
ARTÍCULOS

EL CASCO HISTÓRICO DE BUENOS AIRES Y LA CIUDAD VIEJA DE MONTEVIDEO ANTE LOS EFECTOS DE LA GLOBALIZACIÓN.

Emilio José Luque Azcona¹
Universidad de Sevilla
eluque1@us.es

Resumen: El análisis de los efectos que el proceso de globalización creciente ha ejercido desde el período colonial sobre los espacios urbanos que actualmente conforman el Casco Histórico de Buenos Aires y la Ciudad Vieja de Montevideo, facilita la comprensión de algunas de las características que las dos áreas centrales antiguas presentan en la actualidad. También, la identificación de algunos de los factores que han contribuido a la conformación en ambos casos de lugares de gran singularidad en una región que, como la del Río de la Plata, se encuentra vinculada de forma estrecha al sistema económico internacional desde fines del siglo XVIII. Por todo ello, este trabajo pretende contribuir, desde la disciplina de la Historia, a la reflexión sobre posibles líneas de actuación que permitan la revitalización de esos espacios, mejorando las condiciones de vida de sus habitantes, respetando sus necesidades y las identidades que les caracterizan.

Palabras clave: Globalización, Iberoamérica, ciudad, centros históricos, identidades.

Title: THE EFFECTS OF GLOBALIZATION ON THE HISTORIC CENTRE OF BUENOS AIRES AND THE OLD TOWN OF MONTEVIDEO.

Abstract: The analysis of the impact of increasing globalization since the colonial period on the urban spaces which currently form the Old Towns of Buenos Aires (*Casco Histórico*) and Montevideo (*Ciudad Vieja*), allows an understanding of some of the present characteristics of these two old central areas. In addition, it allows the identification of some of the contributing factors which in both cases have resulted in highly singular places located in a region which has been closely linked to the international economic system since the end of the 18th century, as is the case of the River Plate. This paper aims to contribute, from the perspective of historical studies, to reflection on the possible policy approaches that may facilitate the revitalization of such spaces, improving their inhabitants' living conditions, as well as respecting their needs and identities.

Keywords: Globalization, Latin America, historic centres, identity.

¹ Profesor del Departamento de Historia de América y miembro del Instituto de Estudios sobre América Latina (I.E.A.L.) de la Universidad de Sevilla.

Recibido: 02-03-2010
Aceptado: 02-05-2010

Cómo citar este artículo: LUQUE AZCONA, Emilio José. El casco histórico de Buenos Aires y la ciudad vieja de Montevideo ante los efectos de la globalización. *Naveg@mérica. Revista electrónica de la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2010, n. 5. Disponible en <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

1. Introducción

Autores como Robbie Robertson han reinterpretado la historia de la Humanidad como un proceso de globalización creciente que se ha agudizado en los últimos cinco siglos, dividido en tres fases. La primera, comprendida entre fines del siglo XV e inicios del XIX, se vio impulsada por la expansión del mercantilismo europeo, inicialmente con los procesos colonizadores desarrollados por portugueses y españoles y algo después por Inglaterra, Francia y los Países Bajos. La siguiente se produjo en el marco de la expansión imperialista protagonizada principalmente por Inglaterra y Francia a lo largo del siglo XIX, basada en la exportación de materias primas desde las colonias a las respectivas metrópolis, algunas de ellas para la elaboración de manufacturas que en buena medida eran vendidas en las colonias. Y la tercera, en la cual nos encontramos inmersos en la actualidad, comenzó en 1945 con la expansión financiera liderada por Estados Unidos tras la Segunda Guerra Mundial y ha sido posible gracias al desarrollo de las nuevas tecnologías de comunicación, las infraestructuras y los transportes². Por otra parte, autores como Paul Jenkins han puesto de relieve que el desarrollo urbano ha estado íntimamente ligado a las diferentes etapas que conforman ese proceso de globalización creciente³.

El presente trabajo realiza un análisis de la evolución histórica de los espacios urbanos que actualmente conforman el Casco Histórico de Buenos Aires y la Ciudad Vieja de Montevideo, durante las tres fases que Robbie Robertson identifica dentro del proceso de globalización creciente. Con ello podremos entender el origen de algunas de las características que las dos áreas centrales antiguas presentan en la actualidad y corroborar los efectos que sobre las dos ciudades ha ejercido el citado proceso hasta inicios de los años ochenta. La situación vivida a partir de entonces se trata en un segundo apartado, con el objetivo de aportar un análisis más minucioso de lo acontecido en el contexto de la agudización de los procesos de reestructuración productiva y globalización económica y de un nuevo orden económico mundial, caracterizado por el incremento en la movilidad del capital, el paso paulatino hacia una economía de servicios y una mayor dependencia de las tecnologías de la información.

2. La conformación de las áreas centrales antiguas de Buenos Aires y Montevideo: evolución histórica y dependencia

2.1. Etapa de la expansión del mercantilismo europeo

El proceso de conquista y colonización del espacio rioplatense comenzó algo más tarde que el de los principales centros de poder de la América integrada en la monarquía española, concretamente a partir de la segunda mitad del siglo XVI. Este hecho, unido a otros como la lejanía con respecto a las principales rutas que unían a la metrópoli de manera más o menos regular con sus posesiones americanas, la inexistencia de atractivos económicos para explotarlo (población indígena escasa y dispersa, escasez de minerales), y el darse por todo ello una falta de apoyo logístico

² ROBERTSON, R. *The Three Waves of Globalization: A History of a Developing Global Consciousness*. London: Zed Press, 2003.

³ JENKINS, Paul; SMITH, Harry y WANG, Ya Ping. *Planning and Housing in the Rapidly Urbanising World*. Abingdon; New York: Routledge, 2006.

para consolidar las posibles fundaciones, explica el papel secundario que la zona tuvo hasta bien entrado el siglo XVIII para la Corona española⁴.

La nueva coyuntura internacional hizo que durante este último siglo la región rioplatense experimentase importantes transformaciones, al adquirir un mayor protagonismo político y económico del que había tenido hasta entonces. La universalización de los conflictos bélicos que la revolución industrial europea y estadounidense desató, al lanzarse sus emprendedores a la búsqueda de materias primas y nuevos mercados para sus manufacturas, convirtió a los dominios americanos de la Corona española en lugares de especial interés. Sobre todo los atlánticos, por cuestiones de mejor accesibilidad y constituirse dicho océano en un espacio cuyo dominio precisaban las potencias coloniales, convirtiéndose algunos puntos del mismo, como el Caribe o la región del Plata, en escenarios económicos de primera magnitud. Es por ello que la zona rioplatense adquirió un papel más protagónico tras la llegada de los Borbones al trono español, aspecto que se reflejó inicialmente en el aumento de la actividad comercial y defensiva y, durante el período reformista de Carlos III, en la erección de Buenos Aires como capital de un nuevo virreinato y la aprobación del decreto de Libre Comercio⁵.

Todo ello tuvo su reflejo en el plano urbanístico de la región, destacando en este sentido aspectos como el desarrollo experimentado por la ciudad de Buenos Aires, centro y nexo colonial de su vastísimo Hinterland con la Metrópoli. También, la puesta en marcha del poblamiento de la hasta entonces desprotegida Banda Oriental ante las pretensiones portuguesas de ocupar la zona, impulsando para ello la Corona española un plan estratégico de implantación progresiva de poblaciones a modo de asiento militar y en forma de cinturón defensivo, entre las que destacaría San Felipe y Santiago de Montevideo desde su fundación en la década de 1720⁶.

Lo que hoy conocemos como Casco Histórico de la ciudad de Buenos Aires comprende una parte del que fuera núcleo fundacional de la *Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre*, enclave que los españoles situaron en 1580 en el margen meridional del Río de la Plata sobre una meseta elevada, protegida de inundaciones y localizada frente a un puerto y un canal de resguardo o Riachuelo. En el plano urbanístico y arquitectónico, la trama urbana de la ciudad creció inicialmente en torno a la Plaza Mayor (actual Plaza de Mayo), con un diseño regular que respondía en líneas generales a las características presentadas por las fundaciones establecidas por los españoles en el continente, si bien su referente más concreto fue el modelo establecido por Lima con la plaza excéntrica cercana al río⁷.

