

El Portrait de Buenos Aires, el Río de la Plata y su Puerto, explica a través de sus distintos relatos los enigmas y vicisitudes de su historia, a través de las incógnitas que provoca su actual presente, en tanto, se demuestra evidente, que la gran obsesión de todos los expositores es el futuro.

A través de sus artículos y aún de modo dispar y contradictorio, todos los autores han definido el trascendente valor de la zona costera y portuaria de Buenos Aires, aún con muy diferentes conclusiones e ideas entre ellos.

Así la Arq. Margarita Charriere, en su visión, alienta la organización de un sistema metropolitano portuario que impondría la transformación urbana del área en función del desplazamiento y reducción de las actividades navieras y de carga actual a favor de un diverso tipo de ocupación hacia el río; mientras que Gonzalo Mórtola, la principal autoridad del Puerto de BA, al fijar su posición, propone a través de un nuevo plan estratégico, la potenciación y el crecimiento de su área de operaciones, como dinamizador de sus zonas de cercanía.

En esa línea el Arq. Carlos Colombo, responsable del planeamiento urbano de la ciudad expone el valor de dar consistencia e identidad al puerto, en el marco de recuperar el valor de su carácter identitario y la influencia del poder económico de sus actividades.

En tanto Ezequiel Martinez, apela a su conocimiento de la ribera porteña y organiza un plan de ideas en función de un extenso circuito, a partir del reconocimiento de un proceso de intensos cambios ocurridos en diferentes puntos costeros, proponiendo, en base a ello, un futuro posible de nodos de integración ciudad y río a lo largo de un amplio recorrido urbano.

En ese sentido uno de los documentos, el de Silvia Alderoqui, hace síntesis sobre todas las opiniones, apelando al recuerdo de un trabajo educativo realizado hace casi 20 años, donde niños en edad escolar participaron de una tarea de reconocimiento de sus saberes sobre el río y el puerto de Buenos Aires, siendo en ese momento su ambigua opinión la revelación de un inventarios de datos que demostraba que su significativo pasado mutaba hacia una incierta identidad, exponiendo a partir de ello una pregunta, cómo aquellos niños de ayer,

reconocerán hoy e imaginarán mañana esos mismos notables espacios de la historia y el origen de Buenos Aires.

Inicios de una historia de frente y al borde del río

Una ciudad que por momentos y causas distintas se fundó dos veces.

Inicialmente en pleno tránsito exploratorio en búsqueda de las riquezas del Sur de las Américas y la segunda, por definitivas estrategias de conquista y así poder ocupar el territorio y su geografía fluvial como salida al Océano Atlántico Sur.

En Febrero de 1536, el adelantado Pedro de Mendoza entró con embarcaciones pequeñas al riachuelo de los navíos y en su margen fundó la ciudad de Buenos Aires, llegando desde España buscando un camino que los condujese a las riquezas del oro y la plata.

El 11 de junio de 1580, Juan de Garay procedió a fundar la Ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María del Buen Ayre, expresando una frase que aporta un dato de identidad para los tiempos por venir: *“Es necesario que se abran puertas a la tierra y el suelo florezca y que sus frutos sirvan a su pueblo y a otros pueblos de la Tierra”*.

Interesante es, en relación con aquellos designios, como transcurrido el ciclo inicial de su fundación y a finales del 1635, el gobernador Pedro Esteban Dávila describía por primera vez de forma escrita al Rey de España las características de dificultad del Puerto y el Río de la Plata, registrando la forma y las características sumamente difíciles de sus fondos y de su acceso, solo posible de realizar por agua hasta cerca de la playa, ya que el frente hacia el río estaba ocupado por un gran banco de arena de tres millas de ancho, que impedía el acceso directo, el cual solo podía hacerse por canales que la comunicaban por un canal abierto por donde las embarcaciones finalmente fondeaban llegando hasta donde hoy se sitúa Puerto Madero.

