

La grilla y el parque

Entrevista a Adrián Gorelik



“La grilla y el parque” es el libro más bonito sobre la ciudad de Buenos Aires. Y digo bonito porque se trata de un libro formalmente bello, que traza de una manera magistral los grandes problemas que enfrenta nuestra ciudad de Buenos Aires, remontándose al origen de esos problemas y descubriendo, como si estuviera tras un gran lienzo, una realidad que presentíamos, pero que estaba más allá de nuestra mirada. Su autor, Adrián Gorelik, arquitecto, urbanista e historiador, tuvo la amabilidad de concederme esta entrevista. El diálogo fue bien largo, por lo que me he permitido recortar sólo algunas partes de él, para hacer más sencilla la lectura de los temas centrales del libro de Gorelik y de sus preocupaciones por una realidad, la de nuestra ciudad, que palpitanos día a día.

Técnicos, políticos, mercado

Vos, en tu libro, en un momento hablás, respecto de la grilla, particularmente -ahora después vamos a aclarar qué es la grilla, para nuestros lectores que no son historiadores o arquitectos- que hay una especie de reformismo sin sujeto y el plano que se establece de la ciudad de Buenos Aires, que creo que es de 1904, que se hace público aunque era anterior, se publicó en 1904, es un plano hecho por técnicos. Yo pensaba que en el mundo de la política hay como una cierta rivalidad en todas las áreas del estado, hay como dos grupos operando políticamente, el grupo de los técnicos, y el de los políticos, de los que nosotros llamamos políticos. Los técnicos a veces tienen una continuidad en los gobiernos que supera el hecho eleccionario, digamos, y ellos son los que muchas veces deciden y dan continuidad a ciertas tareas que permiten el funcionamiento del aparato estatal. ¿Vos creés que en este momento hay una ausencia de técnicos que puedan proponer una política distinta, una política más general que pueda articular no a partir de un recorte local, espacial, territorial y que pueda articular una visión más general? ¿Existe eso?

Yo creo que han ocurrido dos cosas. A una dificultad tradicional de vinculación entre la técnica y la política, en los últimos años se agregó una desarticulación de las tradiciones técnicas. Hay cosas que son notables en la ciudad, por ejemplo los técnicos vienen diciendo desde la

década de 1920, por lo menos la primera manifestación muy clara es del 25, que era necesario algún tipo de coordinación metropolitana. Y ese ha sido un latiguillo de la cultura urbanística de Buenos Aires de todo el siglo XX.

Desde Della Paolera ¿no es así?

Sí, un poquito antes. Della Paolera escribe en el 29 el texto donde dice que la ciudad ha excedido sus límites capitalinos. Pero ya en el plan del 25 hay diagnóstico de que se tiene que tener algún marco de coordinación para lo que está ocurriendo fuera del límite de la ciudad. Y uno dice, eso no se logró en todo el siglo XX. Pero no se logró por la descoordinación de la política, porque es muy complicado, porque son gobiernos distintos, provincia de Buenos Aires, Capital. No se consiguió durante gobiernos militares que tenían muy fuertemente una idea de planificación, que tenían un control absoluto sobre los distritos, y vos decís no tienen que negociar Scioli con Macri que son de partidos políticos distintos. Y no se consiguió. Yo creo que son muestras de cómo nunca ha fructificado un verdadero diálogo entre la política y la técnica y eso terminó siendo una justificación para muchas cosas, no digo que los técnicos tuvieran la verdad en esto, pero lo cierto es que no se ha dado y no se está dando.

Entonces lo otro es, que frente a la inacción política de una mirada general y un planteamiento urbano general, entonces ha ganado el mercado.

Claro, porque además el mercado es el único que opera con una visión metropolitana.

Porque Tigre está integrado...

En los años noventa fueron los años de los barrios cerrados. Suspendamos la discusión sobre un barrio cerrado en sí, si es bueno, si es malo, yo he escrito mucho al respecto, pero en este momento me preocupa otra cuestión. Hubo una especie de puja entre los municipios para atraer barrios cerrados porque el barrio cerrado implicaba mayor

pago de impuestos y trabajo para los sectores más pobres, jardinero, servicio doméstico, etc.