Alrededor de dicha plaza se localizaron algunos de los edificios más relevantes

⁴ AGUILERA ROJAS, Javier. *Fundación de ciudades hispanoamericanas*. Madrid: Editorial Mapfre, 1994, p. 239.

⁵ MARTÍNEZ DÍAZ, Nelson (ed.). *Noticias sobre el Río de la Plata: Montevideo en el siglo XVIII*. Madrid: Historia 16, 1988, p. 7. Colección "Crónicas de América", 45.

⁶ ÁLVAREZ LENZI, Ricardo; ARANA, Mariano y BOCCHIARDO, Livia. Las Leyes de Indias en la urbanización de la Banda Oriental. En: *La ciudad iberoamericana: actas del Seminario, Buenos Aires, 1985*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987, p. 12.

⁷ Para más información sobre el trazado urbano de las ciudades de la América española consultar AGUILERA ROJAS, Javier (coord.). *La Ciudad Hispanoamericana. El sueño de un Orden*. Madrid: CEHOPU; Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1989, p. 63-168.

de la ciudad, como el Fuerte, el Cabildo y la Catedral. Junto a estos destacaron otras construcciones como las Iglesias de San Francisco, Santo Domingo, San Ignacio, Montserrat y San Pedro Telmo, dando precisamente estos dos últimos templos el nombre a los dos barrios que conforman actualmente el Casco Histórico: el de Montserrat y el de San Telmo. Este último, situado hacia el sur, fue el del primitivo puerto de la ciudad, cuyo centro, localizado en la actual plaza Dorrego, sirvió de apeadero de las carretas que iban hacia la Plaza Mayor a través de la que fuera la calle Mayor de la ciudad (actual Defensa)⁸.

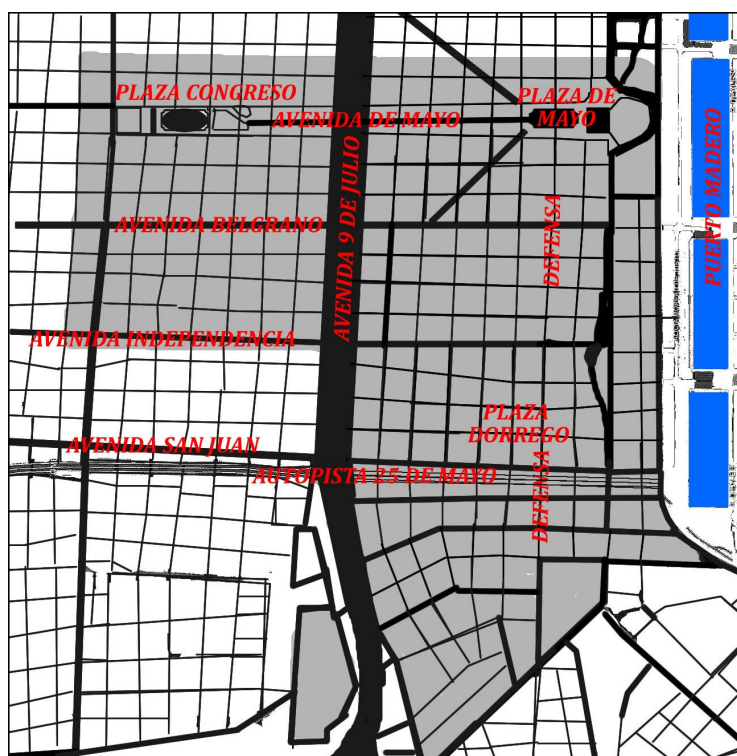


Figura 1: Plano actual del área central de la ciudad de Buenos Aires. En gris se destaca el Casco Histórico, conformado por los barrios de Monserrat (parte superior) y San Telmo (parte inferior).

Fuente: Elaboración propia.

Para fines del siglo XVIII podía percibirse en el plano arquitectónico de dicha ciudad la influencia del neoclasicismo, concretamente en aspectos tales como el despojo de la ornamentación barroca y en la tendencia a la volumetría prismática, imponiéndose el techo plano o azotea en sustitución del tejado. Esto constituyó un reflejo más de la persistencia del tradicional sistema de estratificación centro-periferia, aspecto que contribuyó al arraigo del neoclasicismo español en diferentes puntos del territorio americano, entre los cuales se encontraba el Río de la Plata⁹. Otro aspecto destacable en este sentido para el caso concreto de Buenos Aires fue

⁸ Para una profundización en el estudio del Buenos Aires colonial consultar BARBA, Enrique. *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*. Tomo I. Buenos Aires: Abril, 1983; GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo E. *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2002; ZABALA, Rómulo y GANDÍA, Enrique de. *Historia de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, tomo I (1536-1718), tomo II (1719-1800). Respecto a la historia del barrio de San Telmo, consultar ASLÁN, Liliana [et al]. *Buenos Aires: San Telmo 1580-1970*. Buenos Aires: Agencia Española de Cooperación Internacional; Junta de Andalucía; Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1992.

⁹ GUTIÉRREZ, Ramón. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones Cátedra, 1997, p. 237-238.

el de la construcción de la Recova en 1802, que dividió en dos la plaza Mayor para que los comerciantes instalaran en ella sus tiendas¹⁰.

En lo que respecta a la Ciudad Vieja de Montevideo, fue en sus inicios el casco urbano fortificado de la ciudad de *San Felipe y Santiago de Montevideo*, enclave estratégico creado como mencionamos por los españoles en la década de 1720, en una península situada en la orilla septentrional del Río de la Plata. Dicha península se asoma en su frente norte a una bahía con condiciones de puerto natural excepcionales, hecho que permitió que la ciudad uniera desde fechas tempranas a su carácter militar el de centro portuario. Previamente a que esto se produjera, la ciudad fue establecida por real cédula de 1749 como cabeza de gobernación. A medida que las posibilidades económicas lo permitieron, especialmente a partir de las décadas finales del siglo XVIII, se fueron levantando en su entramado urbano, proyectado con trazado reticular y plaza al centro (actual plaza de la Constitución), viviendas inspiradas en las existentes en Buenos Aires y la bahía de Cádiz y edificios relevantes como el de la Iglesia Matriz o el del Cabildo. También, un complejo defensivo del que destacarían una Ciudadela que se localizaba en la actual plaza Independencia y las Bóvedas, de las que quedan algunos testimonios en la plazoleta del mismo nombre. En Montevideo también el estilo Neoclásico, concebido como único por las academias borbónicas para cualquier territorio del Imperio, alcanzó una gran difusión¹¹.



Figura 2: Plano actual de la Ciudad Vieja de Montevideo. **Fuente:** Elaboración propia.

Para esos momentos, el naturalista Félix de Azara incluyó durante su viaje por la América meridional a esta ciudad junto a otras como Buenos Aires, Asunción, Corrientes, Maldonado y Santa Fe de la Vera-Cruz, entre “las únicas ciudades

¹⁰ VIDAURRETA, Alicia. Países del Río de la Plata. En: CERRILLOS, María Luisa (coord. general). *Historia Urbana de Iberoamérica: la Ciudad Ilustrada. Análisis regionales (1750-1850)*. Tomo III-2. Madrid: Testimonio, 1992, p. 684 y 690.

¹¹ Para una profundización en el análisis de las características urbanísticas y arquitectónicas de Montevideo durante el período colonial consultar LUQUE AZCONA, Emilio José. *Ciudad y poder: la construcción material y simbólica del Montevideo colonial (1723-1810)*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Universidad de Sevilla; Diputación de Sevilla, 2007.

españolas del país”¹².

2.2. Etapa de la expansión imperialista de Inglaterra y Francia

La coyuntura vivida en el Río de la Plata cambiaría con los conflictos desatados en el marco de los procesos independentistas. Las primeras generaciones del siglo XIX se encontraron con el reto de formar una nación y para ello se inspiraron en países como Francia, Inglaterra o algo después Estados Unidos. No obstante, la inestable coyuntura política y económica dificultaría el desarrollo urbano en la región del Río de la Plata hasta bien avanzado el siglo XIX. Así, en Buenos Aires, que hacia 1810 contaba con unos 45.000 habitantes, el paisaje urbano y arquitectónico experimentó pocas transformaciones y la distribución espacial de los grupos ocupacionales no se alteró en las décadas siguientes a la Independencia, al continuar concentrándose los grupos de poder de la ciudad en el triángulo central más densamente poblado, en el que se encontraba el núcleo administrativo y comercial de la ciudad¹³. No obstante, personalidades como la de Bernardino Rivadavia impulsaron ya en la década de 1820 el deseo de construir a Buenos Aires “en la imagen de la ciudad europea <<culta y civilizada>> frente a la <<barbarie>> expresada por las formas de vida tradicionales”, aspecto que apenas se plasmaría en la construcción del pórtico dodecástilo de la Catedral, la Sala de Representantes de Buenos Aires y los “revivals” neogóticos y neogriegos de las iglesias protestantes¹⁴.



