El obelisco erigido en la intersección con la avenida Corrientes pasa a ser el ícono que identifica a Buenos Aires.

La metrópolis, con su centro descentrado, y el aumento del tráfico automotor llevan, en la década de 1970, a la apertura de una red de autopistas urbanas que implica nuevas incisiones en el tejido. El producto de las demoliciones se arroja a la costa del río, de modo de ganar terreno para la construcción de un complejo administrativo, sin embargo, la demora en las obras hace que la naturaleza proceda: se genera una nueva barrera entre la ciudad y el río, pero esta vez consistente en pajonales, montes y lagunas, convertidos hoy en reserva ecológica.

Durante las dos últimas décadas, nuevas intervenciones cambian la fisonomía de algunos sectores: el puerto Madero, obsoleto para su función original, se reconvierte; los antiguos depósitos alojan oficinas, viviendas y locales gastronómicos. Del otro lado de los diques, una fuerza arrolladora crea una nueva ciudad, una Buenos Aires de altísimos edificios y vivienda de lujo. Los nuevos parques en la costanera norte parecen querer reiniciar la relación perdida con el río.

“Una vez y otra vez cantaremos la fiel serenata. Díganme dónde está, cómo es Buenos Aires, la reina del Plata (...)”. Los versos de María Elena Walsh parecen describir un enigma: la esencia de una ciudad de vientos favorables, soberana de un río con nombre de metal precioso y color de tierra. Otros escritores argentinos trataron de definir a Buenos Aires: para Lucio V. López era la “gran aldea”, para Ezequiel Martínez Estrada la “cabeza de Goliath” y Jorge Luis Borges la juzgó “tan eterna como el agua o el aire”. Buenos Aires, ciudad de contrastes: espacios urbanos de alta calidad en la extensión sin límites ni control de la mancha urbana, edificios monumentales que resumen la arquitectura de occidente junto a la repetición anodina de altas medianeras sin ventanas, el centro cosmopolita y el barrio que guarda las formas de vida de una ciudad más silenciosa y asequible, el café donde se garabatea una poesía y el local donde todavía el tango no es un espectáculo para turistas. Todo eso es Buenos Aires.

In its rapid expansion towards the plains that surround it, the city absorbs towns on its way that not long ago were separated by farm land. Hence the seemingly endless conurbation was formed. To mark the limits of the federal capital, a great peripheral avenue was inaugurated in 1936, coinciding with the fourth centenary of the first Spanish settlement. That same year another significant work was inaugurated: the 9th of July Avenue which, being exceptionally wide opens a north-south furrow in the connection of the central area. The obelisk erected on the intersection with Corrientes Avenue has become the icon that identifies Buenos Aires.

The metropolis, with its off-centre centre and the increase of motor traffic lead in the nineteen seventies to the creation of an urban motorway network that involves new divisions in the fabric. The by-product of demolitions was dumped on the river coast with the idea of gaining land for the construction of an administration complex. However, the delay in the works caused nature to take advantage and a new barrier between the city and the river grew up, only this time, consisting of scrubland, hills and lagoons, today converted into an ecological reserve.

For the past two decades, new interventions have changed the appearance of some sectors: the Madero port, obsolete for its original function has been converted; the old depots house offices, housing and gastronomic premises. On the other side of the dikes, an overwhelming force has created a new city, a Buenos Aires filled with high-rise buildings and luxury houses. The new parks on the north coast seem to want to recover the lost relationship with the river.

“Once and again we will sing the faithful serenade. Tell me where it is, what is Buenos Aires like, the queen of The River Plate (...).” Maria Elena’s verses seem to describe an enigma: the essence of a city of favourable winds, sovereign of a river with the name of a precious metal and the colour of earth. Other Argentinean writers tried to describe Buenos Aires. For Lucio V. López it was “the great village”, for Ezequiel Martínez Estrada, “Goliath’s head” and “as everlasting as water or air” for Jorge Luis Borges. Buenos Aires, a city of contrasts: urban spaces of high quality within the extension of the urban stain which has no limits or control, grand buildings that summarize western architecture along with the dull repetition of tall windowless dividing walls, the cosmopolitan centre and the suburb that preserves the life styles of a more silent and accessible city, the café where a poem is scribbled and the locale where tango is not a show for tourists. All that is Buenos Aires.

Fotografía Photography

Pierre Vignaud, José González Gallegos, Ana Román, Muestra ZoomBA, Jorge Bozzano, Alfredo Conti, estudio de Mario Roberto Álvarez.