Desde otro punto de vista, el escritor y periodista José Christian Andreasen, en sus relatos

sobre los orígenes sociales de Buenos Aires en el siglo XIX, expone un episodio, vinculado a aquellos frutos anticipados por Juan de Garay cuando la fundación de 1580, en este caso vivido por el oficial británico Alexander Gillespie de las fuerzas invasoras y ocurrido durante la época de las Invasiones inglesas en las costas del Río de la Plata: *“Un día recibí una invitación de un capitán de ingenieros para una comida, cuyos detalles describiré como probablemente demostrativos de las costumbres generales en ocasiones de ceremonia. Nos sentamos a una mesa muy larga, ricamente tendida, solamente tres personas: el capitán Belgrano, su esposa y yo. No había sirvientes presentes en ningún momento, excepto cuando entraban o sacaban los servicios, que consistieron en veinticuatro manjares: primero sopa y caldo, y sucesivamente patos, pavos, y todas las cosas que se producían en el país, con una gran fuente de pescado al final”*.

En el marco de tal explícito registro, al referirse a la gastronomía del encuentro, un detalle explica una costumbre interesante de la época, todos los alimentos descriptos, cuentan a Buenos Aires como un lugar de concentración y arribo de riquezas alimentarias del país y el gran plato principal de pescado, no hace otra cosa que definir la presencia del río como proveedor de la identidad culinaria de ese momento social de la ciudad.

Vivir hacia un horizonte de agua

El río, siempre el río, según todos los relatos de la época, el Río de la Plata se fue transformando en un gran protagonista de los orígenes de Buenos Aires, aún con su poca profundidad y su fondo barroso y la obligación de los barcos a anclar para descargar las mercancías que luego de subidas a las carretas llegaban, desde cientos de metros de la costa, a tierra firme.

Aún con esa precariedad, la actividad se fue incrementando y la condición política aún más, a medida que España obligaba a sus colonias a comerciar en forma exclusiva con ella, en detrimento de las producciones locales.

Hasta que en 1778 Carlos III habilita trece puertos de España y veinticinco de las Indias, entre ellos Buenos Aires, para el intercambio y en 1795, la Corona autoriza el comercio con

las colonias extranjeras, iniciando así otra dimensión del Puerto en las ciudades en América y a su vez un espacio político de disputas y conflictos internacionales en relación al libre comercio.

Para ubicarnos en el tiempo y el espacio de la historia, en 1776 mientras Buenos Aires se organizaba para ser capital de un nuevo virreinato, casi simultáneamente al firmarse la Declaración de Independencia que puso fin al dominio inglés en el norte del continente, nacía una nación que modificaría las relaciones de poder al adoptar la forma republicana de gobierno y con ello influir poderosamente en el resto de las colonias americanas, los Estados Unidos de América.

Mientras que en 1789, ocurría un excepcional conflicto con la toma de la Bastilla y con ella la revolución francesa, lo cual por su valor simbólico, provocaría un gran impacto social tanto en Francia como en el resto de Europa.



El fuerte, las playas bajas y el río en 1819.

Así y en ese contexto Buenos Aires, con una población de 24.205 habitantes, comenzaba a ser una ciudad comercial de significación, donde el puerto y la conexión con las ciudades del interior del Virreinato fueron un notable punto de organización del territorio nacional.

A partir de ello y como signo de la época, crecen tanto la industria de exportación de cueros, sebo, crin y carnes saladas, como la introducción de manufacturas europeas, generando un proceso de construcción social confrontado entre los monopolistas ligados a las casas comerciales de España, que reclamaban la vuelta al comercio libre español y los librecambistas, quienes sostenían el intercambio estricto con bajos aranceles aduaneros a fin de garantizar la expansión comercial, circunstancia clave para alentar el movimiento revolucionario de 1810 y que posteriormente en 1816 se profundizara con la formación de

las Provincias Unidas del Río de la Plata.

En medio de estas circunstancias, las guerras por la independencia y las luchas civiles sacudieron todo el territorio del viejo Virreinato, provocando una gran crisis en la economía de las Provincias Unidas.

La confrontación de Buenos Aires y el interior se acentuó, hasta llegar a 1880, cuando la Federalización de la Ciudad de Buenos Aires, la convirtieron en la Capital de la República, logrando fundamentalmente que los ingresos por los derechos de aduana del Puerto de la ciudad, quedaran en manos del Estado Nacional.

