

LOS PROYECTOS TERRITORIALES EN PERSPECTIVA

Por Arq. Alicia Novick

Las láminas de la convocatoria CPAU de 2010 presentan un inquietante panorama pues, junto a tradicionales proyectos de parques y plazas de los años setenta, se observan renovadas miradas proyectuales respecto de las cuencas, el periurbano o los sistemas de espacios verdes que muestran la necesidad de trascender las intervenciones sobre la ciudad compacta avanzando propuestas para el territorio metropolitano.

Pues si “cualificar” los centros y los frentes urbanos mediante montajes público-privados fue una de las principales preocupaciones de las últimas décadas del siglo XX, en el inicio del siglo XXI las miradas parecen poner el foco en resolver los dilemas que plantea esa ciudad no-compacta que se extiende entre los núcleos urbanizados y el espacio rural. En ese marco, el proyecto territorial, en consonancia con las nuevas perspectivas acerca de la gestión de lo metropolitano, se presenta como uno de los caminos para responder a las nuevas demandas.

Recurrir a los proyectos para reflexionar sobre esos territorios “sin nombre” puede parecer superficial y en una primera lectura parece soslayar los factores estructurales, las disyuntivas de la toma de decisiones que atraviesan la política y la multiplicidad de necesidades y representaciones sociales de los actores presentes en la construcción del espacio. Dicho de otro modo, abordar el tema desde lo proyectual parece soslayar la pregunta sobre por qué el territorio es como es. Sin embargo, a pesar de sus limitaciones, el proyecto territorial se presenta como uno de los instrumentos -ciertamente no el único- que permite aproximarse a esas urbanizaciones difusas que se extienden sobre terrenos no siempre adecuados ambientalmente y que no son inteligibles en términos, únicamente, de las oposiciones villas-barrios cerrados, segregación-fragmentación.

En este sentido, los proyectos territoriales se proponen pensar las formas de la expansión urbana, proponiendo alternativas diferentes y participando en los debates que contraponen la urbanización dispersa y la urbanización concentrada. La problemática no es sin embargo totalmente novedosa pues la historia muestra que los temas que preocupan al urbanismo son recurrentes y se inscriben en una larga tradición, signada por marchas y contramarchas.

¿Qué alcances tienen los proyectos territoriales?, ¿en qué se diferencian de los proyectos urbanos de los años ochenta y de otras propuestas pretéritas? Para responder estas preguntas es útil revisar los materiales relevados para el observatorio CPAU (los planes y los proyectos elaborados para Buenos Aires a lo largo del siglo XX), pues hacen posible una reflexión más amplia mediante el examen de las similitudes y diferencias, de los dilemas y las soluciones propuestas por los arquitectos y urbanistas y así avanzar en algunas hipótesis sobre lo que habría de nuevo en los proyectos territoriales de la actualidad.

Como muestran los estudios culturales, revisar las formas de pensar y operar sobre la ciudad desde los documentos de arquitectura y urbanismo permite también dar inteligibilidad al espacio construido. Por los acuerdos y divergencias que suscitan, y más allá de las transformaciones materiales que de ellos resultan, los planes condensan el estado del conocimiento sobre la cuestión urbana en un momento dado. Su elaboración, tributaria de diagnósticos y conceptualizaciones de la ciudad no siempre explícitos, remiten al perfil de los especialistas que los conciben e ilustran acerca de los temas que fueron considerados problema en cada escenario histórico. Asimismo, en su propósito de constituirse como guías orientadoras de la intervención

Alicia Novick es Arquitecta, Magister en Planeamiento Urbano y Regional, Doctora en Historia. Directora Adjunta del Instituto de Arte Americano. Profesora e Investigadora de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y de la Universidad Nacional de General Sarmiento.

pública, refieren también tanto a estructuras y procesos administrativos como a instancias y modalidades de la toma de decisiones políticas. Por su parte, los proyectos –entendidos como propuestas concretas destinadas a la transformación material de sectores precisos de la ciudad– a menudo anteceden a los planes contribuyendo a “fijar” las ideas, de las cuales son simultáneamente una consecuencia. Su formulación es un banco de ensayos, pues hace posible la experimentación de los nuevos modelos. En otra lógica, los escasos proyectos que dieron lugar a construcciones son el resultado de la difícil convergencia entre consensos sociales, voluntad política, fuerzas económicas y disponibilidad financiera. Desde esta perspectiva, los documentos de urbanismo permiten dar cuenta de algunas de las alternativas que se juegan en los procesos de toma de decisiones.

En estos argumentos se funda el interés por revisar las relaciones entre planes y proyectos en diferentes escenarios con vistas a captar las particularidades del proyecto territorial. A tal efecto se examinarán algunos de los rasgos salientes de los planes y los proyectos formulados para Buenos Aires según cinco cortes cronológico-problemáticos que organizan el texto.

En **Figuras sobre fondo** se examinan los sistemas de espacios públicos, monumentos, parques y plazas, calles y avenidas que proponía el urbanismo clásico a los efectos de organizar y cualificar las ciudades metropolitanas.

En **Imágenes de la ciudad nueva** se analizan las propuestas elaboradas en la segunda posguerra por el planeamiento de desarrollo tras varias décadas de experimentación. Tributarias de las experiencias de vanguardia, se trataba de configurar la contracara del desorden y el caos de la ciudad tradicional.

En **La celebración del fragmento 1986-1997**, se plantean los alcances conceptuales del Proyecto Urbano en forma relativa a los debates sobre el espacio público que pusieron en crisis las bases del planeamiento tradicional, que en Buenos Aires coincidieron con el restablecimiento de la democracia.

En **Estrategias y escalas 1997-2003**, se presentan las alternativas de la inflexión de siglo, cuando los documentos de urbanismo proponen al mismo tiempo estrategias generales de posicionamiento de las ciudades, modelos territoriales y proyectos sectoriales de reestructuración, superando los términos del debate plan-proyecto de la década precedente.

En **El territorio en la agenda. 2004...**, se revisa el rol que podrían desempeñar los proyectos territoriales en el marco de cambios epistemológicos y de políticas públicas centralizadas que ponen el foco en el desarrollo regional y en la territorialidad de los problemas sociales.

