



## LAS AMPLIACIONES DE LAS CIUDADES ARGENTINAS

Por el arquitecto **D. Juan Kronfuss,**

Catedrático en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales  
de la Universidad Nacional de Córdoba

Comparando las plantas generales de las ciudades de la Argentina, salta a la vista su uniformidad, en la idea creadora. Su forma es la de una tabla de ajedrez, con cuadrados iguales, separados por calles de igual ancho y en el centro de los cuadrados, un cuadrado mayor: la plaza.

La mayoría de las ciudades de esta parte de América corresponden por su fundación, a los siglos XVI y XVII, que son los mismos de la ocupación militar del suelo del nuevo mundo. No es de extrañar mayormente que los fundadores de estas ciudades fueran de casta militar.

Estos militares habían recibido de su patria — España — órdenes e instrucciones relativas a la elección de lugares para el asiento de ciudades, como consta de un documento inédito de Indias del año 1573, en el cual se dice que las ciudades a fundar «tengan buenas entradas y salidas por mar y tierra, de buenos caminos y navegaciones para que se pueda entrar fácilmente y salir, comerciar y gobernar, socorrer y defender».

Analizando estas instrucciones, se ve que las autoridades de España no podían formarse un concepto fiel de las nuevas tierras, según las descripciones — algo fantásticas — que llegaban de las Indias.

De ahí que los militares, en sus fundaciones, han aplicado el criterio que presidió el trazado que ellos habían visto y conocido, que «tenían buenas salidas y entradas, que contaban con buenos caminos y navegación y en las cuales podían comerciar y gobernar y eran, en caso de peligro, fáciles de defender».

Estos fundadores no conocían, todavía, según se advierte, lo eterno e invariable de la ley de evolución de las ciudades desaparecidas y abandonadas, con lo que debe contar, en primer término, toda cultura naciente.

Son estos errores humanos tanto más comprensibles cuanto

se los juzga en un tiempo de más avanzada cultura como el presente.

¿Quién no ha conocido esas casitas que antiguamente construyeron los colonos en las pampas y que luego abandonaron y sucumbieron por haber sido ubicadas en lugares mal elegidos?

¡Cuántos viajeros nos cuentan sus impresiones al ver poblaciones abandonadas, en ruinas y casi niveladas por la tierra que acumularon los vientos en torno de ellas, como ha ocurrido en diversas partes de la Argentina y de Bolivia!

Los cronistas norteamericanos relatan que en muchas ocasiones se mudaba una ciudad entera, llevándose sus pobladores cuantos efectos podían, considerando perdido completamente el trabajo realizado por ellos durante muchos años.

Recorriendo Europa nos encontramos con ciudades que allá por el año del nacimiento de Jesucristo eran centros florecientes y que hoy no son más que ruinas, de las cuales los paganos sacaron las piedras para construir sus aldeas, cuya ubicación ha sido fijada a pocos kilómetros más allá de donde se elevaba la primitiva ciudad.

Las costas de Dalmacia y de Africa; los montes Cárpatos de Hungría, los Pirineos, y las montañas de Italia están llenos de ruinas de ciudades abandonadas.

Potosí, que fué antiguamente una ciudad con 200.000 habitantes, hoy no es más que un pueblito con 3.000 almas.

Y así, por este orden, recorriendo la historia vemos que no es fácil precisar dónde estuvieron las ciudades de Troya, Ninive, Aquileia, Aquinun, Cartago y muchas otras cuyas ruinas han desaparecido y es muy difícil encontrar hoy.

Hasta en el Sahara existen ruinas de grandes poblaciones.

¿Para qué hablar, entonces, de los restos de las grandiosas construcciones en México?

¿Por qué se hundieron y por qué desaparecieron aquellos pueblos de los tiempos primitivos?

¿Es la guerra, destructora, la que los ha eliminado?

En la mayoría de los casos, sí.

