
El espacio público de Buenos Aires

Luis J. Grossman
*Casco Histórico de la Ciudad
de Buenos Aires, Argentina*

Desde hace algo más de un cuarto de siglo se realiza en Buenos Aires la Bienal Internacional de Arquitectura, y quedó en mi memoria el comentario de colegas que, a partir de su primera visita, invariablemente ponderaban la calidad de los espacios públicos de esta ciudad.

Recuerdo, entre otros, los elogios del inolvidable arquitecto mexicano Abraham Zabudovsky, de Laureano Forero, de Medellín, o de Oriol Bohigas, de Barcelona. Todos se referían al intenso uso que la población hacía de esos espacios abiertos, y a la dimensión y la escala de los mismos.

Puede sorprender, entonces, la decisión que manifestó la autoridad de esta ciudad en el área de Planeamiento Urbano con la propuesta de humanizar el espacio público. Y sin embargo, habida cuenta de la progresiva invasión del automóvil en todos los recintos urbanos, además del notorio protagonismo alcanzado por los vehículos sin excepción, ese axioma se convierte en una acertada premisa. El enunciado al que aludo se sumó a otro objetivo del gobierno de la ciudad que, de manera inequívoca, expresa la búsqueda de la prioridad del peatón.

Así pues, la intención del texto que intento condensar a continuación tiene como meta destacar los rasgos que singularizan el valor del espacio público en la que fue justamente bautizada como la Reina del Plata,

y algunos ingredientes que contribuyen a consolidar esas aspiraciones.¹

Escalones primarios

Cuando se divulgaron los preceptos auspiciados en la Carta de Atenas ochenta años atrás, los criterios esquemáticos y ecuménicos de esos principios se encontraron con la realidad de culturas y formas de vida que no armonizaban con ellos.

Uno de los rasgos de esa realidad se pone de manifiesto en la calle, que en las culturas latinas y mediterráneas supera la simple función de vía circulatoria. En efecto, la calle es en nuestras aglomeraciones urbanas el primer escalón del espacio público y asume un papel singular para esas sociedades desde la Grecia clásica y la Roma imperial.

La calle es lugar de reunión y diálogo, es escenario para el paseo urbano y los encuentros casuales, debiera ser un sitio para las relaciones vecinales, el solaz, la crianza y la maduración de niños y jóvenes. En este último sentido, el segundo escalón de esa secuencia de espacios urbanos es la esquina, es decir el cruce de dos calles, que si es previsto por los diseñadores de manera adecuada alcanza los niveles de un genuino lugar urbano, en el sentido antropológico de la expresión.²

En un trabajo digno de ser examinado y adoptado, el estudioso Francesco Tonucci³ revela el resultado de sus estudios en torno de la presencia de los niños en la calle, así como de la importancia de lograr que los niños vayan a pie a la escuela. En lo que de modo acrítico se designa como *primer mundo*, los niños se transportan a la escuela en vehículos automotores, van así de su casa al colegio sin contacto alguno con la realidad de una ciudad, a la que sólo alcanzan a ver a través del cristal de una ventanilla o un parabrisas. Ese encapsulamiento de la infancia, la que luego llega a su hogar y se sumerge en una pantalla de televisión o una computadora y se comunica con sus compañeros a través de esos medios o del teléfono, tiene consecuencias

1. Véanse las fotografías al final del artículo. Todas son del autor.

2. Marc Augé. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Trad. de M. Mizraji. Barcelona: Gedisa, 1993.

3. Francesco Tonucci. *La città dei bambini. Un modo nuovo di pensare la città*. Bari: Laterza, 2005.

en una juventud carente de lazos humanos auténticos y vigorosos, capturada por sistemas artificiales que casi siempre tienen una escala de valores apartada de nuestras bases culturales.