Figuras sobre fondo

El período de metropolización de Buenos Aires, que se intensifica desde el momento de la capitalización (1880) y de ampliación de fronteras jurídico administrativas (1887), estuvo signado por la multiplicidad de proyectos de infraestructura, equipamiento y embellecimiento que sentaron las bases de la estructura de la Buenos Aires moderna. El escenario de esa expansión del centro a los barrios fue el de un sostenido crecimiento. Y a pesar de las penurias en los años posteriores a la primera Guerra Mundial y a la crisis del treinta, se trata de un momento de fuerte expansión, tanto económica como demográfica y política. Es útil recordar que la bibliografía caracterizó ese ciclo en términos de “ilusión del progreso”. El aumento de la población y el desarrollo económico tuvieron lugar dentro de un proceso en el que el estado nacional, la sociedad y la ciudad se construyeron conjuntamente. En 1895 el Censo de Buenos Aires registraba más de 600.000 habitantes, que triplicaban los de 1867 (187.126 habitantes). En 1910 la población ascendía a un millón y medio y su crecimiento ininterrumpido se detuvo recién en 1936, con casi dos millones y medio, cuando los pueblos del Gran Buenos Aires, habitados por 100.000 habitantes en 1895, tomaban el relevo. Durante ese ciclo, un amplio elenco de actores urbanos operó como motores de la urbanización pues, junto con una sociedad que crecía a expensas de la inmigración, el desarrollo urbano se presentaba como una formidable fuente de inversiones.

Las grandes empresas contribuían a financiar la construcción del puerto y el tendido de redes de infraestructura (agua, desagüe, electricidad) y de transporte, mientras los propietarios y los promotores transformaban la tierra rural en tierra urbana.

En contrapunto, los organismos públicos a cargo de los profesionales egresados de la universidad de Buenos Aires, asumían un creciente rol de control e intervención. Ciertamente, el ideario urbanístico del Centenario –condensado en el Nuevo Plano confeccionado por Joseph Bouvard y los ingenieros municipales en 1909– no es idéntico al del Proyecto Orgánico de la Comisión de Estética Edilicia, publicado durante la gestión municipal de Carlos Noel en 1925. No obstante, es posible reconocer en ellos algunos denominadores comunes.

Por un lado, la Nación y el Municipio aseguraban el trazado de redes de infraestructuras de vialidad, de transporte y de servicios para la ciudad ampliada. Por el otro, los reglamentos de edificación, los planos de alineamiento, las normativas de higiene, los catastros y los planes de ensanche primero y de embellecimiento y extensión luego, eran algunas de las herramientas mediante las cuales se intentaba controlar la edificación privada y efectuar previsiones de futuro. En ese proceso se fue configurando el fondo de plano, donde una red vial organizaba las manzanas y las parcelas y cuyo resultado fue una suerte de homogeneización de un tejido extendido al nuevo radio-capitalino. Sobre esa base, una amplia gama de proyectos de edificios y espacios públicos –algunos construidos– apuntaban a ampliar el centro tradicional, cualificarlo y comunicarlo con los barrios suburbanos.

En términos amplios, la estrategia del Centenario apuntaba a abrir el antiguo centro mediante grandes avenidas, sobre el modelo de Av. de Mayo iniciada en 1886. Las oportunidades de negocios que abrían las operaciones y la necesidad de constituir el centro simbólico de la ciudad capital estuvieron por detrás de los proyectos de diagonales –irradiantes desde la Plaza de Mayo– de la red de ensanches este-oeste y del boulevard de la avenida norte-sur. En efecto, la actual Av. 9 de julio cuya espasmódica

apertura se inicia en la década del treinta, junto con los ensanches, tuvo como resultado la modernización temprana del área central de Buenos Aires, evitando los procesos de tugurización que afectaron a otras ciudades latinoamericanas. En clave similar, se proponía “abrir la ciudad al río” mediante dos Costaneras, completando el frente “paisajístico” y en tanto pieza del ambicioso proyecto de ronda con la avenida periférica (la actual Avenida General Paz concluida a fines de la década del treinta), y dentro de un sistema metropolitano de parques, plazas y avenidas paseos.

Sobre esas huellas, se elaboran las propuestas del Proyecto Orgánico de 1925 que intentaba conciliar “lo viejo y lo nuevo”, reforzando el rol de Buenos Aires como “ciudad comercial y portuaria”, “ciudad universitaria, intelectual y artística”, “ciudad, centro de atracción de Sur América” y “puerta de acceso al país –abierta al trabajo y al turismo”. En ese marco, las propuestas reformulan las estrategias del centenario, desde los métodos compositivos del arte cívico. En relación al plano de la ciudad, se diseña una amplia red vial y de circulación, articulada por centros y conjuntos monumentales, que operan como núcleos para una descentralización. A nivel metropolitano, se propone un sistema de espacios verdes jerarquizado con parques plazas, patios de juegos –comunicados por avenidas, paseos y *boulevards* arbolados que organizan la extensión. La recuperación de la costa del río, desactivando el Puerto Madero y comunicándolo con el centro de la ciudad es una de sus claves. Por su parte, la red ferroviaria, sus estaciones y sus pasos a nivel que interrumpen la conectividad transversal urbana son también objeto de diseño (el soterramiento de la red ferroviaria del oeste). Este “plan de proyectos”, que se transformó en un objeto de culto en la década de 1980, ponía el foco en el rol del *urban design*, en la prefiguración de cada uno de los espacios, poniendo en crisis muchos de los instrumentos tradicionales como la axialidad, la simetría y el carácter del método *Beaux Arts*.

En esa operatoria se fueron incorporando las herramientas conceptuales y operativas del paisajismo y el *landscape*, las del *civic art* como el de –Hegemann y Peets– o la arquitectura

urbana, precisada por Pierre Lavedan, que se sistematizaban en los manuales contemporáneos. Los diferentes proyectos que se formulan para la Costanera Norte, el de la Comisión de Estética Edilicia (1923), el de Jean-Claude Forestier (1924), el del Plan de Urbanización (1933), muestra el calibre de los nuevos desafíos proyectuales que se dirimen en las intervenciones urbanas de mediana y gran escala.

Este tipo de estrategias proyectuales pueden ser pensadas en términos de “figuras sobre fondo”. La ecuación de algún modo remite a las operatorias del espacio construido, no construido del período barroco, pero es útil también para iluminar esa generación de proyectos de raíz decimonónica que se materializan durante las primeras décadas del siglo XX. El “fondo” es el la trama de la ciudad existente, con sus manzanas y parcelas. En contrapunto, “las figuras”, diseñadas según los principios del arte urbano, deben tener la capacidad de cualificar el conjunto de la ciudad. Esa distinción pone de manifiesto una suerte de división del trabajo que el urbanismo moderno trató de evitar sin conseguirlo. Por un lado, una trama –a cargo de ingenieros, funcionarios y empresas– que no se llega a diseñar como “obra de arte” tal como procuraba el arte urbano de Camillo Sitte y los planteos de la ciudad jardín. Y por otro, en superposición, los proyectos que consideraban las tres dimensiones, a cargo de los arquitectos.