Pero, por tal razón, no podían haber desaparecido completamente, pues, debieron quedar sus ruinas, como no sucumbió totalmente Roma, a pesar de que fué invadida, incendiada y destruida no menos de setenta veces durante los siglos pasados. Pues, así también aconteció con las ciudades de Constantinopla, Alejan-

dría y otras que en muchas ocasiones vieron al enemigo destructor acampado entre sus murallas. Y a pesar de las pestes que aniquilaron su población y de las inundaciones que arrasaban sus hogares, las ciudades conservaron su sitio, que es hoy el mismo que ocuparon en aquellas épocas.

Para nosotros, la razón de esta subsistencia, es muy simple. Esas ciudades no fueron fundadas considerando su ubicación desde el punto de vista militar y comercial, sino que su establecimiento correspondió al mismo tiempo a la estrategia de caminos principales que las unían con países y naciones que estaban rodeadas de tierras fértiles, hacia los cuales concentraban al par que los intereses militares, comerciales y gubernamentales, factores de otro orden, como la unión entre sí de los centros de cultura y los trazados habían sido hechos de manera que permitían una futura ampliación y la convergencia de vías internacionales, de fácil comunicación con el resto de las poblaciones dependientes de ellas en el interior.

Venecia — la ciudad romántica de los enamorados — era, en la época del Renacimiento, el centro del poder de toda Italia. En ella se radicaban los artistas más famosos de su tiempo y los dirigentes del estado más poderosos e inteligentes. Pero bastó el cambio de la ruta comercial a las Indias para que aquella ciudad se transforma en un lugar de olvido y de pobreza que hoy vive solamente del turismo y de su pasado lleno de grandeza, lujo y derroche, de arte y de cultura.

Los conquistadores españoles no conocían las razones y factores que determinan la suerte de las ciudades. No han conocido la tierra del nuevo mundo y menos podían conocer las características de sus habitantes. No tenían ni un mapa de las comunicaciones, no investigaron la cuenca de los ríos, las calidades del agua de los mismos y de sus afluentes. Por otra parte, los caminos que utilizaban los indios no eran más que débiles pistas cubiertas por yuyos.

La ciudad colonial, propiamente dicha, no tenía tiempo para formarse de por sí puesto que ni había sido fundada debidamente. La gente, sin embargo, tenía que quedarse alrededor del gobierno que la pagaba. Los gobernadores y virreyes quedaban, de tal modo, cumpliendo las instrucciones recibidas, pero quejándose siempre de las grandes dificultades con que tropezaban para formar la ciudad. Respetaban la forma del trazado de ajedrez del sistema militar, porque con un solo cañón muy fácilmente podían defender

toda la calle derecha, hasta el fin, defensa que no hubiera sido posible de existir varias vías, plazas, etc., con un alineamiento curvado. Con pocos soldados se podía «socorrer y defender», — como exigía la ordenanza, — toda la ciudad.

El trazado de la ciudad fundada por los conquistadores es hoy una de las grandes dificultades que se oponen al desarrollo de la vida moderna.

En cambio, la formación de las ciudades de Europa respondió a tres orígenes distintos, ya sea que su constitución obedeciera a la concentración de grandes grupos en el contorno de los recintos fortificados o ya correspondiese también a la extensión paulatina de poblaciones pequeñas o a la atracción de familias y personas hacia las proximidades de los conventos, abadías, iglesias y lugares de peregrinación. Cualquiera de estos orígenes se vinculaba estrechamente a la existencia de caminos que unieron pueblos diferentes, pues tales caminos contribuyeron siempre a dar mayor importancia a las poblaciones nacientes, en razón de que determinaron un mayor comercio entre las ciudades y la campaña, como también, en el caso de las poblaciones fortificadas, cooperaron a aumentar la eficiencia de las operaciones bélicas. Y a medida que los pueblos europeos fueron creciendo, acentuóse la enorme influencia de los grandes y pequeños caminos en el definitivo trazado de las calles y del plano general correspondiente, al punto de que, al entrar a una ciudad europea en automóvil, conócese el derrotero por el solo nombre del camino, que no es otro que el de la ciudad hacia la cual se dirige.

A diferencia de este proceso, las ciudades de sudamérica corresponden, en cuanto a su ubicación, a un criterio que ya pasó a la historia.