Figura 3: Pórtico dodecástilo de la Catedral de Buenos Aires.

Fuente: Emilio José Luque Azcona (2008).

En los años que siguieron a la independencia de la nueva República del Uruguay, Montevideo experimentó un relevante crecimiento demográfico, alentado por la llegada de un importante contingente de inmigrantes, principalmente franceses, italianos o ingleses. De contar con poco más de 9.300 habitantes hacia 1808¹⁵, la ciudad superó los 31.000 habitantes a inicios de la década de 1840. Este

¹² AZARA, Félix. *Viajes por la América Meridional*. Madrid: Espasa-Calpe, 1969, p. 280-281.

¹³ VIDAURRETA, Alicia. Op. cit., p. 682.

¹⁴ GUTIÉRREZ, Ramón. Op. cit., p. 391-393. Como afirma Alicia Vidaurreta, un elevado porcentaje de los decretos del período 1821-1827 estuvieron dedicados a “reglamentar y legislar sobre la ordenación de la ciudad y del espacio productivo, en una tentativa de vasto alcance encaminada hacia la adaptación de la estructura urbana y rural para la inserción del territorio de la provincia de Buenos Aires en el mercado internacional”. VIDAURRETA, Alicia. Op. cit., p. 707.

¹⁵ I.H.A. “Ciudad Vieja. Aspectos edificios y urbanísticos”, Repartido N° 89/972, Folio III. Citado por

hecho propició la rápida demolición del antiguo recinto de muralla y el trazado de un ensanche denominado *Ciudad Nueva*, con eje en la que más tarde sería principal arteria de la ciudad, la avenida 18 de Julio, al situarse en ella grandes comercios, lujosas residencias, salas de espectáculos y oficinas. Como espacio público que conecta la Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva se conformó la Plaza Independencia, que se consolidaría como escenario de los actos públicos oficiales. Su actual forma regular y dimensiones que triplicaron a las originales, fueron ideadas hacia 1837 respondiendo al tipo de plaza laudatoria ideada por el clasicismo francés. Al mismo tiempo la ciudad adquiriría una nueva fisonomía, al reemplazarse los techos de teja por azoteas con miradores y transformarse la ornamentación de numerosas fachadas con el neoclasicismo introducido por constructores italianos y el eclecticismo historicista con claras influencias francesas¹⁶.

No obstante, las grandes transformaciones llegaron para Buenos Aires y Montevideo a partir de la década de 1880, favorecidas por las posibilidades que se le presentaban a la región del Río de la Plata en el esquema económico internacional, en unos momentos en los que el positivismo ganaba adeptos en la región e Inglaterra actuaba como principal núcleo rector del subsistema económico iberoamericano. En este sentido, fue la preferencia del mercado mundial por los países productores de materias primas y potenciales consumidores de productos manufacturados lo que estimuló en ambas ciudades-puerto la concentración de una crecida y variada población, al tiempo que aceleró “las tendencias que procurarían desvanecer el pasado colonial para instaurar las formas de la vida moderna”¹⁷.

Así, en un período de treinta años, la capital argentina dejó de ser una “Gran Aldea” para convertirse en una nueva “Atenas” o “París de la América del Sur”, como muchos le consideraban en los magnos festejos del Centenario de la Independencia del año 1910¹⁸. Ello respondió en buena medida al interés de las autoridades por transformar la escenografía urbana preexistente y fomentar la inmigración europea, con el objetivo de incorporar la ciudad “al sistema prestigiado” y hacerle cosmopolita. Buenos Aires pasó así de contar con 174.000 pobladores en 1869 a cerca de un millón en 1900. La ruptura total con lo existente planteada por los proyectos teóricos de transformación urbana, inspirados en las medidas adoptadas por el Barón Haussmann en París y las aplicadas en otras ciudades europeas, se reflejó principalmente en actuaciones como la de la apertura de la Avenida de Mayo entre la plaza del mismo nombre y la de Lorea a modo de salón urbano, la unión de las dos plazas centrales en una sola haciendo desaparecer la Recova que les separaba o la construcción de edificios de influencias parisinas, italianizantes e incluso germánicas. En este sentido, de manera parecida a lo sucedido en otras ciudades iberoamericanas, en Buenos Aires se desarrollaron en el plano arquitectónico tres fenómenos de manera simultánea a lo largo de las tres primeras décadas del siglo

CARMONA, Liliana. *Ciudad Vieja de Montevideo, 1829-1991. Transformaciones y propuestas urbanas*. Montevideo: Instituto de Historia de la Arquitectura; Fundación de Cultura Universitaria, 1993, p. 8.

¹⁶ BONILLA, Francisco (coord.). *Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo*. Sevilla: Junta de Andalucía; Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1992, p. 44 y 48; CARMONA, Liliana. Op. cit., p. 8-11 y 40; GUTIÉRREZ, Ramón. Op. cit., p. 389.

¹⁷ ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. 4ª ed. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 1986, p. 247-248.

¹⁸ Al respecto consultar VÁZQUEZ-RIAL, Horacio (direct.). *Memoria de las ciudades. Buenos Aires, 1880-1930. La capital de un imperio imaginario*. Madrid: Alianza Editorial, 1996.

XX: el *Art Nouveau* y las experiencias modernistas, el intento de hacer una arquitectura americana con sustento teórico propio mediante *la Restauración Nacionalista* y el proceso del *Art Déco*¹⁹.

De forma paralela a todo lo expuesto, se produjo en Buenos Aires un proceso de turgurización en la zona situada hacia el sur de la Plaza de Mayo (actuales barrios de San Telmo y Monserrat), que tuvo sus inicios en las epidemias de cólera y fiebre amarilla de 1867 y 1871 respectivamente. Con ello se produjo la huida de las grandes familias hacia el norte de la citada plaza, convirtiéndose las viejas casonas a partir de entonces en casas de inquilinato o “conventillos” en las que se agolparon numerosas personas en condiciones de hacinamiento. El conventillo típico se componía de patios rodeados por una o dos plantas de habitaciones que se alquilaban a diferentes familias, con un pequeño lugar para cocinar por delante y un espacio común para el aseo y lavado de ropa²⁰. Mientras tanto, el barrio norte y la costa experimentaron un desarrollo privilegiado, con la construcción de suntuosos edificios de comercios y viviendas y la apertura de amplias avenidas, paseos y parques²¹.

En el terreno de las infraestructuras, mediante el aporte de capitales británicos a través de préstamos se produjo una ampliación de las instalaciones portuarias. Tras los numerosos problemas técnicos presentados por Puerto Madero, construido entre 1887 y 1898 frente al centro tradicional de la ciudad y sus alrededores (concretamente desde la Calle Suárez del barrio de La Boca hasta Juncal cerca de Retiro), el gobierno nacional decidió en 1907 la construcción hacia el norte del Puerto Nuevo, conformándose con ello una barrera que aisló la zona respecto de la costa²². Al mismo tiempo, el transporte público también experimentó un espectacular desarrollo, aspecto este último que propició, como en otros centros urbanos del planeta, la migración centro-periferia y una consecuente disminución de la población de las circunscripciones centrales²³.

En Montevideo, el contacto permanente con las modalidades arquitectónicas internacionales en boga y la etapa de progreso económico vivida por el Uruguay durante las primeras décadas del siglo XX, dejaría su impronta en la Ciudad Vieja, con obras como la del edificio de la Aduana en la acera norte de la Rambla portuaria o el de oficinas llamado *Centenario* de la avenida 25 de Mayo. Dentro del centro neurálgico montevideano la parte que concentró los mejores ejemplos de tramos y edificios fue la zona norte cercana a la bahía²⁴. Precisamente, esta última fue la que pasó a concentrar un importante volumen de actividades terciarias y una menor densidad de habitantes, como consecuencia del gran desarrollo de las instituciones bancarias, oficiales y privadas fundadas en la ciudad a fines del siglo XIX, la apertura de comercios o la instalación de negocios hoteleros. Como consecuencia de todo lo expuesto, la Ciudad Vieja pudo reforzar en esos momentos su papel

¹⁹ GUTIÉRREZ, Ramón. Op. cit., p. 529-572.