Entonces los municipios pujaron entre sí para atraer barrios cerrados. Esto generó una corona de barrios cerrados que es prácticamente contigua en el último cordón metropolitano, lo que implica un uso de la tierra absolutamente descomunal, porque la tierra es el valor más escaso en una metrópoli. Sin ninguna cabeza que pensara colectivamente qué tiene que ocurrir con ese tema en el cordón metropolitano. Fue la simple puja del mercado entre comillas porque en realidad los municipios estaban pujando entre sí, pero compitiendo entre sí, como si fuera una competencia de mercado.

Sí, sí. La política va detrás del mercado...

No hablemos de la coordinación metropolitana donde la ciudad debería tener una parte importante porque los habitantes de más allá de la General Paz trabajan en la ciudad. Debería haber una combinación. Cómo, alguien en algún lado, no se preocupó por pensar, digamos, cómo tiene que crecer la metrópolis. Yo me acuerdo de que en un momento determinado el municipio de Luján, cuando se empezaron a comprar chacras, planteó un reglamento urbano respecto del uso de la tierra rural, cosa que uno piensa, no puede ser una iniciativa de un municipio aislado. Lo de Luján tiene que ver con lo que pasa al lado de Luján, en Pilar, Malvinas, Escobar... Esto pone de manifiesto no sólo la ausencia absoluta de una política metropolitana sino de un debate metropolitano. ¿En dónde se discuten estas cosas? ¿Quiénes discuten estas cosas? Esta es una ausencia que se paga muy cara. Que la metrópolis de Buenos Aires la está pagando muy cara. La está pagando en condiciones extraordinarias trágicas de viaje en los transportes públicos, la está pagando en condiciones ambientales tremendas, la está pagando en un 60 % de la población metropolitana que no tiene cloacas. Se paga muy caro eso.

El Gran Buenos Aires

Esa política de aspiración metropolitana se suspende con Mariano De Vedia y Mitre, ¿no es así? ¿O hay después algún intento de pensar la ciudad en su conjunto?

Digamos que hubo planes metropolitanos a lo largo de todo el siglo XX. Hay un momento, que es posterior a De Vedia, donde se definen los actores sociales de un modo completamente erróneo, que son los años cuarenta-cincuenta, los años del peronismo, donde por un lado la ciudad de Buenos Aires convoca a la confección de un plano que es el estudio de la ciudad de Buenos Aires. Convoca a lo más avanzado del urbanismo de ese momento, que eran los que habían estudiado con Le Corbusier, que son Ferrari, Hardoy y Burchard. Esto es interesante porque demuestra las fuerzas conflictivas y contradictorias actuando en el interior del peronismo, que lleva adelante un plan ceñido a la ciudad de Buenos Aires, mientras en la provincia de Buenos Aires está trabajando José María Pastor, que es una figura interesante y complicada, porque es un técnico católico, organicista, que luego trabajó con todas las dictaduras militares, pero que tenía una idea organicista británica del Gran Buenos Aires, de la planificación, a la manera de lo que se estaba haciendo en Inglaterra en el período de postguerra. Pastor le propone al gobierno de Buenos Aires crear el Gran Buenos Aires y ahí comienza algo que es notable, digamos, Buenos Aires es la única ciudad del mundo que define Gran... como lo que está afuera de la ciudad que le dio origen. Cuando en los años veinte la idea de Gran Londres, Gran París, como una idea, la idea de que la metrópolis es una sola y que lo que ocurre, por ejemplo, en la ciudad de Buenos Aires impacta en lo que ocurre en la Matanza y en Quilmes, por qué, porque La Matanza y Quilmes son un subproducto de lo que pasa en la ciudad de Buenos Aires. Yo no digo que esto tenga que tener un gobierno metropolitano, que sería el 30 % de la población del país, que sería en términos políticos, un disparate, pero sí que tendría que tener una coordinación. Acá se define, en 1948, me parece, que el Gran Buenos Aires es lo que está afuera de la ciudad. Y eso fue por una incapacidad institucional, de sentarse provincia y capital y de decir, bueno, cómo coordinamos esto.