Frente a una tierra desconocida, sin poder indagar la proximidad de fuentes de recursos aprovechables, claro está que la ubicación de las ciudades no era jamás un asunto encarado con criterio racional. De allí, por ejemplo, el error de la primera fundación de Buenos Aires, o el primer lugar elegido para fundar la ciudad de Tucumán (hoy abandonado) y el no menor cometido con el emplazamiento de Río de Janeiro, a orillas de un supuesto río que no se ha encontrado nunca. Y en el caso de la ciudad de Córdoba, produjose algo parecido, pues sus fundadores creían que estaban entre dos ríos y que el curso de agua adyacente era navegable, asunto este último algo difícil aún con todos los recursos de la ingeniería contemporánea.

El régimen de los caminos interurbanos, lejos de existir antes de la fundación de la ciudad y de los pueblos debió crearse posteriormente, en forma por cierto muy difícil y deficiente, algunas veces encontrándose con obstáculos infranqueables como pantanos de gran extensión, desiertos sin agua potable y otras muchas dificultades.

La ciudad se formó alrededor de la plaza y de la iglesia que fueron de antemano determinadas para este fin. La actividad de su tráfico interno y el movimiento comercial quedó relegado a segundo término. Como las transacciones eran por aquella época muy reducidas, no fué necesario ampliar o ensanchar las calles que se trazaron angostas. El comercio se desarrollaba con regularidad dentro de esas arterias que bastaban a sus necesidades y como no había turismo, las calles o caminos de cualquier ancho que fueran, servían para el tráfico. Por esta razón nos explicamos por qué los caminos nacionales que se construyeron más tarde, se desviaron de las ciudades que más bien les servían de interrupción al llegar a la «ronda de la ciudad», o mejor dicho a las primeras cuadras exteriores del trazado de éstas. En efecto, el plano de la ciudad, con sus calles angostas, corta el recorrido del camino nacional, en vez de facilitar la entrada al pueblo como parecería natural que fuera. De ese modo, la planta urbana forma un obstáculo al tráfico de inter-ciudades, en vez de facilitar la continuación del camino principal destinado a ligar una con otras las ciudades.

Sirva como ejemplo demostrativo de lo que estamos diciendo las afueras de la ciudad de Córdoba. Viniendo de Rosario por el camino nacional, se llega hasta San Vicente y allí queda cortado ese camino. Para encontrar su continuación es ya un problema difícilísimo y tan grave que no cualquier vecino de San Vicente podría resolverlo, indicando al forastero dónde ha de encontrar la prolongación de su ruta.

Y en las proximidades de Buenos Aires sucede lo mismo con el camino macadamizado que une esa ciudad con la de La Plata. Seis vías principales terminan en las afueras de la ciudad de Córdoba y ni una de ellas cruza por el centro, en su ancho total. Para que ésto fuera posible se tendrían que usar calles recién ensanchadas — ensanches de puro lujo — como el de la calle «Ancha», de Córdoba, y la Avenida de Mayo, en Buenos Aires. Y para decirlo todo de una vez, recordemos que la policía impide el tráfico de carros por estas calles ensanchadas.

En los alrededores de la capital se forman pequeños pue-

blos, como ocurre en los arrabales de Córdoba — Alta Córdoba, San Martín, Alberdi, Pueblo Güemes (antiguo Pueblo Nuevo), San Vicente, etc. — pero, con estas barridas sucede lógicamente lo que tenía que suceder: estos pueblitos no están ligados entre sí. Es que se impone la antigua forma de la ciudad; pues, para ir del Pueblo San Vicente al Pueblo Güemes, de Córdoba, hay que hacer un gran desvío, entrar forzosamente a la ciudad y una vez dentro de ésta buscar la orientación hacia el lugar propuesto. Es así como las distancias cortas se alargan multiplicando por tres o por cuatro el recorrido de la línea recta. Y de este modo, doblando calles, haciendo desvíos, ¿quién puede calcular la pérdida de tiempo, el desgaste de calzado, de gomas de automóviles y de dinero?

Lo más grave de todo esto es que la expansión de las ciudades coloniales, lejos de corregir los errores iniciales, los agravan paulatinamente y lo que es más triste todavía, es que lo que se hace en tal sentido, es ya irremediable.