Imágenes de la ciudad nueva

Después de los años treinta, la distinción “fondo y figura” intentó ser superada en los planteos integrales del urbanismo promovido por los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. En la esfera de las propuestas, ya no se trataba de planes “de o con” proyectos sino de configuraciones generales sobre la ciudad que condicionaban el alcance de los proyectos a materializar.

Esos proyectos –con formato de planes piloto sectoriales– eran ahora tributarios de las determinaciones de un plan integral, de alcance regional y, se suponía, fundado en un diagnóstico. La

transición entre una y otra estrategia proyectual se dirime en los años treinta, cuando al mismo tiempo que se constata que la Región Metropolitana y su crecimiento son incontrolables, se inicia una generación de proyectos cuyos referentes ya no son el fondo de plano de la ciudad existente sino las imágenes de una ciudad nueva. Esta transformación conceptual que se puede detectar *in nuce* en las iniciativas de la Oficina del Plan de Urbanización en los años treinta y en muchas acciones del primer gobierno del General Perón (1945-55), se consagra en los años de la planificación del desarrollo, cuando se elabora el Plan de Buenos Aires (1958-1962). A lo largo de estos años prevalece la confianza en los alcances del planeamiento y en el rol del estado.

Con posterioridad a la crisis y al golpe militar del treinta, en 1932 se creaba la Oficina del Plan de Urbanización del Municipio, cuyo principal objetivo era elaborar un plan regional destinado a resolver los problemas de la “Aglomeración Bonaerense”. En ese ámbito, las intervenciones urbanas que se promueven desde el municipio se transforman en piezas del tablero metropolitano. La Costanera Norte, la Avenida 9 de Julio y la Avenida Vértiz -actual Libertador- se presentaban como ejes de penetración regional en articulación con una nueva generación de edificios públicos tales como Ministerios, Universidades y Hospitales que organizaban los “nuevos centros cívicos”. La diferenciación funcional de las actividades estaba por detrás de las propuestas para la localización de la Ciudad Universitaria en su emplazamiento actual, los conjuntos habitacionales –como los de Saavedra o Casa Amarilla en La Boca– y en los programas de urbanización, como el del Parque Almirante Brown destinado a revitalizar el sur. Ese conjunto de proyectos que se difundía en las exposiciones de urbanismo y en la propaganda municipal eran a su vez tributarios de un plan regional.

Las obras públicas, visualizadas como fuente de trabajo para paliar la recesión según las premisas del *new deal*, permitieron completar las infraestructuras cerrando el ciclo de las grandes inversiones capitalinas. Se entuba el arroyo Maldonado bajo la Av. Juan B. Justo, se construye la Avenida General Paz (1936-1941)

con el concurso de organismos nacionales, como el Ministerio de Obras Públicas y Vialidad Nacional, que desarrollaba también la red caminera. Los inicios de la construcción del Camino de Cintura que vinculaba a través de un arco -separado unos diez kilómetros de los límites administrativos de la Ciudad e Buenos Aires- los municipios vecinos del norte, oeste y sur, el ensanche del Camino General Belgrano que refuerza la conexión entre Buenos Aires - La Plata y la construcción de los puentes sobre el Riachuelo fueron algunas de las intervenciones que tenían como objetivo comunicar la Ciudad de Buenos Aires con los municipios del Gran Buenos Aires. Por su parte, los gobiernos conservadores de la Provincia llevaban a cabo obras de infraestructura y equipamiento. El conjunto de estas acciones fue un antecedente significativo para la acción que se lleva a cabo durante el primer peronismo.

El ciclo de gobiernos peronistas se caracterizó por una importante acción de planificación, de obra pública y acción social. en base a los lineamientos del Código de Edificación de 1944, el congelamiento de alquileres y la ley de propiedad horizontal (1948), la ciudad se fue reconstruyendo sobre si misma, completando la ocupación de su territorio, a la vez que se densifica y crece en altura en el centro. Y aunque los conjuntos de vivienda y los espacios de salud y deporte se fueron incorporaron como fragmentos de ciudad, las principales transformaciones del período tienen lugar sobre el espacio metropolitano. El estado de bienestar, mediante intervenciones, políticas de crédito, de transporte y comunicación fue impulsando el crecimiento suburbano. Conjuntos habitacionales y grandes equipamientos, como la operación Ezeiza, los parques y los equipamientos deportivos, sumados al abaratamiento de los viajes que resulta de la nacionalización de los ferrocarriles, estimularon la suburbanización de los grupos medios y bajos en correlato con el aumento poblacional a expensas de las migraciones internas y del estímulo al desarrollo industrial.

La actividad industrial se fue expandiendo desde los bordes urbanos hacia los municipios de la primera corona, tales como Avellaneda, Lanús al sur; San Martín al oeste, etc. En 1947,

cuando el censo establecía la categoría Gran Buenos Aires aunque excluyendo del área, el territorio de la Ciudad de Buenos Aires, es posible identificar la transición que se opera entre el urbanismo clásico y la planificación territorial que “toma el mando” en las décadas de 1950 y 1960. Los consensos en torno de la ecuación de la segunda posguerra “modernización-industrialización-urbanización” se asocian con los programas de desarrollo promovidos, a su vez, por el financiamiento externo. La planificación, en América Latina, se presentaba como el instrumento más adecuado para superar el subdesarrollo. El rol que le cupo a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), no fue menor, pues elaboró teorías acerca de los procesos regionales y generó una amplia gama de recomendaciones que impactaron en planes y políticas públicas y en las agendas de los centros de estudios latinoamericanos. Por su parte, la Alianza para el Progreso, mecanismo de cooperación financiera de los Estados Unidos, estuvo por detrás del financiamiento de los equipamientos y de los programas de planeamiento. En Argentina, una racionalización del funcionamiento gubernamental, que tuvo sus raíces en el ciclo del peronismo, incorporó el planeamiento como un modo de modernización de las políticas públicas, fortaleciendo sus competencias de control, intervención y previsión. Al mismo tiempo, desde los municipios se diseñaban planes regionales y se creaban organismos nacionales destinados a planificar el desarrollo, económico y territorial, como el Consejo Nacional del Desarrollo (1961) encargado de asesorar al Poder Ejecutivo en la formulación de políticas públicas. La amplia gama de planes que se formulan en esos años, se relacionan con la multiplicidad de experiencias europeas de la segunda posguerra, como las que presidiera Abrecombie en Londres o las del Gran París de la Francia gaullista.