²⁰ VÁZQUEZ-RIAL, Horacio. Op. cit., p. 57.

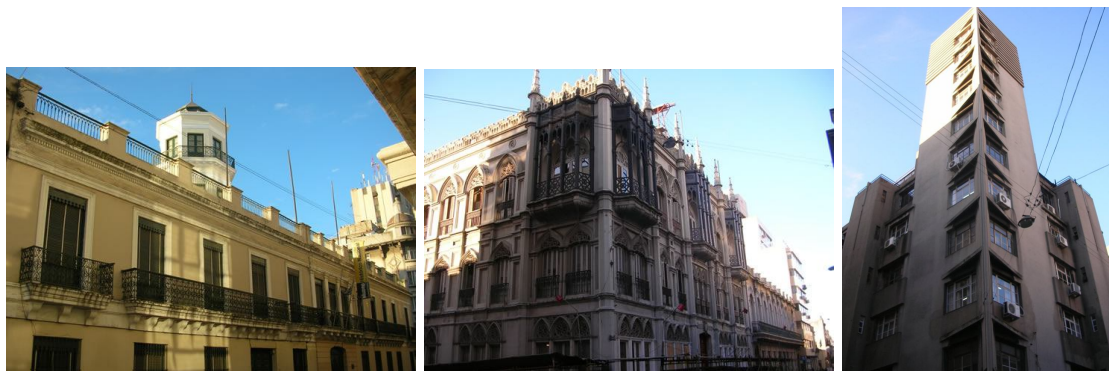
²¹ WERCKENTHIEN, Cristian G. *El Buenos Aires de la belle époque. Su desarrollo urbano 1880-1910*. Buenos Aires: Editorial Vinciguerra, 2001, p. 127.

²² NOGUÉS, Germinal. *Buenos Aires, ciudad secreta*. Buenos Aires: Ruy Díaz; Sudamericana, 1996, p. 93-95.

²³ WERCKENTHIEN, Cristian G. Op. cit., p. 127.

²⁴ CARMONA, Liliana. Op. cit., p. 79.

centralizador al aumentar su especialización como área de servicios, al tiempo que los sectores acomodados comenzaban a desplazarse hacia los nuevos ensanches buscando el espacio y la naturaleza exigido por sus amplias residencias²⁵. Otro lugar emblemático de la Ciudad Vieja que apareció en esas décadas fue la plaza Zabala que, conformada tras la demolición de la antigua Casa de Gobierno, fue ajardinada hacia 1890 respondiendo al espíritu de la Belle Epoque, que aspiró asemejar a Montevideo a las ciudades-jardín europeas. Se convertía así, junto con la Plaza Constitución (antigua Plaza Matriz), en uno de los principales lugares de esparcimiento dentro del corazón de la ciudad²⁶.



Figuras 4, 5 y 6: Diversidad de estilos arquitectónicos en la Ciudad Vieja. Casa de Rivera (primera mitad del siglo XIX), Junta Departamental (1870) y Edificio Centenario (1929).

Fuente: Emilio José Luque Azcona (2008).

Con la nueva coyuntura vivida en Iberoamérica tras la crisis desatada con el crack de 1929, se inició en la región el período que autores como José Luis Romero califican de “las ciudades masificadas”. Ello se debe al espectacular crecimiento demográfico experimentado por sus metrópolis, principalmente con la llegada de población originaria del medio rural u otros pueblos y ciudades en los que las perspectivas económicas eran más limitadas. Es por ello que hacia 1940 el Gran Buenos Aires contaba ya con dos millones y medio de habitantes y se encontraba entre las mayores áreas urbanas del planeta, al tiempo que Montevideo sobrepasaba el medio millón²⁷.

2.3. Etapa de la expansión financiera liderada por Estados Unidos

Tras la Segunda Guerra Mundial se produjo el reemplazo de Inglaterra por Estados Unidos como principal núcleo rector del subsistema económico iberoamericano, aspecto que propició la transferencia del diseño del urbanismo norteamericano al modelo urbano de dicha región²⁸. Todo ello en el contexto de un acelerado crecimiento demográfico experimentado por sus principales centros urbanos, que hizo que para los años setenta el Gran Buenos Aires contara con 8 millones y medio de habitantes y Montevideo con 2 millones²⁹. Esto se tradujo en un cambio importante en la fisonomía de ambas ciudades, en unos momentos, las décadas de 1950 y 1960, en los que los centros neurálgicos de numerosos núcleos

²⁵ Ibídem, p. 49-51.

²⁶ BONILLA, Francisco. Op. cit., p. 34.

²⁷ ROMERO, José Luis. Op. cit. p. 327-328.

²⁸ PANADERO MOYA, Miguel. Presente y Futuro de la Ciudad Iberoamericana. En: RODRÍGUEZ VIQUEIRA, Manuel. *Las Ciudades del Encuentro*. México D.F.: Grupo Noriega Editores, 1992, p. 150.

²⁹ ROMERO, José Luis. Op. cit., p. 327-328.

urbanos eran mutilados o casi completamente transformados, de manera irreparable en casos como el de Caracas³⁰. Todo ello se veía justificado con posiciones como la *funcionalista*, que veía en la centralidad histórica un freno a la modernidad y al desarrollo cultural de la ciudad, o la *desarrollista*, que justificaba la necesidad de un supuesto crecimiento económico que estaría por encima de lo patrimonial³¹. Junto a ello, la ausencia de leyes de protección del patrimonio histórico permitió durante esos años que la industria inmobiliaria hiciera sus estragos.

En Buenos Aires desaparecieron durante esas décadas numerosos testimonios arquitectónicos de gran valor y se construyeron edificios con alturas y lenguajes arquitectónicos que rompieron de forma brusca el entorno preexistente. Hubo incluso proyectos como el de Antonio Bonet de 1956, que propuso la destrucción precisamente del Barrio Sur, conformado por los barrios de Monserrat y San Telmo como vimos³². También, durante el gobierno dictatorial iniciado en 1976, se pusieron en marcha grandes obras urbanas, entre las que destacaron la apertura de autopistas interiores por el corazón mismo de la ciudad, con el objetivo de facilitar un rápido acceso al centro desde las vías rápidas interurbanas. Esto produjo la conformación de barreras urbanas con las consiguientes fragmentaciones sociales y espaciales, que se privilegiara el transporte privado en detrimento del público y que se produjeran ocupaciones ilegales de propiedades privadas y públicas por la lentitud en las obras³³.

Mientras tanto, en Montevideo comenzó a mediados de los años 50 una crisis económica que repercutió de forma importante en la actividad del puerto, al que se encontraba estrechamente ligada la Ciudad Vieja, por lo que en esta última comenzó un proceso de deterioro progresivo. En este sentido, el diagnóstico que se hizo durante la elaboración del plan Director para la ciudad de Montevideo del año 1956 reflejaba ya una preocupación por la desvalorización de la Ciudad Vieja, con el desplazamiento progresivo del comercio hacia la avenida 18 de Julio. Para paliar esta situación, la Junta Departamental puso en consideración el Plan de Remodelación Integral de la Península al año siguiente, contemplando la constitución de la Ciudad Vieja en un distrito único, dividido en unidades vecinales, conformado por un sector comercial desarrollado en la planta baja de edificios torre y centros culturales. Dicha propuesta daba gran importancia a la organización vial, zonificaba las funciones e incluía una protección puntual del monumento histórico, con medidas como la restauración del Cabildo, la reubicación de la Puerta de la Ciudadela en su emplazamiento original o la conservación de algunos edificios aislados, mientras que el resto quedaba conformado en base a altas torres rodeadas de zonas verdes. Otra propuesta paralela fue la realizada por la "Asociación Pro Ciudad Vieja", en la que alegando aspectos como el estado de abandono de numerosos inmuebles de la zona o los problemas de tráfico, abogaba por convertir la península en un "centro comercial turístico" de atractivo mundial, mediante la

³⁰ CERRILLOS, María Luisa. Programa de Revitalización Integral de Centros Históricos de Iberoamérica. En: RODRÍGUEZ VIQUEIRA, Manuel. Op. cit., p. 183.