Buenos Aires con su desarrollo gigantesco, se halla al margen de las comunicaciones principales. Se amplía el puerto, se establecen nuevas estaciones ferroviarias, se fijan los elementos terminales de las vías terrestres, marítimas o fluviales que convergen a la Metrópoli, pero en la realidad todos esos detalles quedan separados por la ciudad, a la cual no puede entrar un carro cargado.

Las grandes arterias del tráfico comercial que tendrían que vincular estaciones y terminaciones de caminos nacionales, no existen. Los reglamentos policiales que impiden a los carros circular por ciertas calles desde las 10 hasta las 15 horas del día, reemplazan de hecho el bien meditado trabajo de los ingenieros. Pero no se percatan de que esas reglamentaciones encarecen la vida por el trabajo nocturno y forzado que exigen a fin de librar esas calles al tráfico ordinario, esto es a los vehículos livianos.

Mas, lo cierto es que ni con esas reglamentaciones se consigue organizar regularmente el tráfico de la ciudad. A ciertas horas la Avenida de Mayo está materialmente ocupada a todo lo largo por automóviles y coches que durante horas enteras apenas si avanzan un kilómetro. Y si esto ocurre en la arteria principal, hay que ver lo que pasa en las calles angostas, que ofrecen un triste aspecto con la congestión del tráfico, imposible de regularizar. Estas calles parecen más bien trampas para coches y automóviles, que otra cosa porque una vez que un vehículo se ha metido en ellas, allí se queda encerrado por espacio de varias horas, sin poder moverse. Entre tanto, el taxímetro marca el tiempo perdido y en el

momento de pagar el importe del viaje hecho en estas condiciones, se puede apreciar de verdad lo que vale el cruce de tres calles angostas.

La consecuencia que se desprende de esta anomalía es que las fallas del mal trazado de la ciudad ocasionan un encarecimiento formidable de la vida.

El enorme caudal de energías gastadas para procurar una mejora que haga posible el tráfico dentro de nuestras ciudades viejas ha insumido sumas fabulosas del presupuesto municipal.

Un simple viaje para hacer una visita en Buenos Aires — de Belgrano a Temperley — es un asunto de tres horas de ida y otras tres de vuelta, o sea un tiempo igual al que se necesita para ir de Buenos Aires a Rosario.

Las soluciones propuestas para corregir una situación poco menos que inaguantable, han sido, en su mayoría, ineficaces. Las ochavas chicas, como las ampliadas, — y cortándolas hasta diez metros como exige la última reglamentación — no cambian el aspecto del tráfico. Hay que reconocer, entonces, el origen del mal, para poder remediarlo. Lo contrario es proceder como un mal médico que cura únicamente los dolores locales sin ocuparse del origen del dolor. Y el mal que nos ocupa está en los trazados antiguos de las ciudades, que no fueron rectificadas, y en la prolongación de las calles angostas, que a eso se redujo toda la «modernización» y adaptación de las ideas modernas.

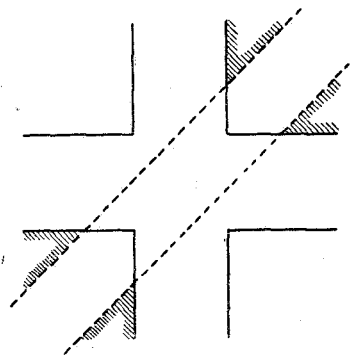
En balde fué que más tarde se contrataran expertos europeos en trazados de ciudades y que éstos confeccionaran planos de avenidas diagonales, convergentes a un centro arquitectónico. Unos y otros fallaron. La antigua ciudad es más fuerte que las ideas de los peritos europeos, inexpertos en trazados y cuestiones relacionadas con las ciudades americanas.

Los expertos del viejo mundo han considerado el asunto propuesto desde el punto de vista europeo, donde hay muy pocas ciudades fundadas, pero casi todas formadas paulatinamente alrededor de un núcleo de población. No conociendo a fondo el origen del mal y queriendo satisfacer con planos de mucha exterioridad el deseo de los metropolitanos de tener en Buenos Aires algo semejante a la «Place d'étoile», han trazado sus «diagonales» que convergen a una plaza. Esto es lo que esos expertos han hecho en Buenos Aires, en Córdoba y en muchos otros planos de las ciudades argentinas.