También en correlato con las experiencias internacionales, con los antecedentes del Plan de Buenos Aires elaborado por Kurchan y Ferrari Hardoy con Le Corbusier y los estudios llevados a cabo por el Estudio del Plan de Buenos Aires (1948 -1952), se elaboraba el Plan Director para la Ciudad de Buenos Aires y lineamientos estructurales para el Area Metropolitana

y su Región que se aprueba en 1962. Gestado en las oficinas de planeamiento de la municipalidad de Buenos Aires, el documento abre una nueva etapa al plantear tres dimensiones de actuación: la Ciudad, el Gran Buenos Aires y la Región. A pesar de que no contaba con las prerrogativas para aplicarse por fuera de las fronteras administrativas de la Ciudad de Buenos Aires, el plan se propuso establecer gestiones conjuntas con los gobiernos nacional y provincial y asumir un rol activo promoviendo operaciones territoriales para el desarrollo y la industrialización. El principal instrumento del plan regional era la planificación del uso del suelo y la zonificación, que permitía diferenciar unidades de planeamiento.

Sobre ese esquema genérico se dibujan las infraestructuras y el emplazamiento de los equipamientos regionales, zonas de promoción forestal, un sistema jerarquizado de centros para estructurar el espacio metropolitano. Pero por detrás de ese esquema abstracto en dos dimensiones, está presente el modelo de una ciudad que se contrapone a la existente; donde las manzanas y parcelas se sustituyen por los volúmenes de habitación; donde la superposición entre residencia, comercio e industria se sistematiza con la zonificación; donde se trata de revertir las tendencias de la ocupación y el crecimiento desordenado.

Sin entrar en detalles sobre los contenidos del Plan -la información completa puede encontrarse en la página web del Observatorio CPAU (www.observatorioamba.org)- interesa revisar lo que está en juego en esa amplia gama de propuestas sectoriales, tales como las destinadas al Bajo Belgrano, al área sur, al Parque Almirante Brown (ex Bajo Flores), donde se despliegan formas y procedimientos estrechamente vinculados a los nuevos modelos de ciudad.

El Plan Piloto de Almirante Brown es más que ilustrativo. Presenta una zonificación que diferencia las actividades del sector y un programa completo de infraestructuras cuyo objetivo es acondicionar el territorio para la instalación de nuevos equipamientos. Sobre esa base, se proyectan varios conjuntos

habitacionales liberados de las restricciones de la cuadrícula como los conjuntos General Savio -ex Lugano I y II de 1969-, los de Soldati (1972) o los de Luis Piedrabuena (1974).

A diferencia de etapas anteriores, el modelo de referencia para estas propuestas era el de una ciudad nueva, organizada según criterios de racionalidad, que buscaba concentrar la urbanización evitando la suburbanización extendida y desordenada. Se trataba de nuevas formas urbanas, como la del monoblock, que con sus variantes conceptuales y proyectuales eran consensuadas por los especialistas y los funcionarios que tenían a su cargo la responsabilidad de asegurar la vivienda, las infraestructuras y los servicios como derechos universales. En efecto, las referencias de esos proyectos no eran las de la ciudad existente sino las de la ciudad deseada.

En el mismo momento en que en estas latitudes se materializaban esos proyectos, las experiencias europeas de ese tenor empezaban a cuestionarse desde las corrientes críticas que ponían en crisis el planeamiento, el planificador y el rol del Estado. Sobre el telón de fondo de los debates disciplinarios, las críticas del planeamiento tecnocrático se formulaban desde un morfologismo que añoraba el mecanismo de las “figuras sobre fondo” y respetaba las determinaciones de las ciudades tradicionales recuperando la capacidad de diseño de los arquitectos por sobre los cálculos y los estudios tendenciales de la planificación de estado de esos años a cargo de economistas y sociólogos. Esos proyectos modernos suscitaron sin embargo no poca discusión. En primer lugar, en términos amplios, se argumentó acerca del fracaso de los conjuntos habitacionales y la consecuente expansión de las periferias degradadas. No obstante esas cuestiones no pueden atribuirse solamente a las fallidas respuestas al problema de la vivienda del ciclo de posguerra. En ese sentido, es necesario trascender la esfera de la arquitectura y considerar los límites del desarrollo de un proyecto a la vez político y técnico, fundado sobre ilusorias certezas acerca del devenir impresas sobre el auspicioso telón de fondo del desarrollo económico y del pleno empleo, propios de los gloriosos treinta años de la posguerra. Como ya sabemos, esas

certezas y esas ilusiones se fueron diluyendo. En ese marco, en segundo lugar, se puntualizó acerca de la falta de diálogo con la ciudad existente, desde las relaciones plan-proyecto. No obstante esas propuestas tributarias de ciudades deseadas al construirse fueron configurando fragmentos de la ciudad y terminaron incorporándose como piezas del conjunto metropolitano. La imagen del plan integral no se contraponía con la figura de la fragmentación pues, al decir de Bernardo Secchi, la “continuidad y el fragmento alternaron a lo largo de la modernidad dejando sus propios signos en la ciudad”. Efectivamente, esta alternancia está presente a lo largo de la historia pues los planes modernos, al igual que los del urbanismo clásico, se tradujeron en macroproyectos que fueron plasmándose en tiempos largos y en espacios indeterminados de la ciudad, siempre reformulados por actores e intereses en constante mutación. En último análisis los proyectos, tanto los que resultan de las operatorias fondo-figura como las imágenes que resultan de la ciudad nueva, son las partes fragmentarias de visiones amplias e integrales que logran hacer pie en la ciudad y que se reconstituyen una y otra vez en el territorio. A la luz de esa experiencia histórica quizás convenga revisar los alcances de la noción de “proyecto urbano” que se presentó como la contratara de la abstracción moderna.

La celebración del fragmento 1986-1997

En el contexto de crisis de paradigmas que se fue gestado desde mediados de la década de 1960 se partía del supuesto que era necesario resolver los problemas estructurales de la ciudad capitalista. En Argentina, las discusiones promovidas por ese clima crítico se intensificaron en el interregno democrático 1973-1976 que fue clausurado abruptamente por la represión de la dictadura militar 1976-1983 cuyas políticas urbanísticas pusieron en marcha un plan anacrónico de autopistas –que promovía el uso del automóvil individual en vez del transporte público- y la expulsión de los habitantes de las villas miserias a la par de iniciativas de nueva generación vinculadas a la defensa del ambiente y la rehabilitación histórica. Pero fue con el retorno de la democracia cuando las nuevas palabras clave de ambiente

y patrimonio, además de participación y proyecto urbano, adquirieron verdadero derecho de ciudadanía.

