

Ciudad en crisis

Juan José Sebreli

La crisis de las grandes ciudades en la modernidad tardía constituye un fenómeno universal analizado por historiadores, sociólogos y urbanistas, como Philippe Ariès, Marshall Berman y Jane Jacob. Los síntomas detectados por esos autores se observan también en Buenos Aires, pero en nuestra ciudad adquieren, además, características derivadas de su propia evolución histórica, ya que su aparición no es reciente.

Los avatares de toda ciudad están vinculados a los de la sociedad civil y sus clases dominantes. Buenos Aires fue la creación de la burguesía ganadera, durante el auge de la economía agroexportadora, así como de las olas inmigratorias que afluyeron por la misma época. Esa gran ciudad –asombro de viajeros como André Malraux, para el cual era la «capital de un imperio que nunca existió»– había sido construida para el tiempo largo, para un futuro promisorio que no llegó porque se basaba en una ilusión: las condiciones favorables en el mercado mundial no iban a durar siempre.

La fecha de mediados del siglo XX como comienzo de la degradación de la ciudad no es arbitraria. El torbellino de la inestabilidad política y económica, el frenesí de la inflación, el descreimiento en el progreso, no alentaban a continuar la construcción de una ciudad eterna. Los sectores sociales que sucedieron a la oligarquía ilustrada se dedicaron al enriquecimiento rápido y especulativo y a inversiones de corto plazo, vivieron el instante, el tiempo breve, el eterno presente sin arraigo en el pasado ni proyección hacia el porvenir. Esa mentalidad se reflejó en el carácter provisional que fue adquiriendo la ciudad, con construcciones efímeras hechas para ser pronto sustituidas por otras de igual duración y cada vez de peor calidad, como un campamento que se hace y deshace todos los días. El modelo por copiar ya no fue el palacio de París sino el hotel de Las Vegas.

La infraestructura y los servicios públicos se fueron deteriorando sin que nadie se ocupara, desde los primeros apagones en la época peronista hasta el colapso de 1989. La red de subterráneos, que fue la primera en América Latina y una de las primeras siete en el mundo, quedó inconclusa, abandonada durante cuarenta años, con los consiguientes e insolubles problemas de tránsito.

La estética urbana también quedó detenida. Lo rescatable se construyó entre fines del siglo XIX y comienzos del XX: los parques y plazas, la Costanera, la urbanización del Centro, la apertura de avenidas, edificios públicos, instituciones culturales de fama mundial como el Teatro Colón. Fuentes y monumentos valiosos –Bourdelle, Lola Mora, Yrurtia– contrastan con lo feo que apareció después, bustos anodinos que celebraban a próceres de dudoso prestigio, casi siempre militares, cuyos descendientes tuvieron suficiente influencia con los sucesivos ediles.

El estilo arquitectónico de las casas privadas no tuvo mejor suerte. La ciudad de comienzos de siglo era una mezcla ecléctica de todos los estilos clásicos y modernos, pero en esa variedad consistía precisamente el encanto del viejo Buenos Aires. Por supuesto que abundaba el mal gusto, pero del mal gusto al buen gusto hay menos distancia que entre éste y el no gusto, la falta de todo estilo que se impuso hacia fines de los años 40 como consecuencia de una combinación de factores: inflación, ley de alquileres que interrumpió el *boom* de la construcción de las décadas anteriores, ley de propiedad horizontal que la reactivó pero con un criterio exclusivamente especulativo. Buenos Aires se convirtió en una ciudad anónima, masificada, de casas iguales, sin carácter ni identidad, sin que la mayoría de sus habitantes advirtiera esas pérdidas.

El sentimiento de identidad y continuidad personales depende en parte de la memoria y el recuerdo de los lugares en que se ha vivido: éstos deben proporcionar un sentido de pertenencia, lo contrario de lo que Marc Augé llama un no lugar; espacios impersonales de paso, no habitados por nadie. La identidad con la ciudad, el barrio, una casa, es una cualidad especial que permite reconocerlos y diferenciarlos de otros lugares, un clima peculiar creado por la combinación de insignificancias a veces azarosas.

Solía haber en Buenos Aires algún lugar acogedor, atrayente, estimulante y animado –equivalente moderno del ágora de la ciudad antigua o la plaza mayor de la ciudad renacentista–, adonde uno iba a distenderse, a encontrar a alguien conocido o a mirar a los desconocidos, a evadirse un momento de la monotonía del trabajo o de la vida doméstica. Cada día se hace más difícil encontrar esos lugares.

Hace años, la calle Florida era un club al aire libre, un lugar de encuentro; hoy sigue bullente con la gente que trabaja en el Centro, pero ya nadie pasea. Florida es un corredor por donde se anda apresuradamente. Cuando cae la noche queda desolada y aun se vuelve una zona marginal, con *cirujas* hurgando en las bolsas de basura. Otras calles adyacentes han seguido el mismo proceso de deterioro: Lavalle, «lumpenizada»; la bohemia de Via-

monte –con sus cafés literarios y librería–, desaparecida; Corrientes, sin las características que la hicieran mítica.