La fundacion moderna de Buenos Aires

Comienza un nuevo ciclo de gran transformación de Buenos Aires y el país, generando incluso, durante el fin del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, un excepcional flujo inmigratorio de más de 3.000.000 personas, lo cual fue generando espacios de significación en el territorio frente al Río de la Plata, en función del enorme impacto producido por la enorme dimensión de nuevos habitantes llegados al Puerto de la ciudad.



Hotel de inmigrantes.

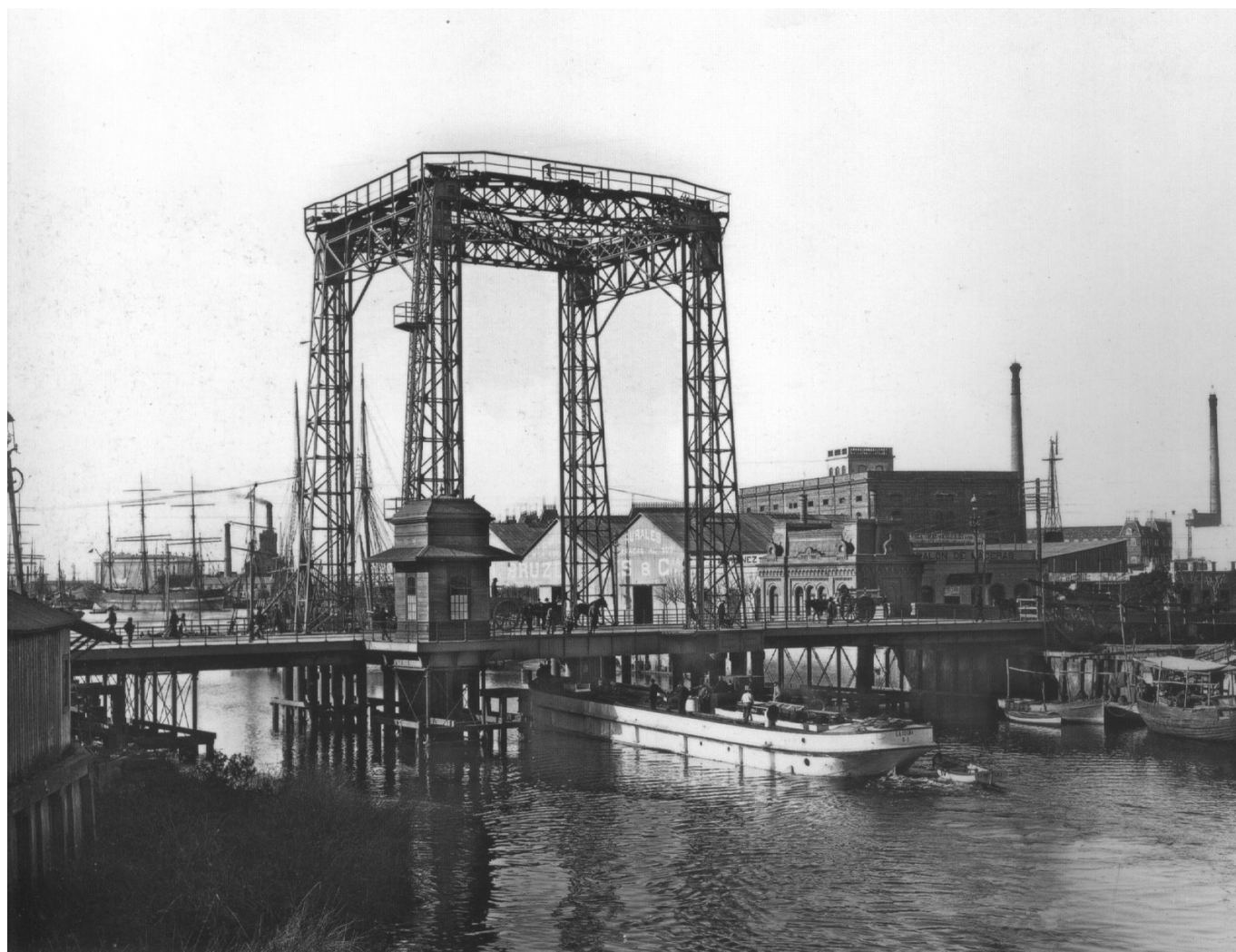
Es por ello, que en 1888 un punto muy representativo de esa condición fue la presencia en el río del Hotel de Inmigrantes, llamado “rotondo” por su planta casi circular, obra del ingeniero escandinavo Hjalmar Fredrik Stavelius, luego y debido a tan importante corriente inmigratoria, el edificio fue desactivado y en 1911 se inauguró, también a orillas del río y con extensos jardines, un nuevo Hotel conformado por una serie de pabellones destinados al desembarco, administración, atención médica, alojamiento y traslado de los inmigrantes, consolidando una primera puerta de entrada al país para quienes llegaban a través de un largo viaje por el mar para encontrar su nuevo lugar en el mundo. En 1995 fue declarado Monumento Histórico Nacional y en la actualidad convertido en el Museo de la Inmigración, abierto al público y con una biblioteca especializada.