Porque vos bien sabés que a diferencia de otras ciudades como Londres, como París -cuando crecen Londres y París están incorporando pueblos que tienen tradición milenaria-; el territorio metropolitano de Buenos Aires es un territorio que creció con la ciudad, que no teníamos pueblos de una larga historia. Entonces más que en ninguna otra parte del mundo, en Buenos Aires, el Gran Buenos Aires es un producto casi exclusivo de la dinámica metropolitana.

No hay lugar a dudas de esto...

Entonces con mucha más necesidad, deberá haber lugares autónomos que tienen su propia vida y sus propias necesidades, se debería pensar desde el punto de vista del transporte, del medio ambiente, de la infraestructura. La única política metropolitana que hubo en todo el siglo XX y gracias a esa política la ciudad es mejor de lo que hubiera sido, han sido las políticas de las empresas nacionales: Obras Sanitarias, Segba, que por lo menos tuvieron una visión regional, una visión metropolitana, con todas las limitaciones de que las infraestructuras en el Gran Buenos Aires no se concretaron del modo exitoso con que se completaron en la Capital Federal.

La grilla y el parque

Vamos a hablar un poquito más de tu libro.

La otra vez yo hablaba con una señora, Alicia Pisani, que tiene una casa de trofeos en un sector del barrio de San Nicolás. Allí yo estuve haciendo una nota sobre comercios antiguos. Y me decía, mi padre que nació en el año 12, jugaba en los años 20 en la calle Mitre a un par de cuadras de la 9 de Julio. No sé si en aquel momento se llamaba Mitre, porque por ejemplo, Sarmiento se llamaba Cuyo, tenían otro nombre.

Ese nombre lo pusieron cuando murió Mitre.

En el 6 murió Mitre.

Claro, ahí le ponen Mitre.

Y jugaba en la calle Mitre, a un par de cuadras de la 9 de Julio; enfrente de su casa había un terreno baldío donde jugaban al fútbol. Desde la ciudad actual nos asombra ver ese Buenos Aires donde todavía hay calles con terrenos baldíos y los chicos juegan en la calle en un lugar que ahora es el centro y por otro lado lo que uno ve y lo que se ve en tu libro es justamente el proceso inverso, que lo que se está produciendo es un despliegue enorme de la masa urbana en todo ese período. Vos arrancás tu libro en 1887. Expliquémosle a la gente un poquito esto.

Yo me remonto a nivel historiográfico, de haber estudiado en fuentes primarias, por lo menos hasta 1850-1860, porque creo que ahí ocurren cosas en Palermo, etc., que son importantes para el período que viene después. Pero yo le pongo 1887 al período de arranque porque es el momento en el que se define el nuevo borde de la ciudad, incorporando los partidos de Flores y Belgrano, que es algo que se propone desde la intendencia de Alvear: el crecimiento de la ciudad, aunque Alvear proponía un crecimiento menor, proponía una circunvalación que estaría a la altura de lo que hoy es Acoyte más o menos, lo que es la mitad de la ciudad actual, pero finalmente se consigue que la provincia de Buenos Aires ceda los municipios de Flores y Belgrano y ahí se traza un nuevo borde. Entonces yo pongo la fecha ahí, en 1887, porque a mí me interesa cómo se define la nueva figura de la ciudad de Buenos Aires tal cual la conocemos hoy y lo primero que la define es el nuevo borde de 1887. Que es un borde bien interesante, porque es un borde que no respeta los bordes desde los dos municipios que se anexan, sino que traza una línea de voluntad regular.

Y ahí lo que importa es la forma, porque faltaba muchísimo para llegar a ocupar y urbanizar ese límite. Ya existía la idea de que la ciudad tenía que tener una forma, y ahí sale la General Paz.

Hay toda una decisión política respecto a eso...