³¹ CARRIÓN, Fernando. *Lugares o flujos centrales: los centros urbanos*. Santiago de Chile: CEPAL/ECLAC, 2000, p. 11 y 12. Serie Medio Ambiente y desarrollo, n. 29.

³² GUTIÉRREZ, Ramón. Op. cit., p. 691.

³³ AIRALDI, E. *Plan de Manejo del Casco Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Secretaria de Cultura del Gobierno de Buenos Aires, s.d., p. 23.

construcción de edificios de la mayor capacidad y altura posible³⁴.

No obstante, muchas de estas medidas no se llevaron a cabo finalmente, más que por falta de voluntad por coyunturas que no incentivaron la inversión inmobiliaria. Ello permitió que la Ciudad Vieja mantuviera sus caracteres dominantes hasta mediados de los años setenta, al tiempo que el proceso de deterioro de la zona seguía su curso, especialmente bajo la política de liberalización y privatización impulsada durante la dictadura militar (1973-1984). En esos momentos, actividades de carácter especulativo propiciaron que se produjera una sustitución de edificios singulares por otros inadecuados y de menor valor, como consecuencia del espíritu especulativo en el contexto del “boom de la construcción” de esos años. También, la aparición de numerosos solares baldíos tras el derrumbe de inmuebles preexistentes cuando el “boom” empezó a decrecer o resultaba más rentable explotar aparcamientos para vehículos a cielo abierto. A todo ello se añadió el incremento del tránsito de vehículos, la acumulación de residuos en los solares baldíos, la tugurización de inmuebles abandonados con la llegada de personas de escasos recursos al centro de la ciudad y la progresiva disminución en el número de habitantes en la zona, esto último por la huida de los sectores acomodados y la especialización funcional del área³⁵.



Figuras 7 y 8: Ruptura y contrastes en el paisaje urbano y arquitectónico del Barrio de San Telmo (Defensa con Independencia y Autopista 25 de Mayo). **Figura:** Emilio José Luque Azcona (2008).



Figuras 9 y 10: Solares baldíos y edificios tugurizados en la Ciudad Vieja. **Figura:** Emilio José Luque Azcona (2008).

³⁴ CARMONA, Liliana. Op. cit., p. 99-105.

³⁵ Ibídem, p. 133-136.

Ante la situación que caracterizaba a las áreas centrales antiguas de Buenos Aires y Montevideo, diferentes grupos empezaron a reivindicar, también en los años setenta, la recuperación urbana de esos espacios, en unos momentos en los que a nivel continental se producía la revisión y el dictado de leyes sobre patrimonio y se elaboraban proyectos orientados a la conservación de sus bienes culturales³⁶. Diferentes gobiernos locales de la región, algunos solos y otros con apoyo de instituciones internacionales, nacionales o regionales, tanto públicas como privadas, se embarcaron a partir de entonces en proyectos con los que pretendían la recuperación de sus hasta entonces olvidados cascos coloniales. Ello se produjo en unos momentos en los que en los países más industrializados se experimentaba una recuperación simbólica de los centros urbanos, con el retorno de los sectores medios y altos y la mejora de las infraestructuras de estos espacios³⁷.

En el caso específico de Buenos Aires, fue a fines de la década de 1960 cuando comenzaron a adoptarse las primeras medidas para la protección del patrimonio. Entre ellas estuvo la creación en 1967 de una Comisión Técnica Municipal para seleccionar todo aquello que fuese testimonial de la arquitectura porteña en los edificios que se demolían para continuar el ensanche de la Avenida 9 de Julio. La acumulación de elementos de la historia arquitectónica y costumbrista de la Ciudad de Buenos Aires obtenidos con las demoliciones derivó en la creación al año siguiente del *Museo Edilicio*, al poco tiempo llamado *Arquitectónico* y algo después *de la Ciudad*. Dicha institución nació con la función de documentar, investigar y mostrar la historia y las costumbres de la ciudad. Su sede se estableció en una vivienda de la primera mitad del siglo XIX, localizada a una manzana escasa de la Plaza de Mayo³⁸. Por otra parte, en 1970 se inauguró la Feria de San Pedro Telmo que, caracterizada por sus puestos en los que se venden antigüedades de todo tipo, contribuyó a la revalorización de la hasta entonces desprestigiada área sur³⁹. Siete años más tarde se creó el Código de Planeamiento Urbano del Distrito U24, comprendiendo los antiguos barrios de Catedral al Sur, San Telmo y Avenida de Mayo, caracterizándolo como “ámbito de preservación y salvaguardia de valores arquitectónicos, históricos y culturales”. Poco después, en 1979 se constituyó una Comisión Técnica con carácter permanente para la preservación de las zonas históricas de la Ciudad. Entre sus funciones estuvo la de elaborar las normas que se aplicarían al sector y que tras su promulgación fueron incorporadas al Código de Planeamiento Urbano que primera vez incluía la preservación histórica como tema vital de la ciudad⁴⁰.

No obstante, la crisis financiera de los años ochenta supuso para Argentina un freno importante en lo que se refiere a iniciativas orientadas a la recuperación de cascos/centros históricos, tras el fuerte impacto que el crecimiento de la desigualdad

³⁶ CRESPO TORAL, Hernán. La Convención del Patrimonio Mundial y su impacto en América Latina. *PH Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. Dossier Patrimonio Mundial 1972 – 2002*. Año 2002, año n. 10, n. 40-41, p. 166-173.

³⁷ Para más información consultar ATKINSON, Rowland y BRIDGE, Gary. *Gentrification in a global perspective: the new urban colonialism*. Oxon: Routledge, 2005.

³⁸ PEÑA, José María. *Museo de la Ciudad. Colección cuadernos educativos*. Buenos Aires: Comisión para la preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires, 2003, p. 13-15.

³⁹ *Ibidem*, p. 77.

⁴⁰ AIRALDI, Estefanía. *Plan de Manejo del Casco Histórico de la ciudad de Buenos Aires. San Telmo – Monserrat*. Buenos Aires: Secretaría de Cultura; Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, s. d., p. 23.

y la marginalidad tuvo para el desarrollo equilibrado de muchas ciudades iberoamericanas. Éstas experimentaron en esos momentos un agravamiento de la polarización espacial, con barrios de primer mundo que coexisten con otros de tercer y cuarto mundo. El aumento de la pobreza empeoró las condiciones de precariedad y hacinamiento existentes en muchos centros históricos, influyendo en ello aspectos como la imposibilidad de acceso a viviendas dignas de alquiler para amplios sectores de la población o a la mayor dificultad para la ocupación de tierras para la autoconstrucción. En dicho contexto, en el centro neurálgico de la capital argentina se produjo un incremento de la toma de viviendas desocupadas por parte de una población de menores ingresos⁴¹, al tiempo que se abrían negocios de antigüedades atraídos por la celebración de la Feria de San Pedro Telmo y algunos artistas y artesanos reformaban inmuebles de la zona.



Figuras 11 y 12: Interior del Museo de la Ciudad de Buenos Aires y venta de antigüedades y artesanías en el Pasaje de la Defensa (San Telmo). **Fuente:** Emilio José Luque Azcona (2008).

En el caso de Montevideo, un grupo de estudiantes, profesionales y habitantes de la ciudad comenzaron un movimiento en defensa de la Ciudad Vieja a fines de los años setenta y a inicios de los ochenta, en pleno período autoritario. Mediante la realización de audiovisuales, folletos, debates y publicaciones, el Grupo de Estudios Urbanos (GEU) liderado por el arquitecto Mariano Arana, contribuyó a la sensibilización de gran parte de la opinión pública y la elaboración de un marco normativo para la protección de la zona⁴². Surgieron así propuestas orientadas a la recuperación urbana, defendiendo “una identificación del hombre con su ciudad y de una memoria colectiva”.