Remedar la Plaza de la Estrella en los barrios más valor-

zados de la capital del país, es un problema financiero desastroso, máxime si se considera que el verdadero modelo llegó a ejecutarse sin mayores dificultades, efectuando el trazado en zonas del nuevo París, sin tener que apelar a demoliciones costosas.

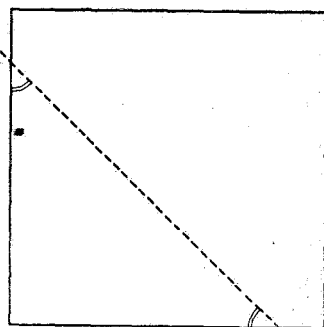
Cualquier «diagonal» en un trazado de ciudad de origen colonial, tiene que fracasar por las barricadas infranqueables que forman las manzanas cuadradas. Una «diagonal» corta en cada cruz de calle las cloacas, el agua corriente y obliga a desviar los cables subterráneos y deja las esquinas cortadas, en ángulos de 45 grados, resultando sus terrenos con puntas agudas, lo que a su vez obliga a desperdiciar muchos metros cuando se proyecta construir una casa.



De dos esquinas rectangulares resultan cuatro esquinas de punta aguda y por tal razón de menor valor.

El error de la municipalidad de Buenos Aires en cuanto a sus cálculos de las «diagonales» consiste en que éstos se basaban sobre la superficie calculada en metros cuadrados, en vez de partir del cálculo que resulta si se confecciona un proyecto sobre un terreno triangular de ángulo agudo.

Ante todo, debemos tener en vista que existen dos ángulos que hay que perder, porque la mampostería no permite su ejecución. En la esquina de las dos calles hay que recortar mucho para que sea posible formar una pequeña pieza redonda. Esta «ochava» la paga el propietario. El otro ángulo medianero apenas si sirve como rincón para armario. Como se ve, resultaría un «armario» muy caro. Y a esto debe agregarse que en el centro del terreno hay que perder bastante espacio en vestíbulos, halls, corredores, etc., para poder proyectar una casa más o menos habitable. Haciendo, pues, el cálculo de lo que puede rentar esta finca — no sobre la superficie comprada, sino sobre





la superficie utilizada y sobre el alquiler posible para la habitación — se ve que el resultado es desastroso. Nadie va a invertir dinero en casas que no den ningún beneficio sobre el dinero gastado. Esto es lo que sucede en Buenos Aires con las «diagonales».

Los que antes estaban interesados en comprar un terreno sobre la «diagonal», consultan primero con el arquitecto, a quien piden que les confeccione un plano de lo que podría hacerse sobre tal superficie. Una vez hecho el plano, se ve que de los metros cuadrados a comprarse se pierde en el proyecto muchos de ellos, lo que recargará enormemente el costo de la casa.

Pero, además de este error de la municipalidad de Buenos Aires hay un punto de vista que tampoco se ha tomado en consideración. Es la forma de vender terreno en pequeños lotes. Un pequeño lote afectado por una «diagonal» queda reducido a una esquina tan diminuta, que no sirve para hacer en él ni una pequeña construcción. El vecino, que está al cabo de lo que ocurre y para quién no ha pasado desapercibido este detalle deja vender y espera los resultados de esa venta, calculando que más tarde él va a conseguir el terreno de la esquina por un precio ínfimo, casi regalado, porque su propietario, es decir el adquirente, se tendrá que librar, de cualquier modo, de un terreno inservible, que solo le ocasiona gastos.

En presencia de los grandes inconvenientes que suponen los gastos para desviar las cañerías subterráneas de las obras sanitarias, cualquiera se acobarda cuando se entera de que estas tienen su pendiente mínima bien determinada, y que todo lo relacionado en tal sentido con la nueva «avenida» está lejos de las ciencias del desagüe y por esa razón ya no se puede dar a la nueva cañería de la casa la pendiente necesaria. La única solución de este conflicto — solución en un todo perjudicial para el propietario — consiste en construir una cámara séptica en su casa, con el aditamento de bombas para el desagüe en la cañería más alta de las obras de salubridad.