En efecto, desde fines de los años sesenta, el cambio de tendencias que caracterizó el nuevo ciclo de la ciudad “postindustrial” cuestionó las bases más profundas del ideario planificador desde factores contextuales y nuevos enfoques epistemológicos. El freno del crecimiento, las transformaciones productivas por un lado, la movilización política desde el marxismo y la teoría de la dependencia y las nuevas ideas sobre el ambiente pusieron en crisis el planeamiento de esos años de posguerra. A partir de esta multiplicidad de referencias se fueron desplegando formas participativas y descentralizadas de toma de decisiones (mientras los estados se hacían más pequeños), se iniciaban operaciones de rehabilitación patrimonial y el contexto construido de las ciudades se transformaba en un dato para formular proyectos. La noción de “proyecto urbano” tomó presencia hegemónica durante los años ochenta, como corolario de una serie de debates y experiencias diversas en un momento de disolución de las bases del urbanismo tradicional.

En sus alcances proponía la recuperación de los valores simbólicos y materiales de la ciudad tradicional, como contratara de la abstracción del *zoning* y frente a los espacios indeterminados de la modernidad. Se planteó como alternativa al Plan y en respuesta a la dificultad de la anticipación se orientó a un conjunto de programas abiertos y acciones concretas, abriendo el juego a una multiplicidad de actores urbanos. Junto con el auge de la noción de espacio urbano –entendido como conjunto de calles, plazas y tejido- desplazó progresivamente los temas habitacionales y de equipamiento social. El proyecto urbano se planteaba, tal como lo propuso Lacaze, como una instancia intermedia entre un proyecto de arquitectura (entendido como un “procedimiento intelectual mediante el cual se propone una realización, justificando de antemano mediante un conjunto de planos y de cálculos la coherencia del objeto a construir y su adecuación al programa definido de antemano por el comitente”) y un plan de urbanismo (“...que obedece a una lógica diferente de aquella del proyecto, marcando una

interacción compleja entre decisiones públicas y elecciones efectuadas libremente por comitentes privados numerosos”). El proyecto urbano se presentaba como una herramienta capaz de operar sobre el conjunto de la ciudad dando forma al espacio construido desde un fragmento, como una herramienta de negociación entre diferentes actores y en tanto materialización de una imagen futura que permitía construir consensos. Mucho después de diluidas esas premisas, operó por casi más de dos décadas como un instrumento urbanístico que permitió recuperar y rehabilitar el centro de las ciudades. La nueva noción entraba en consonancia con los cambios en la gestión de las aglomeraciones, donde los entes metropolitanos y centralizados perdían protagonismo. En Inglaterra, las reformas estatales suprimían los entes de planificación y en Francia se implementaba la descentralización. En ese marco se construyeron las obras monumentales del París de F. Mitterand y tuvieron lugar muchas de las experiencias españolas posteriores a la caída del franquismo. En 1985, en Madrid se proponía un Programa de Acciones Inmediatas cuyo objetivo era responder a problemas funcionales, a la insuficiencia de los equipamientos y a la recualificación ambiental de la ciudad. Se trataba de articular globalmente el territorio urbano por medio de acciones estructurales de efectos multiplicadores. Objetivos similares organizaron las acciones de Oriol Bohigas en Barcelona, que tuvieron como antecedentes en la década previa los proyectos de la Estación Saints y el Parque de la España Industrial –sumado a una multiplicidad de intervenciones de rehabilitación de centros y pueblos históricos– siendo a su vez la base de las obras para los Juegos Olímpicos de 1986.

La recuperación de la democracia recibió en Argentina la influencia de esas intervenciones modélicas españolas, que tuvieron en América Latina un eco similar a las transformaciones decimonónicas del París de Haussmann. Lo ilustra el Concurso de las Veinte Ideas para Buenos Aires, organizado en 1986 por la Municipalidad en el marco de un Convenio de Cooperación Técnica con la Comunidad Autónoma de Madrid. En las reflexiones de los organizadores Las Veinte Ideas se presentan como la materialización de un “urbanismo alternativo” frente

al modelo agotado de los grandes planes urbano-regionales, “...de la abstracción del *zoning* cuantitativo que relegó la consideración de la construcción real de la ciudad, de sus agentes económicos, de su morfología edilicia y que desatendió a la vez la conformación arquitectónica de su espacio público”. La convocatoria estuvo destinada a los arquitectos, “...al talento y las inquietudes de quienes han sido preparados para la estimulante labor de (dar) forma a la ciudad”. El objetivo era transformar el espacio público mediante un repertorio de ideas “realizables”. En “las hipótesis básicas para una estrategia proyectual” de la convocatoria, se priorizó la recuperación de la identidad urbana y su paisaje. Sobre la base de un diagnóstico preliminar –restringido al estudio de su morfología– el Consejo de Planificación Urbana sugería áreas problemáticas sin estructuración y susceptibles de intervención. Entre ellas Barracas, La Boca, el Area Central, Mataderos, Agronomía, Liniers, el Parque Almirante Brown, etc. Los objetos a reformular eran los bordes, los trazados, las intervenciones viales en torno de las autopistas, las plazas y parques..., es decir, una amplia gama de territorios a proyectar que reflejan la confianza en las renovadas ideas de la arquitectura como motores para la transformación.

El programa no contemplaba los edificios de vivienda –sólo se considera la “renovación de tejidos deteriorados o con problemas de hacinamiento”– ni la necesidad de planteos de conjunto. Estos últimos se restringen a una cartografía de análisis morfológico que se entrega a los participantes como insumo para el despliegue de sus ideas.

Una lógica similar se planteó en el Proyecto 90 de la Comisión Nacional del Area Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA), efímero organismo metropolitano que, luego de un proyecto frustrado de traslado de la Capital Federal, trabajó en un sistema de intervenciones sustentado en una secuencia metodológica de “ideas-fuerza”, “estrategias” y “proyectos ejecutivos” de distinta naturaleza y escala. Las ideas se asociaban con la reactivación económica, la regulación ecológica, la descentralización, el mejoramiento del nivel del empleo y las condiciones de vida a ser puestas en marcha mediante proyectos específicos y

concertados. La metodología adoptada ilustra la aplicación de los principios del proyecto urbano a los problemas metropolitanos. En el caso de la limitada actuación de la CONAMBA es importante constatar que la falta de políticas y de una tradición de gestión metropolitana marcan sustantivas diferencias entre Buenos Aires y otras latitudes donde los planes de ordenamiento territorial tuvieron gran influencia, pese a los problemas de coordinación suscitados por la descentralización administrativa o la creciente autonomía de los gobiernos locales. La existencia de una legislación urbanística que reglamentaba los usos del suelo, de un campo profesional consolidado y de competencias públicas establecidas, balancearon la progresiva incorporación de actores privados en las decisiones sobre la ciudad. Pero más allá de las particularidades de cada caso, participación, ambiente, patrimonio histórico, proyecto urbano y espacio público fueron algunas de las palabras clave que se empezaron a incorporar en la agenda.