Suele hablarse de aquellos que, sin una formación académica específica, se consideran graduados en la “escuela de la calle” o la “universidad de la calle”; es frecuente mencionar a la “voz de la calle” con referencia a una opinión que toma cuerpo en el seno de la sociedad, y los políticos aluden a menudo (por lo general demasiado tarde) a lo que “dice la calle”.

En la historia porteña (se designa con el gentilicio de *porteño* a los habitantes de Buenos Aires y a sus producciones), la esquina tiene un valor esencial. Desde el legendario Café de Marco, en el cruce de las calles Alsina y Bolívar, en un barrio que se llamaba Catedral al sur en tiempos de la Colonia, donde se reunían los patriotas que dieron origen a la Revolución de Mayo de 1810, a la vez que se jugaba al billar y se bebía café.

El tango y la poesía consagraron a los grupos juveniles conocidos como “la Barra de la Esquina”, nombre que aludía a esos conjuntos de jóvenes que se reunían en una esquina del barrio para jugar, hablar de fútbol o de mujeres, de política o de sus últimas lecturas.

Llegados a este punto, cabe mencionar lo que juzgo como un tercer peldaño en la secuencia que estoy enunciando. Me refiero al *café* o *bar* de la esquina; toda una institución en el equipamiento urbano de Buenos Aires, que tiene lugar destacado en la antología literaria y poética de la ciudad.

En la última década, y gracias a la amorosa y obstinada tarea del arquitecto Horacio Spinetto, existe en Buenos Aires un número de cafés protegidos y promovidos con el rótulo de “Cafés Notables”, cuya cantidad va en aumento.

A quien argumente, con cierto grado de razón, que no corresponde incluir a este auténtico lugar urbano como un espacio público, vale aclararle, a modo de justificación, que no siempre la asistencia a este recinto

amable y acogedor implica la necesidad de pagar un consumo. En la fauna porteña era clásico el personaje que se sentaba a una mesa, ya ocupada por amigos, y pedía “un vaso de agua y un escarbadiente”, después de lo cual se sumergía en una larga conversación o debate, o en una partida de dados que se intercalaba con comentarios políticos o literarios o femeniles.

Entonces, la barra de la esquina pasaba a ser la “Barra del Café”, un tema vigente no sólo en la literatura sino también en la plástica y la música de Buenos Aires.

Es precisamente aquel genial exponente de la creación tanguera que se llamó Enrique Santos Discépolo quien eternizó en los versos de “Cafetín de Buenos Aires” una realidad que viví en mi adolescencia y juventud, porque yo experimenté en el Café El Cóndor, de mi barrio de Almagro, aquello de “aprendí filosofía, dados, timba y la poesía cruel”. Tuve el privilegio de acceder a las primeras lecturas de Heidegger, Nietzsche, Ouspensky, Shiller y Novalis, Hölderlin, Borges y Arlt, mientras jugábamos “a la generala” y se escuchaba el choque de las brillantes esferas de marfil sobre la mesa de billar. De modo que Discépolo tenía razón, aun cuando debo declarar que ese café ya no existe más y aquella esquina inolvidable es ocupada hoy por una sucursal bancaria(!). No alcanzaron a protegerlo los postulados que Spinetto logró para los Cafés Notables.⁴

Me falta añadir, en este tramo de escalera que metafóricamente tracé para localizar los espacios públicos de manera evolutiva, a los pasajes interiores que, tan bien examinados por Walter Benjamin⁵ y a los que Paul Virilio⁶ llamó “reservas de urbanidad”, constituyen una variable cubierta de la calle con esa carga de modernidad que todavía no encuentra respuesta –a mi modo de ver– en esos conjuntos de frivolidad que se bautizaron en inglés como *shopping centers* e intentan, hasta ahora vanamente, reeditar las vivencias callejeras. Precisamente, en Buenos Aires, el único centro comercial que puede aprobar el examen

4. Diego del Pino *et al.* y E. M. Mayochi *et al.* *Cafés de Buenos Aires*. T. 1 y 2. Buenos Aires: Ediciones Turísticas-Argentina, 2000.
5. Walter Benjamin. *Libro de los Pasajes*. Madrid: Akal, 2005
6. Paul Virilio. *Ciudad Pánico*. Trad. de Iair Kon. Buenos Aires: Libros del Zorzal, 2006.

es Galerías Pacífico, un conjunto inspirado en ese clásico de los pasajes públicos que es la Galería Vittorio Emanuele de Milán, Italia.