De los gastos para el desvío de los cables subterráneos, de las líneas telefónicas, cañerías colectoras y otros «imprevistos» que resultan y van apareciendo desde que empieza la ejecución de la «avenida», no hay ni qué hablar.

Por lo que llevamos enunciado, nos ratificamos en la afirmación de que el trazado de la ciudad antigua es mucho más fuerte que las ideas del hombre moderno. Pues, hay vida latente en estas anticuadas líneas que no se extinguen con un plano nuevo el cual

no considera de qué clase es esta vida pasada y latente, encerrada en los distintos barrios de la ciudad.

En frente de este proceso de «ampliaciones» resulta lógico valerse de otros recursos más indicados para el caso, eliminando de hecho las inútiles y antiestéticas ochavas con las cuales se pretendían salvar estos inconvenientes, reemplazándolas por plazuelas de descongestión en las esquinas que permitan a la vez mejorar la uniformidad de nuestras calles, cuya perspectiva es ya inconcebible.

Muchas — o mejor dicho la mayor parte — de las ciudades argentinas tienen este trazado antiguo, de forma de tabla de ajedrez. Estudien, pues, las municipalidades el triste resultado de la «ampliación» de Buenos Aires y saquen de las manos de sus encargados esta lineal con la cual alargan los trazos originales que formaban las calles, porque esto no es una «ampliación», sino un error perpetrado por la falta de concepto con el criterio de lo más esencial en esta clase de problemas.

Todavía estamos a tiempo para revisar estos trazados de «ampliaciones» y para evitar que se abran calles sin haber estudiado antes los desniveles del suelo y que terminan delante de una pendiente de terreno tan elevado que solo con escalinatas se puede salvar su continuación. Un ejemplo demostrativo, que comprueba lo que venimos diciendo, son las calles del Pueblo Güemes, de Córdoba, que tendrían que terminarse en la Avenida Argentina y que no llegarán a unirse jamás porque la línea recta dejará los terrenos para las casas hasta ocho y diez metros bajo del nivel de la calle.

La acción edilicia, bien inspirada, que se guíe no ya por la contemplación admirativa de los monumentos y trazados del viejo mundo sino por la propia iniciativa, es necesaria para resolver estos problemas y para salvar a la posteridad de dificultades costosísimas que resultan de su mala solución actual. Las necesidades reales e imperativas de las ciudades no se resuelven con la copia de un trazado de una ciudad europea. Tampoco han de resolverse contemplando la estructura de una planta urbana. Una planta urbana no es más que la mitad de una proyección. Faltan los cortes y frentes para tener ante los ojos del alma la inspiración del conjunto. El hombre de criterio intelectual piensa y crea en el ambiente formas plásticas, pero no en una sola proyección.

Es bien sabido que los pueblos primitivos en su desarrollo ante todo vieron los objetos como si estuvieran proyectados sobre

un plano. La perspectiva, o sea el objeto visto en el ambiente y espacio, hasta el siglo X no figura en la pintura. Ver e imaginar los objetos en un ambiente, relacionar las dimensiones con ellos, armonizando el todo, es el éxito del hombre intelectual moderno. Trazar y ampliar ciudades, pues, no es otra cosa que crear una perspectiva de los objetos que formarán más tarde el conjunto. Por tal razón el trazado lineal no es más que un paso; falta que dar muchos otros pasos para que adquiera forma, realidad y belleza el trazado. Por allí tendríamos, siempre, que empezar: orientados por los orígenes del trazado de la ciudad, estudiando su evolución histórica, ocupándonos de los caminos nacionales y comunicaciones hasta el centro del pueblo, determinando con precisión los puntos de aglomeraciones de vehículos, gentes, etc., y aplicando a ello todos los adelantos de la ingeniería, de la higiene y de la economía social con un criterio sano y con sentido común y agregando, finalmente, a estos elementos la llama divina del alma que sabe crear, combinando las formas actuales con la visión de lo que será en el futuro la formación de la ciudad, tendríamos las bases que se necesitan para obtener un trazado que hasta dentro de muchos años sería un ejemplo de todas las virtudes que dan fama y vida característica a una ciudad.

---