Como menciona la arquitecta Liliana Carmona, el acceso del ámbito legislativo a este mismo espíritu dio lugar a la instrumentación de una política urbana que abrió nuevas perspectivas respecto al panorama presentado por la Ciudad Vieja en esos momentos. Uno de los hechos más significativos, en este sentido, fue la celebración de un Simposio sobre “Patrimonio Cultural y Natural” organizado por la Sociedad de Arquitectos del Uruguay y realizada en Colonia en noviembre de 1981, en el que entre otras cosas se recomendó la adopción de medidas para la salvaguarda de la Ciudad Vieja⁴³. Poco después, el 28 de julio de 1982 se aprobó un decreto municipal por el cual se reconocieron las peculiaridades del área y se declaró de interés

⁴¹ Ibídem, p. 35.

⁴² BERDIA, Adriana y ROLAND, Patricia. El centro histórico de Montevideo: de la iniciativa social al liderazgo institucional. *Centro-h* [en línea]. Dic. 2008, n. 2, p. 113-119. Disponible en <<http://www.rau.edu.uy/fcs/dts/Mip1/29.pdf>>. [Consulta: 29-09-2009].

⁴³ CARMONA, Liliana. Op. cit., p. 136.

municipal su protección. Con este objetivo se creó la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja, órgano integrado por diferentes instituciones dotado de competencias muy amplias, con la misión de controlar las obras que se ejecutaran en la zona y la puesta en valor del conjunto. En dicho cometido, la Comisión encontró una fuerte oposición en propietarios, inversores y técnicos, por lo que la etapa inicial se caracterizó por un fuerte proteccionismo, con el objetivo de combatir la fiebre demoledora hasta entonces existente. Entre las medidas emprendidas se encuentra el “Inventario Básico del Patrimonio Arquitectónico de la Ciudad Vieja” desarrollado en 1983, que permitió sentar las bases, junto a otros estudios, para el Plan de Rehabilitación Integral de la Ciudad Vieja, enfocado a aspectos tales como el repoblamiento del área, el mejoramiento de la calidad de vida y el establecimiento de una política de vivienda. También, la incorporación de normas que rigen la instalación de carteles, toldos y marquesinas en áreas testimoniales. Otro de los aspectos destacables fue la declaración de la Ciudad Vieja como “Área de Intervención Urbana Prioritaria”, destinada a frenar el proceso de tugurización existente⁴⁴.

No obstante, aquí también la crisis financiera de los años ochenta ocasionó un importante revés para la puesta en marcha de medidas orientadas a la revitalización de la zona, precisamente cuando los procesos de reestructuración productiva y globalización económica se agudizaban, afectando de manera considerable a los sistemas urbanos del planeta. En el siguiente apartado veremos de qué forma estos procesos han venido repercutiendo en los casos de estudio analizados en el presente trabajo.

3. El Casco Histórico de Buenos Aires y la Ciudad Vieja ante los recientes procesos de reestructuración productiva y globalización económica

3.1. Nueva lógica territorial y competitividad urbana

Los procesos de reestructuración productiva y globalización económica de las últimas décadas han consolidado una nueva lógica territorial, tras la conformación de redes que cambian de manera constante y generan una creciente interdependencia a escala mundial entre territorios, al organizarse el espacio en función de la posición que ocupan en ellas los distintos lugares. En este sentido, las ciudades mejor posicionadas son las que cuentan con centros financieros de gran relevancia, sedes centrales transnacionales, instituciones internacionales, tienen un importante crecimiento del sector servicios avanzados, un tamaño demográfico determinado y constituyen destacados centros de comunicación⁴⁵.

En el plano urbanístico todo esto se ha reflejado en la importancia estratégica adquirida por los márgenes de las principales regiones metropolitanas para la construcción de ambientes adecuados a la nueva economía urbana. En este sentido, en numerosas ciudades han aparecido desde la década de 1980 “formaciones socio-espaciales”, como centros comerciales diversificados y/o especializados (shopping

⁴⁴ Ibídem, p. 136-141.

⁴⁵ Para más información consultar CASTELLS, Manuel. *The rise of the Network Society*. Massachusetts; Oxford: Blackwell, 1996; SASSEN, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press, 1991; VELTZ, Pierre. *Mondialisation, villes et territoires: L'économie d'archipel*. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

malls), complejos empresariales y edificios corporativos inteligentes, hoteles de lujo y súper lujo y conjuntos para la celebración de ferias internacionales y grandes eventos. También, barrios cerrados protegidos y segregados y edificios de apartamentos en altura que responden en ambos casos a las demandas de sectores de altos y medios ingresos.

Otros espacios que también reflejan el impacto que la globalización tiene sobre el medio urbano son los barrios y centros históricos y antiguos frentes costeros urbanos que han experimentado proyectos de intervención de gran envergadura, con el fin de conformar nuevos escaparates para hacer más atractivas sus respectivas ciudades de cara a la atracción de inversiones y visitantes. Todo ello, como consecuencia de la adhesión durante la década de 1990 de numerosas ciudades del planeta al fenómeno del *city marketing*⁴⁶.

En lo que respecta a las medidas aplicadas sobre áreas centrales antiguas, en muchas de ellas se ha priorizado la creación de entornos atractivos y agradables para el turismo frente a las necesidades de los habitantes, produciéndose por ello la adaptación de edificios concebidos como viviendas para usos demandados por el turismo, la erradicación del comercio ambulante con el objetivo de conformar una imagen más “civilizada” y la expulsión de la población residente de escasos recursos por considerársele incompatible para el desarrollo de la actividad turística⁴⁷. Algunas de estas acciones han derivado en el proceso que el geógrafo David Harvey denomina de “mercantilización multinacional homogeneizadora”, originado a partir de la sustitución de los comercios locales por establecimientos multinacionales y la “disneyficación” del paisaje urbano, hecho que por lo general termina por otorgar los beneficios del capital simbólico al que todos han contribuido a multinacionales y un pequeño segmento poderoso de la burguesía local⁴⁸.

Para el caso iberoamericano, tras los importantes desequilibrios económicos experimentados por la región durante la década de 1980, la mayor parte de los países hicieron importantes esfuerzos para participar competitivamente en la economía mundial en el contexto de la globalización contemporánea⁴⁹. Como consecuencia de ello se ha producido un fortalecimiento de la primacía urbana en São Paulo, Ciudad de México y Buenos Aires en el sistema urbano regional⁵⁰, al tiempo que algunas ciudades pequeñas y medianas han logrado también aumentar su peso específico en la región, gracias a la expansión de zonas francas y la

⁴⁶ Para más información sobre el fenómeno del *city marketing* consultar DUFFI, Hazel. *Competitive Cities: Succeeding in the Global Economy*. London: Routledge, 1995; KOLB, Bonita. *Tourism Marketing for Cities and Towns: Using Branding and Events to Attract Tourists*. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2006; KOTLER, Philip [et al]. *Marketing Asian places: Attracting investments, industry and tourism to cities, states and nations*. Singapur: John Wiley & Sons, 2001; LAW, Cristopher M. *Urban Tourism: Attracting Visitors to Large Cities*. London: Mansell, 1994; SMITH, Hedley. *Marketing the City: The role of flagship developments in urban regeneration*. London: Taylor & Francis, 1993.

⁴⁷ CARRIÓN, Fernando. Op. cit., p. 20.

⁴⁸ HARVEY, David. *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Ediciones Akal, 2007, p. 430.

⁴⁹ MENANTEAU HORTA, Darío. Impactos Socio-Políticos de la Globalización en América Latina. *Revista Austral de Ciencias Sociales* [en línea]. 2002, n. 6, p. 20. Disponible en <<http://mingaonline.uach.cl/pdf/racs/n6/art02.pdf>>. [Consulta: 20-12-2008].

⁵⁰ MONTOYA, Jhon Williams. Sistemas urbanos en América Latina: Globalización y urbanización. *Cuadernos de Geografía* [en línea]. 2004, n. 13, p. 53. Disponible en <<http://agora.ulaval.ca/~jwmon/ciudadglobalCGEO2004.pdf>>. [Consulta: 15-12-2008].

actividad turística a gran escala⁵¹. De forma paralela, las centralidades históricas de las principales urbes también experimentaron importantes transformaciones como consecuencia de la internacionalización de la economía de la región y la puesta en marcha de una estrategia de desarrollo neoliberal. Todo ello se ha traducido en la formación de una red incipiente de “subcentralidades” metropolitanas, de forma parecida a lo sucedido en otras zonas del planeta⁵².