En materia espacial, estos pasajes cubiertos tienen parentesco con los grandes recintos de las estaciones ferroviarias y de metro, pero es este último un tema que excede los alcances del presente trabajo. Se trata de espacios públicos de la modernidad, *no-lugares* según las definiciones de Marc Augé, que espero analizar en un texto futuro.

Escalones sucesivos

A partir de la noción de calle, las avenidas y los bulevares comportan un grado más en la escala de espacios públicos que, en Buenos Aires tienen ejemplos estupendos. Déjenme mencionar en primer lugar a la avenida Corrientes, una calle que, pese a su ensanche y escala, siguió conociéndose como calle Corrientes por tradición y porque se estima que, a pesar de sus dimensiones, conserva la atmósfera de proximidad y calidez que se reconoce como un rasgo positivo de las calles. Un caso análogo, en otro entorno de arquitectura y relaciones de escala, proponen las avenidas Santa Fe y Alvear.

En este orden de ideas, la Avenida de Mayo (cuya gestación e historia merecen un capítulo aparte) revela una vida y una energía que son motivo de admiración para los turistas propios y ajenos que la recorren. Valen aquí las reflexiones enunciadas cuando me referí a las calles, porque malgrado la velocidad de los automotores en superficie y de los trenes subterráneos bajo tierra, el andar de los peatones en las aceras tiene el ritmo de paseo del *flanneur* descrito por Benjamin. Las mesas ubicadas en las veredas y los numerosos bancos ubicados para sentarse y disfrutar con las vistas de la admirable arquitectura que flanquea a la arteria, son un mobiliario que estimula el uso gozoso de la avenida. Debo señalar que la de Mayo es la única vía que debe escribirse con mayúscula, según el catastro porteño.

Para evitar una extensión que pudiera ser agobiante, en cuanto a los bulevares recomiendo visitar los llamados Caseros, en el barrio Sur, y a la avenida de los Incas en el noroeste de la ciudad.

Las plazoletas, plazas y parques conforman el costado más generoso de los espacios públicos de Buenos Aires.

El parque 3 de febrero es una creación sarmientina, y es preciso señalar que después de cumplir su función de presidente de la nación, don Domingo Faustino Sarmiento ocupó el cargo de director de ese parque con una dedicación y prudencia, una eficacia tan notoria (el trazado estuvo a cargo del gran paisajista francés Carlos Thays) que todavía hoy se leen con admiración los apuntes y cuentas de su despacho de director.

Este gran espacio verde es escenario de actos culturales y deportivos, de paseos y caminatas, allí festejan los estudiantes el Día de la Primavera. En su contexto se localizan el Planetario y el Museo Sívori de artes plásticas, con el acento puesto en el arte argentino.

En el extremo opuesto, entre los barrios de San Telmo y Barracas, el Parque Lezama es uno de los más bellos de la ciudad, a pesar del deterioro que exhibe en la actualidad, motivado por el vandalismo y la falta de vigilancia apropiada. Este parque contiene al Museo Nacional de Historia.

Reflexiones finales

Muy lejos de mis intenciones dibujar un cuadro nostálgico de una ciudad que ya no es la que era, porque es lógico que sea así. Más allá de algún apunte evocativo que no pude evitar y que a mi modo de ver ayudaba a completar el panorama de una Buenos Aires de rasgos amables y receptivos, aspiro a rescatar una fisonomía saludable para la vida ciudadana sin repudiar los avances que no impidan aquello.