Efectivamente. En poquitos años se da una doble cesión. La primera, la del ochenta, en forma muy traumática donde la provincia de Buenos Aires cede parte de su territorio para la creación de la Capital Federal y

la del 87, que no fue tan traumática... No fue nada traumática. Lo único que quedó ahí como tarea pendiente es por qué se estableció el límite del Riachuelo, que en ese momento era un centro productivo neurálgico de la ciudad. Y ahí evidentemente, no hay debates, yo no he encontrado debates. Si hubiera encontrado alguien que diga sería importante incorporar Barracas al Sud, que era Avellaneda y otro que dijera, no de ninguna manera vamos a regalar Barracas al Sud porque nos quedamos sin industria en la provincia de Buenos Aires. Por otro lado, si bien estaba puesta la idea de hacer un puerto en La Plata, también estaba la idea de hacer algo en el borde del Riachuelo, el Riachuelo le garantiza a la provincia de Buenos Aires cierta participación en la vida portuaria, que en ese momento era mucho más importante el Riachuelo que Puerto Madero que se construye después. Estoy hablando del 80. Pero en el 87 tampoco se produce. Y ahí yo creo que fue no forzar la situación. Yo creo que haber pedido Barracas al Sud hubiera sido haberle quitado a la provincia de Buenos Aires un sector industrial importante y haberle quitado la salida al Riachuelo.

Sí, sí; esa conflictividad no aparece manifiesta. Seguramente es como vos decís que se buscó evitar el conflicto. Ahora, más adelante va a aparecer ese conflicto. En 1909 se propone anexar Avellaneda y surgen voces locales del municipio, oponiéndose...

Flores y Belgrano se veían como quintas de veraneo de Buenos Aires, como parte de la expansión natural de Buenos Aires, sin ningún rol productivo, sin ningún rol digamos, importante para la provincia de Buenos Aires.

Es interesante eso. Cuando vos decías recién que los municipios que hoy forman el Gran Buenos Aires son un producto -y yo coincido- que está ligado al crecimiento de la ciudad de Buenos Aires-. Pero hay una cosa interesante también y es que la antigüedad de asentamiento en algunos pueblos, si bien hay esa dependencia con Buenos Aires, ese vínculo es negado por los actores locales y muchas veces además se crea como una especie de sueño de autonomía, producto de una vida que llevó siglos,

porque, por ejemplo, Morón, Quilmes, San Isidro, San Fernando, son pueblos de antiguo asentamiento...

Postas

Claro, poblaciones que aunque pequeñas, fueron generando una burocracia local, pequeñas elites, que además se van fortaleciendo y a fines del siglo XIX cobran bastante fuerza. Yo lo vi en el caso de San Fernando con bastante fuerza en ese trabajo que vos leíste y que incluso hay esas rivalidades internas. Sin embargo, como vos señalás claramente, se ve la presencia porteña como algo fuerte. Yo lo que quería marcar en esto es justamente que después de la federalización de Buenos Aires, cuando ya hay una división política, que ya esos municipios no tienen un vínculo político con la ciudad de Buenos Aires, sin embargo, la gente de la ciudad de Buenos Aires sigue yendo allí de vacaciones y siguen siendo intendentes, concejales de esos lugares...

Porque sigue existiendo una fuerte dependencia en todo sentido. O sea que esa autonomía es en buena parte ilusoria.

Porque si tienen algún interés industrial o económico va a tener que ver con comercializarlo con la ciudad de Buenos Aires, etc. etc.

Y además la cercanía. Fijate que el tren acerca como barrios de Buenos Aires a algunos lugares antes que el tranvía. A San Fernando, en periódicos de Buenos Aires, se lo llama “barrio porteño”.

Efectivamente, tiene ese efecto para un determinado sector social el ferrocarril es digamos es privativo de sectores medios altos, porque tiene una tarifa relativamente elevada. La gran diferencia con el tranvía es que el tranvía se vuelve mucho más accesible. Por eso, la primera ocupación de los pueblos de lo que después va a ser el Gran Buenos Aires está vinculada a la burocracia estatal o profesionales medios; no hay una posibilidad de arraigo de sectores populares vinculados a la ciudad. Por supuesto sí que trabajen y se queden a vivir allá, pero no vinculados a la ciudad, que puedan viajar todos los días.