En sintonía con el Concurso de las 20 Ideas y el Proyecto 90, en la Ciudad de Buenos Aires se llevaban a cabo programas de rehabilitación sectorial, como el Recup-Boca que se inicia con la cooperación francesa en 1984, y una serie de relevamientos del patrimonio edilicio (IPU), antecedentes de las Áreas de Protección Histórica (APH) consagradas legalmente años después. El conjunto de estas propuestas procuraba valorizar el espacio público por medio de acciones fragmentarias con efectos multiplicadores. El corolario más relevante de estas experiencias de la década de los ochenta fue probablemente la operación Puerto Madero, con su controvertido proceso de puesta en marcha, la cooperación con Barcelona, el Concurso con la Sociedad Central de Arquitectos y el ensayo de nuevas modalidades de gestión público-privada a cargo de la Corporación autónoma creada al efecto. La operación que se llevó a cabo conformó uno de los sectores actualmente más dinámicos de Ciudad de Buenos Aires y es posible pensarla como la expresión más acabada de un proyecto urbano en el panorama local. El *water front* porteño fue luego considerado paradigmático *vis-a-vis* de las políticas neoliberales de los años noventa, pero en relación a él conviene no confundir objetivos

con realizaciones. En su concepción se planteó como una recuperación sectorial cuyos efectos multiplicadores debían favorecer la expansión del área central, revitalizar el sur y valorizar el patrimonio del casco histórico, pero en su ejecución coincidió con las políticas de privatización del primer tramo de los años noventa, un contexto que de hecho transformó sus propósitos iniciales.

Puerto Madero y más en general los proyectos urbanos, entre los cuales se incluyen experiencias menos felices como las del Tren de la Costa, el Abasto o el Warnes fueron las fuentes para el debate en torno del proyecto urbano. Para sus defensores, propiciaban la interacción entre la esfera pública y la privada, canalizando mediante negociaciones complejas la multiplicidad de actores intervinientes en la producción de la ciudad, al modo de un último baluarte del urbanismo pragmático frente a la planificación abstracta y tecnocrática. Para sus detractores se trataba de instrumentos que legitimaba la especulación inmobiliaria ante la carencia de un árbitro público garante, sobre la base de un Plan, de los equilibrios sociales y espaciales de la ciudad. El proyecto urbano se asociaba así al marketing urbano y a la selección de localizaciones privilegiadas que abandonaban a su suerte las áreas postergadas.

Escalas y estrategias 1997-2003

El debate plan-proyecto entró en consonancia con el clima de la década del noventa argentina, cuando tenían lugar la privatización de los servicios públicos, el protagonismo de los organismos internacionales de crédito y el ingreso irrestricto de capitales, en el contexto de una economía de convertibilidad que asimilaba la moneda nacional con el dólar. Muchas de las políticas urbanas entraron así en resonancia con el nuevo “referencial” dominante del mercado, según el cual la ciudad es factor de competitividad en tanto sede de inversiones. De acuerdo a la idea de “ciudad global”, los centros urbanos de jerarquía debían competir con sus pares, con los cuales se articulaban simultáneamente en “redes” de acuerdo a los lineamientos de planes estratégicos de última generación

impulsados mediante las recomendaciones emitidas por foros e instituciones como el Banco Mundial. La planificación estratégica se fundaba en los modelos utilizados por las grandes empresas privadas para establecer un marco de referencia para sus operaciones. Muchos de sus lineamientos fueron adoptados por los gobiernos locales como formas de actuación, generalmente concertada con el sector privado, actuando sobre la realidad urbana. Se trataba de aflojar el corsé de las reglamentaciones, los trámites y el control público que, se suponía, obstaculizaban la posibilidad de llevar a cabo intervenciones de carácter transformador y revitalizador, capaces de aumentar el atractivo y la competitividad de la ciudad. Así, un nuevo léxico se fue incorporando a la gestión urbana tales como el *new public management*, la *governance*, las *nociones de espacios de oportunidad*, la *necesidad de construir escenarios alternativos* para esponder a las incertidumbres, los análisis FODA, que ponderan las fortalezas, las oportunidades y las debilidades. Muchos de esos documentos se proponían evitar la oposición plan vs. proyectos mediante una ecuación superadora: al plan le cabe asegurar los lineamientos estratégicos amplios en forma complementaria con una cartera de proyectos de diferentes escalas, pasibles de ser materializados en tiempos cortos, medianos y largos.

Algunos de esos lineamientos resonaban en el debate político y, en ocasión de la reforma de la Constitución Nacional, tuvieron como corolario en 1995 el logro de la autonomía de la capital.

En el contexto de las reuniones para la elaboración de una Constitución para el nuevo estatuto jurídico-administrativo de la ciudad, se promovía el desarrollo de un proceso de planeamiento que encontró su carta de ciudadanía con la creación del Consejo del Plan Urbano Ambiental. En realidad, la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires promovía dos procesos diferenciados: uno para un Plan Estratégico y uno para un Plan Urbano Ambiental. Más allá de la particularidad de ese doble encargo, que inevitablemente implica una superposición de competencias, el Urbano Ambiental tenía como objetivo la realización de un diagnóstico y la elaboración de lineamientos