Tanto en la ciudad de Buenos Aires como en Montevideo se han conformado desde inicios de los años noventa nuevas centralidades que conectan lo local con lo global, algunas como consecuencia del deseo de sus autoridades de crear nuevos escaparates urbanos para la atracción de capitales y visitantes. Uno de los principales escenarios escogidos para ello en ambos casos han sido sus respectivos frentes portuarios, inspirándose en iniciativas similares llevadas a cabo en ciudades de Europa y Estados Unidos de Norteamérica. En el caso concreto de Buenos Aires se ha cumplido con ello la quinta y última fase identificada por Brian Hoyle en las relaciones entre puertos y ciudades, en el sentido de que Puerto Madero, localizado junto al Casco Histórico de la ciudad como vimos, ha experimentado desde los años noventa un intenso proceso de remodelación orientado a recomponer su carácter urbano, promover el alojamiento de actividades terciarias y de tipo residencial y acercar la ciudad al río⁵³. Las medidas adoptadas han incluido tanto la mejora de las infraestructuras de la zona, como la recuperación de parte del patrimonio inmueble preexistente, la incorporación de obras realizadas por arquitectos de prestigio internacional, como el puente de la Mujer de Santiago Calatrava, o el acondicionamiento de espacios para oficinas, instalaciones universitarias, comercios, hoteles de lujo, congresos y complejos residenciales orientados a sectores de alto poder adquisitivo⁵⁴.

⁵¹ BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel y BELIL, Mireia. Descentralización y gestión urbana. En: LUNGO, Mario. *Lo urbano: teoría y métodos*. San José de Costa Rica: EDUCA, 1989. Citado por: DÍAZ ORUETA, Fernando. La ciudad en América Latina: entre la globalización y la crisis. *América Latina Hoy* [en línea]. Abr. 1997, vol. 15, n. 15. Disponible en <<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=30801502>>. [Consulta: 07-01-2009].

⁵² Para una profundización en el estudio de la transformación experimentada a partir de los años noventa por la centralidad histórica en Buenos Aires consultar CICCOLELLA, Pablo y MIGNAQUI, Iliana. Globalización y transformaciones de la centralidad histórica en Buenos Aires. *Centro-h* [en línea]. Abr. 2009, n. 3, p. 91-101. Disponible en <<http://www.revistacentro-h.org/pdf/37.pdf>>. [Consulta: 29-09-2009].

⁵³ El geógrafo Brian Hoyle esquematizó en 1988 un modelo de relaciones entre puerto y ciudad dividido en cinco fases a partir de la Edad Media. De una primera fase caracterizada por un vínculo muy estrecho entre puerto y ciudad se ha ido pasando de forma progresiva a una situación caracterizada por la disolución casi total de los lazos tradicionales entre ciudad y puerto, hasta llegar a la quinta fase, en la que los proyectos de rehabilitación urbana contemplan la conformación de antiguas instalaciones portuarias en espacios de ocio y negocio, atrayendo por ello a sectores de población de elevado y medio poder adquisitivo. HOYLE, Brian. Development Dynamics at the Port-City Interface. En: HOYLE, Brian; PINDLER, David y HUSAIN, M. Sohail (eds.). *Revitalising the Waterfront International Dimensions of Dockland Redevelopment*. London: Belhaven Press, 1988, p. 3-19.

⁵⁴ Para una mayor información sobre la intervención desarrollada en Puerto Madero, consultar: BORTHAGARAY, Juan Manuel. El desarrollo urbano del antiguo Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires. *Diseño y Sociedad* [en línea]. Primavera 2006, n. 18, p. 66. Disponible en <<http://cyad.xoc.uam.mx/revistadys/08puertomadero.pdf>>. [Consulta: 08-01-2009]; ROJAS, Eduardo; RODRÍGUEZ, Eduardo y WEGELIN, Emiel. *Volver al Centro. La recuperación de áreas urbanas centrales*. New York: Banco Interamericano de Desarrollo, 2004, p. 53-62.

En Montevideo, a diferencia de lo sucedido en otras ciudades puerto, las instalaciones portuarias mantienen su localización céntrica, por lo que la Ciudad Vieja sigue siendo centro histórico y barrio portuario. No obstante, al tiempo que el puerto conforma una barrera entre la Ciudad Vieja y la bahía, su actividad apenas contribuye a dinamizar las áreas aledañas, gran parte de las cuales se encuentran en situación de abandono o subutilizadas. Con el objetivo de paliar esta situación, el Proyecto Fénix pretendió activar la ciudad sobre la bahía, concretamente en la zona de La Aguada (aledaña a la Ciudad Vieja), mediante la transformación de la estación de la Estación Central de Ferrocarril en un “shopping cultural” y la construcción de grandes edificios de oficinas, hotel y viviendas. No obstante, la crisis económica de los años 2002 y 2003 estancó dicho proyecto, del que únicamente se ha materializado una moderna torre que alberga las oficinas de telecomunicaciones de Antel y un apeadero de trenes⁵⁵.

3.2. Las áreas centrales antiguas de Buenos Aires y Montevideo en la nueva coyuntura

A diferencia de otros cascos históricos, los de Buenos Aires y Montevideo no han experimentado hasta la fecha una “disneyficación” de sus respectivos paisajes urbanos y arquitectónicos ni la sustitución de su tradicional vecindario por otro de mayor poder adquisitivo. Tampoco su comercio tradicional se ha visto sustituido a gran escala por establecimientos multinacionales. Todo ello permite que ambos espacios conserven gran parte del carácter singular y particular que les caracteriza, el mismo que sirve como incentivo para la atracción de turistas⁵⁶.

Dentro de las novedades que se han producido en el Casco Histórico de Buenos Aires y la Ciudad Vieja de Montevideo desde inicios de la década de 1990 hasta la actualidad se encuentran:

- **Avances en la recuperación del patrimonio arquitectónico**

La existencia de un importante número de inmuebles en estado de deterioro avanzado y abandono ha llevado a las autoridades implicadas en la gestión de ambos espacios a impulsar diferentes iniciativas para paliar esta situación, desempeñando en este sentido la cooperación internacional un papel destacado. Un ejemplo de ello ha sido el reciclaje de la Manzana Histórica de San Francisco, programa conjunto de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Junta de

⁵⁵ Para más información sobre el proyecto Fénix consultar GARCIA FERRARI, María Soledad. *What mediates the impacts of globalisation on urban form and physical infrastructure in specific contexts? Case studies of the River Plate and Oresund*. PhD Thesis. Edinburgh: Heriot-Watt University, 2006; TRIER, Misal. Ciudad Vieja de Montevideo. Procesos de transformación en un barrio portuario. En: ROMERO GORSKI, Sonnia. *Anuario Antropología social y cultural en Uruguay 2004-05* [en línea]. Montevideo: Editorial Nordan Comunidad, 2005, p. 181-189. Disponible en <http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2004/articulo04_19.pdf>. [Consulta: 22-06-2009].

⁵⁶ La singularidad presentada por la zona comprendida en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires entre la Plaza Belgrano, al norte; Vuelta de Rocha, en La Boca, al sur; el Monumento a los Congresos, al oeste, y el extremo este de la Reserva Ecológica, en la Costanera Sur, llevó al Gobierno local a iniciar en el año 2003 los trabajos para la elaboración de una propuesta orientada a su inclusión en la lista de lugares considerados por el Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO como “Paisajes Culturales de la Humanidad” bajo el título de “Buenos Aires, Paisaje Cultural: el río, la pampa, la barranca histórica y la inmigración”.

Andalucía (España) que culminó con la rehabilitación de 96 viviendas sociales y 5 locales comerciales. Junto a la rehabilitación de edificios emblemáticos como el de la Casa de la Cultura, el Museo de la Ciudad, o la Escuela de Arte Dramático (EMAD), el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha impulsado también una política de rehabilitación fomentando la organización comunitaria y la iniciativa privada, con el objetivo de mejorar las condiciones de habitabilidad de la población con menores niveles de ingreso. Para ello cuenta con medidas como el asesoramiento gratuito para la restauración de fachadas, subsidios del Fondo Metropolitano de Cultura, Artes y Ciencias BA y créditos del Programa “Mejor Vivir” del Instituto de Vivienda⁵⁷.