Habiendo explicado que los barcos no podían acercarse demasiado a la costa y sus mercaderías llegaban por carretas que lo acercaban a la costa, un tiempo antes, en 1860, dos largos muelles que se introducían en el río permitieron crear el primer arribo formal y así la llegada de pasajeros y de cargas, donde un notable edificio semicircular definía la referencia frente al río del control de aduanas.



Muelles de arribo de cargas y la aduana, 1860.

Es por ello que el punto excepcional del proceso de relación de la Ciudad y el Río de Buenos Aires fue la construcción de su Puerto. Un proyecto, iniciado en 1882 por Eduardo Madero a pedido presidencial, que se concretó generando una inmensa isla artificial de aproximadamente 350 hectáreas, separada de la ciudad por cuatro diques y dos dársenas de acceso para los barcos, el cual se habilitó en 1898, conectando de ese modo la zona de arribo de las naves, con el centro de Buenos Aires y a su vez y a través de un conjunto de puentes giratorios permitir que pudieran pasar sin inconvenientes entre un dique a otro.



La zona portuaria a comienzos del siglo XX.

Complementario a las obras del nuevo Puerto, en 1916, el Ingeniero Benito Carrasco, inició la construcción del Balneario Costanera Sur, inaugurado en 1918, creando una nueva ribera urbana hacia el Río de la Plata con espacios verdes y una serie de escalinatas que descienden desde una amplia vereda al río, siendo este un notable lugar de encuentro popular y la principal relación ciudadana con el inmenso horizonte del Río de la Plata.

Más tarde y luego de un relleno costero de más de 300 hectáreas, realizados durante los años 1970 a 1980, se creaba un gran Parque Ambiental denominado Reserva Ecológica, sobre el viejo balneario. Hoy y transcurrido el tiempo, con una arbolada vereda y una costa al río restaurada, se abre la posibilidad de una nueva ribera recreativa en el frente de agua de Buenos Aires.