propositivos otorgando un rol preciso a los especialistas. En esa línea, y luego de un impasse de más de dos décadas, se volvieron a realizar estudios y diagnósticos –si bien restringidos al área capitalina– y se diseñó una detallada Agenda Metropolitana. En el discurso del Plan Urbano Ambiental están bien presentes reclamos tales como “ciudad competitiva”, “gobernable”, “atractiva para inversiones y turistas”, habituales de los planes estratégicos. Pero al mismo tiempo se elaboró un modelo y una serie de estrategias territoriales cuyo objetivo era la transformación del espacio urbano sobre la base de programas y “proyectos urbanos” de distintas escalas. En ese sentido se combinaban estrategias generales y propuestas específicas, capitalizando la experiencia adquirida en relación a los proyectos urbanos desde su potencialidad operacional, pero en un esfuerzo por articularlos dentro de una visión integral de la ciudad y sus problemas. Pero ese interés por articular planes generales y proyectos específicos desde una multiplicidad de escalas y de actores, se desplegaba sobre el circuito de la ciudad compacta sin reparar del todo en la progresiva disolución de la ciudad sobre el territorio. Pues el foco se colocaba en los espacios públicos, si bien se insinuaban muy tímidamente temas como la vivienda, el equipamiento, el transporte y los programas sociales, que habían desaparecido de la agenda de la década de 1990. Entre 1991 y 2001, mientras se duplicó la población en villas miserias, los proyectos de vivienda de interés social y los programas asociados desaparecieron casi totalmente de las agendas públicas. Las nuevas centralidades en el Gran Buenos Aires –núcleos de servicios y de compras– vinculados a nuevos patrones habitacionales como *countries*, barrios cercados o chacras de campo marcaron nuevas modalidades de suburbanización de las elites, estimuladas por la red de autopistas construida por los gobiernos militares, y por el completamiento de la red de accesos y vías rápidas –el ensanche de la Panamericana al norte, las autopistas del Oeste y a La Plata. En el año 2000, las urbanizaciones cerradas ocupaban una superficie de 300 km², es decir, una vez y media la superficie de la capital. En ese lapso, según el INDEC en la ciudad y su región la población con necesidades básicas insatisfechas pasó del 30 al 52 por ciento. No obstante, los planes de “estrategias y escalas”,

que se adoptaban en ciudades y municipios metropolitanos parecían estar mirando hacia otro lado.

El territorio en la agenda. Después del 2004...

Los resultados de las políticas implementadas en los noventa tuvieron su desenlace en la crisis del 2002 que abrió una instancia de reformulación de las políticas públicas. La inesperadamente rápida salida de esa crisis posibilitó el abordaje de obras de infraestructura y transporte, la implementación de planes y programas federales de urgencia social, empleo, hábitat y mejoramiento ambiental. En sintonía con lo anterior, la elaboración de los Lineamientos *Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, desarrollado en las Secretarías responsables del planeamiento, del urbanismo y de la vivienda de la Provincia de Buenos Aires y apoyado por un subsidio del Banco Interamericano de Desarrollo, parece inaugurar un nuevo ciclo. Además del diagnóstico y de la metodología propuesta, organizados según matrices y escenarios alternativos, el estudio tuvo el mérito de hacer visible lo menos visible. Pues si en las últimas décadas del siglo XX el énfasis estuvo puesto en la recuperación de los centros urbanos, los *Lineamientos* apuntan a comprender las lógicas más opacas subyacentes en la expansión de periferias cada vez más extendidas y desestructuradas.

En un renovado contexto de planeamiento, fue posible pensar en la reincorporación del “territorio en la agenda”. La palabra reincorporación recuerda que los problemas del hábitat, de la extensión incontrolada y la falta de equipamientos habían sido objeto de los planes regionales luego de la segunda posguerra, que proponían zonificaciones, usos del suelo o trazados de infraestructuras para controlar el crecimiento y reequilibrar las modalidades de ocupación. Pero las diferencias de escenario y metodologías no eran pocas. La planificación desarrollista de la década de 1950 y 1960 era un proyecto a la vez político y técnico, fundado en certezas ilusorias sobre el devenir impresas sobre el auspicioso telón de fondo del desarrollo económico y el pleno empleo de esos años, mientras el “neo-desarrollismo” del siglo XXI toma forma en un contexto

muy diferente, signado por las crisis estructurales. De un modo similar, el suburbio desestructurado era visto en los años sesenta como una anomalía en relación a la ciudad compacta. En el siglo XXI, la mayor parte de la humanidad vive en suburbios desestructurados, sin equipamientos, dentro de muy cambiantes relaciones campo-ciudad. Las figuras de las oposiciones legal-ilegal, formal-informal, integración-segregación soslayan la complejidad de una realidad urbana y social que requiere de lecturas específicas. Es curioso que desde la caracterización de esos territorios de borde se recurra a la necesidad de asegurar la “urbanidad”, la “centralidad” y la “mixidad social” de una ciudad occidental que va perdiendo protagonismo frente a otras formas de habitar. Poner el foco en los espacios de esa entre-ciudad que resultan de las expansiones organizadas por el hábitat alternativo, ilegal, marginal, periférico -según las diferentes definiciones- donde vive la mayor parte de la población del mundo, requiere de nuevos enfoques. En ese punto, la experiencia del proyecto urbano de los años ochenta enseñó a tomar en cuenta las particularidades de un espacio ya construido, que no es solamente un telón de fondo vacío sobre el cual dibujar las redes de infraestructura o decidir las localizaciones para planes de vivienda.

Ahora bien: ¿cómo conocer esos territorios cuando los instrumentos conceptuales y operativos disponibles son inadecuados?, ¿cómo reconocer su especificidad? Los *Lineamientos* y algunas de las láminas presentadas en la Convocatoria CPAU 2010 ofrecen algunas respuestas, proponiendo la metodología de los proyectos territoriales, consistente en recabar informaciones en diferentes escalas de aproximación. No se trata del único camino a recorrer, pero los arquitectos y profesionales de la ciudad reclaman un rol activo en el análisis y en la toma de decisiones planteando que la lectura intencionada del territorio, unida a la capacidad de proyectar, son herramientas clave de conocimiento e intervención. Las dimensiones macro económicas, políticas y sociales ciertamente configuran los espacios de la ciudad capitalista, pero existe una especificidad física que es conveniente para avanzar en la comprensión de las lógicas que

la gobiernan y una necesidad de conocimiento específico que resulta de la actividad proyectual. Sobre todo en un momento de transformaciones profundas.

La operación que proponen los proyectos territoriales es tributaria de las experiencias que se inician con el morfologismo y el análisis urbano desarrollado en Italia desde la *Arquitectura de la Ciudad* para resolver los problemas de los centros urbanos. En sucesivas reformulaciones a lo largo de más de cuarenta años, el análisis se fue desplazando hacia los territorios metropolitanos.

A diferencia de la ambición totalizadora del planeamiento centralizado, el proyecto territorial, uno más de los múltiples instrumentos de planificación y gestión empleados actualmente, se propone considerar la región en su materialidad. La intención es ir más allá del ordenamiento abstracto de usos, flujos y dimensiones. El procedimiento pone el foco en conocer las determinantes territoriales, las marcas de la actividad humana, el paisaje que según los geógrafos era producto de la conjunción entre las prácticas sociales y sus entornos. Desde allí se propone una lectura, un re-conocimiento de sus marcas, de sus preexistencias y sus lógicas presentes, que se van aprehendiendo a lo largo de un proceso que permite dar cuenta de los nuevos fenómenos, especialmente cuando las metodologías tradicionales se revelan insuficientes.