La destrucción de la ciudad tiene su paradigma en la inaudita transformación de un tramo del río en un pajonal de ratas –eufemísticamente llamado reserva ecológica– y en una laguna de aguas estancadas. Al habitante de una ciudad europea le es fácil seguir frecuentando a lo largo de su vida los mismos sitios, y reconocerse en ellos. En Buenos Aires, esto es imposible; no sólo el barrio de la infancia no existe, sino que los lugares que frecuentábamos hace pocos años ya no son los mismos. Ni siquiera vale la pena acostumbrarse a los lugares nuevos, porque inexorablemente van a desaparecer en poco tiempo; hay que empezar siempre de cero, con una sensación de vacío e inestabilidad.

Las calles han dejado de ser lugares de paseo para transformarse en rutas de circulación de automóviles y de ese modo han perdido la animación que no consiste en el movimiento de máquinas a toda velocidad sino de gente que camina. Contrariamente a lo que se hace en otras partes, en Buenos Aires se sigue alentando la locomoción privada antes que la pública. El auto desplazó a la gente; la playa de estacionamiento, a la vivienda, y la autopista, que aísla, a la calle, que congrega. La contaminación atmosférica, el tránsito caótico, la constante transgresión de las normas y los consiguientes accidentes, una de las principales causas de muerte, no preocupan a las autoridades, pues no toman medidas. Según las estadísticas, Buenos Aires ocupa el segundo lugar en el mundo en accidentes automovilísticos. Es más probable encontrar la muerte atropellado por un coche que por las balas de un delincuente; sin embargo, sólo lo segundo parece alarmar.

El caminante sin rumbo, el *flâneur*, que era el verdadero personaje de la ciudad moderna, ha pasado a ser algo anacrónico. Para el hombre «chofe-rizado», cuya vida transcurre bajando en ascensor desde el departamento hasta la cochera para dirigirse a otra playa de estacionamiento, la calle no existe: sólo la ve de reojo en raudo vuelo y a través de vidrios oscuros. Por otra parte, ya no hay nada atractivo para ver en las calles, invadidas por la fealdad y el desorden de tenduchas llamadas «maxiquioscos». Muy lejos están aquellas vidrieras de *Harrod's* decoradas por Soldi, Basaldúa o Raquel Forner.

Todo desalienta al caminante, el espacio público ha sido ocupado por vendedores ambulantes e instalaciones –puestos de diarios, carteles, macetones, prolongación de los negocios en las veredas– que convierten algunas de éstas en desfiladeros. Ciertos barrios de vanguardia, como Catalinas Norte, constituyen, como lo ha señalado César Pelli, un error urbanístico:

la homogeneidad los convierte en zonas muertas, desiertas fuera de las actividades específicas que se realizan en el interior de sus herméticos edificios.

La animación callejera que añoramos no debe confundirse con la falsa alegría de las luces chillonas y la contaminación sonora. El silencio es un tabú: Buenos Aires es la tercera ciudad más ruidosa del mundo, después de Hong Kong y San Pablo. Vivimos inmersos en un ruido incesante, total: bocinas, escapes de aire, camiones que transmiten propaganda comercial o política, sonidos de radios y televisores, en quioscos, negocios y hasta en las estaciones de subterráneo, lo que obliga a la gente a hablar a gritos y aumenta, de ese modo, la confusión, la sensación agobiante de caos y la consiguiente irritación, agresividad y estrés crónico de los porteños.

El ruido ha terminado también con otra institución clásica de la sociabilidad urbana; el café. Ariès llegó a hablar de la ciudad moderna como la «civilización del café». Sobreviven locales que llevan ese nombre, pero han perdido el espíritu. Ya son muy pocos los que no tienen televisor y música a altos decibeles, que dificultan la lectura, el diálogo o aun la calma necesaria para la distensión. La variedad de gustos, de estilos de vida, queda anulada por el delirio de unanimidad que impone la pantalla televisiva omnipresente. Fijada, por añadidura, en un solo y único programa: el fútbol.

Hasta en los barrios más tranquilos, las noches son perturbadas por el alboroto: grupos de adolescentes alcoholizados se congregan alrededor de los quioscos abiertos las veinticuatro horas. Paradójicamente, el lugar donde el silencio esta más ausente son los alrededores del cementerio de la Recoleta.

Pero todavía hay una nueva vuelta de tuerca en la destrucción de la ciudad, y es el fenómeno migratorio de las clases altas hacia las casas en las afueras, los *countries* o barrios cerrados, que significan el abandono de la civilización urbana y el retorno a la aldea y su hostilidad para los forasteros. La ciudad ha creado formas de sociabilidad superiores a las de los comunitarismos cerrados, localistas, porque permite múltiples encuentros y variadas relaciones. La degradación de la ciudad hace peligrar, por tanto, la libertad y la autonomía individuales, la pluralidad de costumbres y la tolerancia ante lo diferente.

La responsabilidad de la crisis de la ciudad es compartida, como en todo fenómeno complejo, por una variedad de actores: especuladores inmobiliarios que impiden todo intento de planeamiento urbano mediante la presión y el soborno a funcionarios corruptos, arquitectos y diseñadores que imponen sus gustos volátiles y, en fin, la propia sociedad civil, que, en general, carece de cultura urbana, de memoria y de conciencia de la importancia de la ciudad para la calidad de la vida cotidiana y de la intimidad.