En estos lugares, la calle se impone como una reglamentación estatal sobre los terrenos privados. Y eso es lo notable del plano de Buenos Aires de 1898-1904 y es que pone realmente una presencia estatal completamente desproporcionada respecto del poder que tenía el municipio de Buenos Aires en ese momento, la capacidad técnica que tenía, las tradiciones locales y además las tradiciones latinoamericanas. Realmente ahí yo solamente lo logro entender a partir del peso de la tradición napoleónica, francesa, reguladora sobre el espacio urbano porque cuando uno ve la dimensión de lo que se reglamentó en ese momento, el peso político de los propietarios de tierras a los que se les imponía esta traza pública, realmente es un poco desproporcionado.

O sea, en tu análisis, a diferencia de lo que plantea Scobie -porque vos estás en discusión con los planteos de James Scobie- lo que prima es una lógica estatal a una lógica económica, una lógica política a una lógica económica.

El mejor ejemplo es la racionalidad económica de la manzana cuadrada. La manzana cuadrada que se utilizó para dividir Buenos Aires es absolutamente irracional en términos económicos, a pesar de lo que siempre se le ha criticado, desde los años ochenta y todo el siglo XX en la idea de que la cuadrícula está vinculada a la renta, en realidad es un despropósito desde el punto de vista de la rentabilidad económica. Cuando se lo compara con la manzana rectangular de Nueva York, que aprovecha muchísimo más el suelo en términos económicos. Por eso los modernizadores como Sarmiento estaban en contra de la manzana cuadrada, porque proponían las manzanas rectangulares, porque el corazón de la manzana es a pura pérdida en términos económicos. Entonces ahí uno se da cuenta de que la lógica que presidió fue otra, completamente distinta.

Sí, sí. Es muy interesante. Porque es un proceso tan gigantesco: o sea, ver trazar un plano, una grilla, entonces aclaremos acá que la grilla son estas manzanas, esta cuadrícula, esta parrilla, que se extiende de pronto en un solo acto público, político, sobre un territorio inmenso, porque hasta

entonces, la ciudad de Buenos Aires apenas pasaba la avenida Callao-Entre Ríos.

Y ahí lo interesante -para volver al comienzo, cuando vos hablabas de esta figura que yo diría que es la única concesión a cierto discurso, a cierta lógica que yo diría que es la lógica foucaultiana que es la idea de un reformismo sin sujeto. Yo creo que esto tiene que ver con la sorpresa de una decisión tan enorme se tomara sin reflexión explícita, sin intelectuales que estén diciendo: hay que hacer esto o no, sin urbanistas o técnicos que dijeran las razones por las cuales se hacía este plano, sino simplemente como un acto administrativo, técnico: la confección de un plano. Entonces luego yo percibo la figura de Carlos María Morales, que a mí me parece que es la figura muy importante en toda esa operación y me doy cuenta de que, bueno, que este técnico es un técnico bastante especial que está formado en cierta tradición, que tiene ciertas ideas, que tiene otras propuestas, otras iniciativas, entonces bueno, ahí se empieza a armar un poco la explicación de por qué ocurre, pero lo cierto es que aparte aparece como una respuesta lógica en el marco de una tradición técnica pública, que es que en la ciudad, el Estado debe tener control sobre el desarrollo del espacio urbanizable. Y eso es una tradición muy fuerte, pero que al mismo tiempo es muy excepcional, por lo menos en América. Yo la comparo con Nueva York, la comparo con otros lugares donde he estado, con Montevideo, donde ahí en menor escala hay algo similar y no es casual, porque ahí uno se da cuenta de que Montevideo y Buenos Aires tienen vínculos muy fuertes en ciertas maneras de pensar el territorio urbano y muy diferente de lo que fue en general de América Latina donde el territorio urbanizable fue una disputa de actores del mercado, sin ninguna previsión pública.

Vos, desde la elección de tus protagonistas, entre comillas, la grilla y el parque, hacés gala de una erudición y una tarea de investigación realmente impresionante, porque hacer hablar a la grilla, es decir a una manzana, a un plano, de la manera en que vos lo hacés, entrar en diálogo con otras instancias políticas y sociales y culturales es realmente algo impresionante.