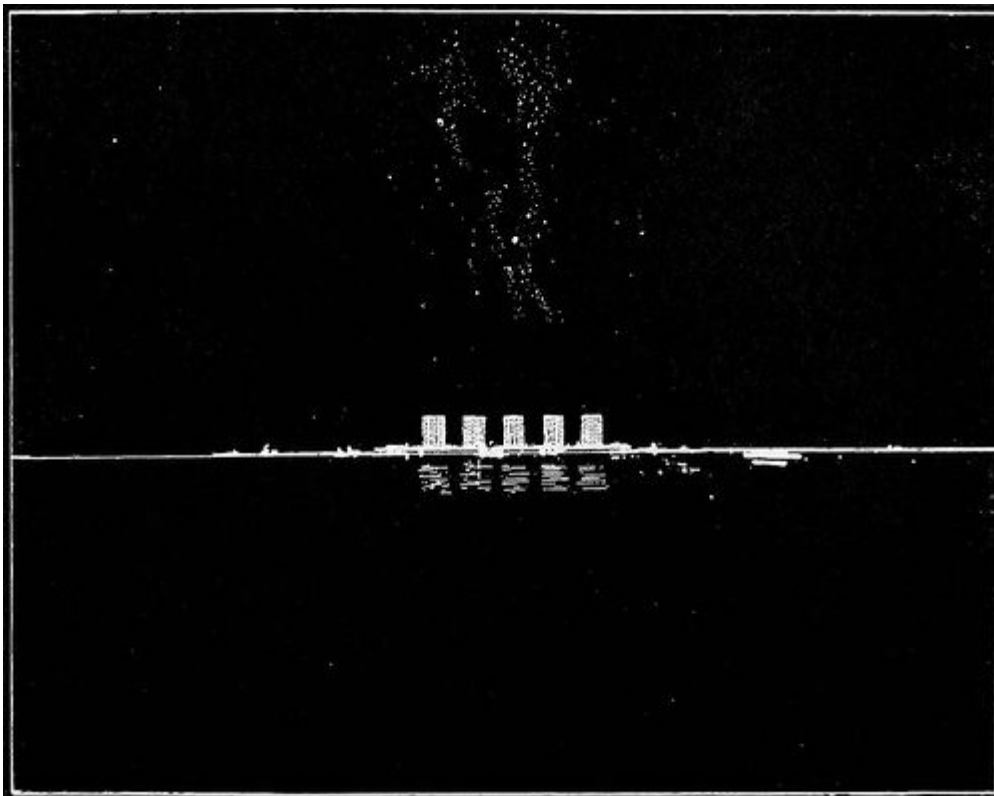


Balneario municipal de Buenos Aires, 1920.

Mientras tanto, el denominado Puerto Madero, unos diez años después de su inicio de

operaciones, ya tenía dificultades en sus movimientos por el tamaño cada vez mayor de las naves que ingresaban al lugar, lo cual obligó a la construcción de un nuevo puerto, en función ahora de una serie de dársenas abiertas en forma de peine, inaugurando así en 1919 el Puerto Nuevo, activo hasta hoy.

Puerto Madero a partir de ese momento entró en decadencia y pasó a ser un puerto fluvial de limitados movimientos. Los depósitos, silos y grúas de carga quedaron en estado de abandono, dando pie a distintas ideas y proyectos para transformarlo, incluso en 1929 Le Corbusier se imaginó una gran plataforma donde construir rascacielos de oficinas, pero ninguna de tantas propuestas llegaron a realizarse.



Ideas de Le Corbusier para Buenos Aires desde el río, 1929.



La dársena norte y el edificio Kavanagh en el centro de Buenos Aires de frente al río, 1950.

Hasta que en 1989 el Gobierno Nacional y el de la Ciudad firmaron el acta de constitución de la Corporación Antiguo Puerto Madero con la finalidad de generar un área de urbanización en 170 Hectáreas desafectadas de la actividad portuaria, logrando progresivamente constituir un moderno barrio, con viviendas, oficinas, hoteles, comercios, museos, universidad y parques, que lo han convertido en uno de los lugares principales de residencia, trabajo, visita y recreación de Buenos Aires.

Confirmando el excepcional proceso de cambios en el área costera y portuaria, en los últimos años se ha creado en ese territorio el Distrito de las Artes, ubicado en los barrios de La Boca, San Telmo y Barracas, conviviendo allí espacios de diseño, producción y difusión cultural, de las artes visuales, escénicas, la literatura y la música, revitalizando una antigua zona del sur de la ciudad y al borde de las dársenas del río.



Puerto Madero, 2017.

Futuros presentes

En ese marco de permanente transformación, la relación de Buenos Aires, el Puerto y el Río de la Plata, se ha consolidado en función de distintas etapas y ciclos de actividades e influencias, sin una única identidad definida y con un diferente imaginario social, generando la contradictoria percepción de ser Buenos Aires reconocida a partir de su origen e historia social, política, económica, local e internacional gracias a su frente de agua, para finalmente debatir hoy que Buenos Aires le ha dado siempre la espalda al río.

https://www.clarin.com/urbano/hace-tiempo-ciudad-espalda-rio_0_BJWGTuvme.html

Sin duda, un modo débil de comprender el trascendente y vital proceso de cambios de la organización urbana de Buenos Aires y su magnífica geografía natural y artificial frente al agua.

Así el Portrait de Buenos Aires expresa en palabras e imágenes un relato de visiones diversas, dejando expuesto un atractivo e inconcluso proceso, iniciado en el mismo

momento, de sus dos fundaciones.

Head Image: Primera fundación de Buenos Aires.