Cuando César Pelli llegó a esta ciudad, en su condición de viajero que recorre el mundo entero

7. Conferencia del arquitecto César Pelli en Expo Arquitectos Argentinos en el Mundo (AAM)-Batimat, Buenos Aires, junio de 2008.

y ha dejado muestras de su talento proyectual en las más distintas metropolis (desde Kuala Lumpur a Sevilla, de Bilbao a Nueva York, de Santiago de Chile a Washington, por nombrar unas pocas), hay un comentario que define una característica singular de la Reina del Plata: dice Pelli que en Buenos Aires se puede caminar sin rumbo fijo en cualquier dirección sabiendo que en cualquier esquina encontrará un bar para sentarse a tomar un café y mirar pasar la vida; que habrá un canillita (nombre con el que se conoce a los vendedores de diarios y revistas) a quien preguntarle un dato o charlar de política o fútbol; que en ese recorrido va a tener un marco de buena arquitectura para regocijo de la vista.⁷

Es cierto, estas pinturas de una ciudad adolecen de una delectación que no tiene en cuenta una visión de futuro, que en el inicio del siglo XXI se tiñe con las vibraciones tecnológicas y el vértigo de otra cadencia distinta a la de años pasados. Resulta imposible caminar por las calles sin ver a gente de toda edad y condición hablando por sus celulares; automóviles de líneas audaces y autobuses que nos rodean y aturden con bocinas y motores; algunas vías que debieran ser peatonales ya dejaron de serlo, ya que –como lo dije en reiteradas ocasiones– nadie pasea en ellas sino que se observa a caminantes presurosos en una caravana que busca un sendero entre vendedores que usurpan gran parte del piso. Así es Florida, nuestro clásico paseo céntrico, convertido desde hace años en una extraña autopista peatonal.

La tendencia actual impone, necesariamente, una actitud firme y vigorosa por parte de los que tenemos alguna formación y experiencia en temas de la ciudad entendida como *civitas* antes que *urbs*. Es decir, un asentamiento humano donde el protagonismo (vuelvo simétricamente al comienzo de estas líneas) sea de la gente y no de las máquinas que la gente inventó y han pasado a sojuzgar a aquellos que les dieron origen hace poco más de un siglo. Lo que se vive hoy, bajo la mirada casi indiferente de buena parte de la población (que en

las charlas íntimas expresa su rechazo), es irracional.

Los barrios privados, las torres autosuficientes, los enclaves de lujo que son *ghettos* de ricos comparables en su autismo con las villas de emergencia de las clases sumergidas, son negaciones de la definición básica de la ciudad como una de las máximas creaciones de la especie humana sobre el planeta, eso que Buckminster Fuller denominó Nave Espacial Tierra.

La vida contemporánea en esos sitios (que dejaron hace mucho de ser lugares en la acepción de Augé a la que me adhiero), se basa en el traslado en automóvil, en la vida puertas adentro con los fetiches de la televisión y la computadora, internet y las redes sociales, en los pedidos a domicilio para comer, ver cine, escuchar música o tener pareja.

Alguna vez expresé que entre esta vida y la que yo viví hay la misma diferencia que la que hay entre una muñeca inflable y una mujer. Y con el perdón de ustedes, debo decir que yo sigo prefiriendo a la mujer.

Para que eso ocurra, estimado lector, es necesario que mantengamos vivos los espacios públicos de la ciudad. Esa es nuestra misión. Y tenemos la fundada expectativa de lograrlo en Buenos Aires.



Fotografía 1. Calle Balcárcel, peatonal,
sector 2 de Buenos Aires



Fotografía 2. Avenida de Mayo 700, Buenos Aires



Fotografía 3. Avenida de Mayo 500, Buenos Aires



Fotografía 4. Pasaje San Lorenzo



Fotografía 5. Bar Británico



Fotografía 6. Parque Lezama