Ese diálogo es riquísimo. Hay una cosa interesante, porque por un lado, no aparece sobre el trazado de ese plano original, no aparece una reflexión, una discusión pública como vos decías, pero sí aparece en torno del parque y en relación a un centro tradicional, porque ese centro tradicional al mismo tiempo que existe, para permanecer debe destruir parte de lo ya hecho, con Alvear. Eso es una cosa muy interesante, la generación de un espacio metropolitano, porque además, donde más se ve es a través de los parques, por un lado en la grilla, claramente, pero donde la discusión aparece más específica es en torno del parque y a partir de la obra de Torcuato de Alvear que él no llega a concluir.

Sí, ahí lo que yo intento ver es el conflicto entre dos modelos de ciudad: el conflicto entre el modelo de Sarmiento y el modelo de ciudad de Alvear. Ese fue un trabajo que me dio mucha satisfacción, en el sentido de que normalmente la modernización de Buenos Aires se veía como un proceso único en donde los distintos elementos que habían contribuido con esa imagen moderna aparecían como parte de un único proyecto. Entonces Palermo y Avenida de Mayo son como dos postales de la Buenos Aires modernizada. Y entonces, de repente cuando uno empieza a leer se da cuenta de que Sarmiento estaba enfurecido con la Avenida de Mayo. Y Sarmiento que es el modernizador por excelencia, ¿cómo va estar enfurecido con la Avenida de Mayo? Él conocía las ciudades europeas, sabía de la importancia de un bulevar, sabía de la importancia de esta figura del espacio público absolutamente fundamental en el medio del siglo XIX y sin embargo está enfurecido con la Avenida de Mayo. ¿Qué es? ¿Es acaso una rivalidad política que lo enceguece y lo hace ver que está mal todo lo que hace Alvear? Y ahí uno empieza a darse cuenta de que había modelos de ciudad muy diferentes y que Palermo para Sarmiento era mucho más que el semillero de la Argentina moderna y también el semillero de la ciudad diferente, moderna, pero moderna a la manera anglosajona, es decir de una ciudad que crece fuera de su centro tradicional. Como decía Sarmiento: “el centro a los tenderos”, es decir al comercio, a las finanzas, pero la vida residencial para el consumo de la ciudad tenía que darse en un marco completamente distinto, abierto, separado de la ciudad

tradicional, etc. Mientras que Alvear tiene una idea que a la larga uno podría decir, es una idea francesa: que la ciudad se renueva sobre sí misma, que la ciudad crece descentrándose, cambiando su centro y poniéndolo a la altura de las nuevas necesidades siguiendo lo que hizo Haussmann en París.

Entonces, por un lado eso me permite discutir la relación entre Alvear y Haussman que siempre fue una relación absolutamente rústica. Como siempre había existido la haussmannización famosa, se decía: bueno acá lo imitaban. Y en realidad la idea de ciudad de Alvear es similar a la idea de Haussmann pero proviene de mucho más atrás, proviene de Napoleón, de la idea francesa de la ciudad que crece sobre sí misma, que se renueva sobre sí misma. Y en sentido, la transformación de la plaza de Mayo es una transformación muy interesante, porque es una transformación que en mi hipótesis esta expropiando a la aristocracia porteña de un locus de identidad fundamental para ponerla al servicio de una idea cosmopolita, metropolitana y masiva de ciudad, en realidad esto no significa y esta es la complejidad que tienen los discursos urbanos, esto no significa que Alvear fuera explícitamente un progresista que estaba a favor de la incorporación activa de los inmigrantes a la vida pública de Buenos Aires. Pero lo cierto es que la idea de ciudad que él estaba generando es el de una ciudad que los integraba, de una ciudad que buscaba integrarlos. Y la reacción en contra de la transformación de la plaza es real, esto es de los porteños viejos, de los que veían afectada una idea no solo de ciudad sino de patria porque el símbolo de la Plaza de Mayo, para esos porteños viejos era el símbolo de la Argentina, de la Argentina criolla, de la Argentina tradicional. Y hay una modernización que tiene un carácter fuertemente integrador, creo yo, que es la conversión de la plaza de mayo en un espacio en el que todos pueden celebrar una patria que ya no está vinculada a un grupo de familias, sino una idea mucho más abstracta, mucho más moderna.

Por Alejandro Segura