Como lo muestran esos trabajos, se deben realizar varias lecturas, razonar a varias escalas, operar con varios espacios y tiempos, reconocer los matices de lo que se ve y de lo que no se ve, y sobre todo, imaginar lo que no estaba antes. Se identifican capas (geológicas, de infraestructura, de división y mercado de suelo, de ocupación), escalas y temporalidades, en una suerte de recorrido que permite formular preguntas que ayudan a paulatinamente comprender la multiplicidad de lo que está en juego, que va más allá del espacio físico remitiendo a la política, la sociología o la antropología. Pero en el campo de la arquitectura y del urbanismo, representar y proyectar el territorio son momentos de un proceso de conocimiento signado por una intencionalidad pues, en su carácter de disciplinas proyectuales,

su metodología contempla la caracterización previa de los sitios con el fin de transformarlos. Ciertamente, las relaciones entre conocimiento y acción no son lineales, pues se despliegan por caminos zigzagueantes, iteraciones, idas y vueltas. No obstante, el trabajo interpretativo de representación gráfica contribuye a la construcción de sentido, a vincular el espacio existente y el deseado, a convertir la tensión entre lo que existe y lo que podría ser en una instancia de conocimiento.

Considerado en esos términos, el proyecto territorial no se presenta como el resultado de un análisis realizado con anterioridad -como el corolario de un estudio diagnóstico en profundidad- y tampoco se resuelve a partir de objetivos y metas signadas desde el exterior. El objetivo de la tarea proyectual reside en redefinir los problemas desde el interior y su fuerza estriba en rescatar los procedimientos e instrumentos del proyecto desde la voluntad de avanzar en la resolución de problemas mientras se van formalizando las estrategias de carácter estructural.

El análisis de los espacios difusos que se gestan en torno de las ciudades, sede de ocupaciones del suelo de muy diferente naturaleza donde se superponen el hábitat precario, las urbanizaciones cerradas, equipamientos de nueva generación y la multiplicidad de incertidumbres del periurbano -propia de situaciones intermedias entre el campo y la ciudad- plantea numerosas preguntas sin respuesta sobre las formas materiales resultantes. Los trabajos que se publican en este libro, presentados en la Convocatoria CPAU 2010, acerca de las cuencas del Matanza-Riachuelo; el trabajo fino de relevamiento de la totalidad de los espacios verdes y libres metropolitanos (en un sistema que considera la escala más amplia y la más pequeña de manera entrelazada); las investigaciones sobre la situación del periurbano y sus condiciones ambientales, son avances promisorios que ofrecen pistas del camino a recorrer. Pues como hemos argumentado, no se trata de trazar diagnósticos en letras y números para traducirlos en proyectos sino, en cambio, de identificar los problemas, las dimensiones de análisis y las respuestas posibles en el acto mismo de proyectar.

Notas de cierre

¿Cuáles son los alcances de un proyecto territorial?, ¿cuáles son sus diferencias con los proyectos urbanos “ochentosos” y otras propuestas pretéritas? Para responder estas preguntas hemos presentado de manera sucinta un sinuoso recorrido que va desde las ideas urbanísticas a los cambios contextuales, desde las modalidades de diseño a las de financiamiento, desde las personas a las instituciones, desde los proyectos a los procesos de implementación.

En la secuencia de planes del siglo XX es posible identificar algunas claves que iluminan el cambio de representaciones acerca de los problemas y soluciones para la ciudad. En primer lugar, caracterizamos la impronta difusa del “urbanismo clásico” y del “urbanismo vanguardista”, que plantean dilemas constitutivos del campo. La bibliografía las contrapone caracterizando como “culturalistas” las que recuperan los valores de la ciudad tradicional y como “progresistas” las que tratan de proponer lo que no estaba antes. Es en esos términos como la cuestión se continúa aún planteando en muchos de los debates actuales de la disciplina.

Sin embargo, ambas lógicas proyectuales se fueron articulando estrechamente en el devenir de la construcción de la ciudad. En segundo lugar, caracterizamos los momentos y dilemas de las últimas décadas e identificamos tres etapas. El ciclo 1986-1997, cuando se “celebra el proyecto urbano” con el Concurso de las Veinte Ideas (1986) muestra la oposición entre una planificación en crisis y las propuestas del urbanismo por fragmentos. El estigmatizado debate que opone la metodología de la “planificación tradicional”, asociada al “plan tecnocrático”, imposible de llevar a cabo, y la “planificación de nueva generación” vinculada a la identificación de problemas y a los proyectos realizables, data de esos años.

Durante el breve ciclo 1998-2003 de propuestas de planificación urbana estratégica del Plan Urbano Ambiental (1996) de Buenos Aires, se trató de superar la oposición conceptual entre planes

y proyectos actuando al mismo tiempo sobre el conjunto de la ciudad –sólo aquella consolidada históricamente– y sobre sus partes. Finalmente, durante la fase iniciada en 2003 con la elaboración de los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires, el territorio metropolitano vuelve al primer plano y se vuelve a pensar en términos de planes centralizados y de amplio espectro. Es en este momento cuando el proyecto territorial se hace presente para recordar la necesidad de considerar la dimensión material del territorio y para rescatar la actividad proyectual en tanto instrumento que ayuda a iluminar lo que no se termina de entender.

Las alternativas del proyecto territorial, ¿son respuestas formalistas y superficiales propias de una “arquitectura” que no se resigna a perder protagonismo en detrimento de las exigencias de una “planificación” fundada en estudios previos y en responsabilidad social? No es la conclusión de este texto. El camino complejo y poco lineal recorrido por el planeamiento en sus diferentes etapas evidencia la inutilidad de razonar en términos de oposiciones, pues la complejidad de los problemas requiere de perspectivas múltiples.

Hemos tratado de mostrar el rol no menor que le cabe a la actividad proyectual en momentos y lugares signados por una fuerte incertidumbre e indeterminación.

El proyecto territorial, que se empieza a visualizar en algunas de las láminas de la convocatoria, recupera las experiencias anteriores dando una nueva inflexión, interpelando los saberes y las prácticas de los especialistas desde el desafío de construir capacidades para leer las nuevas formas del territorio y las normas que lo regulan, cuestionando y reformulando el modelo de una ciudad tradicional que, por otra parte, y como muestra la historia, tal vez nunca existió.