Los logros obtenidos en este terreno han sido mayores para el caso de Montevideo. Allí se ha reafirmado y potenciado desde inicios de la década de 1990 el papel de la Intendencia Municipal de Montevideo en el ámbito de la generación habitacional mediante financiamiento directo, con suelo para vivienda o facilitando mecanismo de estímulo a través de incentivos tributarios o préstamos blandos⁵⁸. En este sentido, los planes piloto de rehabilitación de viviendas por ayuda mutua fueron valorados de forma positiva durante los años noventa por el gobierno local, impulsor de la iniciativa con la colaboración técnica de Organizaciones No Gubernamentales. Para ello se tomaron en cuenta aspectos como la mejora del entorno urbano, la recuperación de inmuebles valiosos en estado de avanzado deterioro y la inserción de obras arquitectónicas nuevas. Entre las experiencias pioneras de cooperativas de viviendas han destacado algunas como las de Covicivi 1 o la de Mujefa (Mujeres jefas de familia), en las que se instalaron respectivamente 34 familias y 12 jefas de hogar. Actualmente la cifra de cooperativas se ha incrementado de forma notable, encontrándose muchas de ellas a la espera de préstamos del Ministerio de Vivienda para su materialización⁵⁹. Asimismo, iniciativas como la de *Ciudad Vieja Renueva*, que comenzó sus actividades en el año 2003 en el marco del Programa Urb-al de cooperación horizontal entre municipios de Iberoamérica y de Europa, contó con el confinanciamiento de la Comisión Europea durante dos años e incluyó entre sus iniciativas algunas orientadas a la recuperación y mejora de fachadas. Para ello se seleccionaron algunos inmuebles y se firmaron convenios con sus propietarios en los que se establecieron aspectos como las responsabilidades y beneficios de la actuación, los costes de las obras o los plazos y condiciones. Gracias a ello se recuperaron un total de 35 fachadas de edificios con fines comerciales, residencial o institucional, como la sede de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja y de la propia Ciudad Vieja Renueva⁶⁰.

- **Actuaciones sobre el espacio público**

En este terreno la experiencia ha sido también más exitosa para el caso de la Ciudad Vieja. Tras la peatonalización de la calle Sarandí entre las plazas Independencia y Constitución, se procedió, también en el marco de Ciudad Vieja

⁵⁷ Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires [en línea]. Disponible en <http://www.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/casco/plan_manejo/consolidacion.php?menu_id=24096>. [Consulta: 02-07-2009].

⁵⁸ BERDIA, Adriana y ROLAND, Patricia. Op. cit., p. 118.

⁵⁹ AUSSERBAUER, Gelsi. Cooperativas de viviendas reviven a la Ciudad Vieja. *Diario La República*. Montevideo, 5 de septiembre de 2009, año 10.

⁶⁰ Intendencia Municipal de Montevideo [en línea]. Disponible en <<http://www.montevideo.gub.uy/ciudadvieja/>>. [Consulta: 11-07-2009].

Renueva, a la ampliación del tramo peatonal de dicha calle a lo largo de cuatro manzanas y a la instalación de una plataforma de madera de ensanche de la acera este de la calle Bartolomé Mitre⁶¹. Iniciativas de este tipo han contribuido a consolidar estos puntos en lugares de encuentro de montevideanos y visitantes durante los fines de semana, aspecto que se ha visto reforzado también con medidas como el desarrollo de actividades culturales en la calle, la presencia de puestos de artesanía o la celebración de un mercado de antigüedades en la Plaza de la Constitución. No obstante, fuera del área comprendida entre la Plaza Independencia, la Plaza Constitución (Matriz) y la Plaza Zabala, o los alrededores del Mercado del Puerto, el resto de la Ciudad Vieja continúa ofreciendo un aspecto bastante desolador, con numerosos inmuebles abandonados o tugurizados y poco tránsito de peatones incluso en las horas centrales del día.

En Buenos Aires, en cambio, el programa *Prioridad Peatón* del Gobierno de la Ciudad, que contempla una peatonalización restringida de zonas como la calle Defensa entre Plaza de Mayo y Brasil, con vehículos que pueden circular a un máximo de 30 kilómetros por hora, ha encontrado una fuerte oposición entre comerciantes y colectivos de vecinos. Estos se oponen a que se quiten los adoquines y se nivelen las aceras con la calzada, ya que con ello se perdería “su aspecto tradicional característico”. Asimismo, algunos ven en el proyecto *Prioridad Peatón* el interés del Gobierno de la Ciudad por favorecer las demandas de los turistas que visitan San Telmo sin tener en cuenta los inconvenientes que puedan generar a sus residentes⁶².

- **Incremento del impacto de la actividad turística**

Este aspecto es especialmente visible en el Casco Histórico de Buenos Aires tras la devaluación del Peso argentino frente al Dólar y el Euro, circunstancia que ha incrementado de manera considerable el número de turistas e inversores extranjeros en la zona. Todo ello ha motivado un aumento del valor de los inmuebles, la sustitución de parte del comercio tradicional del barrio de San Telmo por otro orientado a la actividad turística⁶³ y el aumento considerable del número de puestos ambulantes de artesanía y artistas callejeros que ocupan determinadas calles y plazas, especialmente durante los fines de semana. También, la puesta en marcha de proyectos orientados a un público de elevado poder adquisitivo como el Axel hotel, el San Telmo House, el Duomo San Telmo, Young & Stones, San Telmo Suites y Quartier San Telmo, con características más parecidas a las de Puerto Madero que a las del Casco Histórico. Un fenómeno interesante también es la aparición de negocios en los últimos orientados al público homosexual, aspecto que refuerza la imagen internacional de San Telmo como barrio gay de la capital argentina, de manera parecida a lo sucedido inicialmente con zonas como la de Chueca en Madrid. Sin duda, las ciudades evolucionan y estas nuevas iniciativas son reflejo de

⁶¹ Ibídem.

⁶² Para más información sobre el Proyecto definitivo de obra Programada *Prioridad Peatón*, calle Defensa (tramos I, II, III y IV), consultar la Web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires [en línea]. Disponible en http://www.buenosaires.gov.ar/areas/planeamiento_obras/licitations/web/frontend_dev.php/licitation/index/id/11. [Consulta: 10-07-2009].

⁶³ En este sentido, no hay más que entrar en el antiguo mercado de San Telmo, para ver cómo los puestos de venta de carnes, frutas y verduras son cada vez menos frente a los que se dedican a la venta de antigüedades y souvenir para turistas.

los nuevos tiempos que corren, lo cual debe valorarse de manera positiva. No obstante, todo lo expuesto puede suponer un peligro para el mantenimiento en la zona de la población tradicional del barrio de menores recursos.

- **Movilización social contra demoliciones y en defensa de la identidad barrial**

En la ciudad de Buenos Aires han aparecido durante los últimos años grupos muy activos que se oponen a las demoliciones de edificios singulares y defienden la identidad barrial, destacando en este sentido algunas la de *Basta de Demoler* o *Proteger Barracas*⁶⁴. También en San Telmo parte de su vecindario se ha organizado ante el temor de que el desarrollo de la actividad turística de los últimos años termine por transformar el espíritu del lugar que caracteriza al barrio. En este sentido, hay una fuerte oposición a que se produzca una “palermización” de San Telmo, o lo que es lo mismo, que en el mismo se repita lo sucedido con el barrio porteño de Palermo. Este último experimentó durante los años ochenta y noventa importantes transformaciones tras la apertura de numerosos negocios de diseño y la conformación de áreas dentro del barrio y sus alrededores, como Palermo Hollywood, Palermo Soho o Palermo Queens, entre otras, que poco tienen que ver con la idiosincrasia que caracterizaba al barrio.



Figuras 13 y 14: Edificio de la calle Defensa y plaza Dorrego (Barrio de San Telmo).
Fuente: Emilio José Luque Azcona (2008).



Figuras 15 y 16: Plaza Constitución (Matriz) y peatonal Sarandí (Ciudad Vieja).
Fuente: Emilio José Luque Azcona (2008).

⁶⁴ Para más información consultar *Basta de Demoler* [en línea]. Disponible en <<http://bastadedemoler.org/>>. [Consulta: 09-07-2009]. También *Proteger Barracas* [en línea]. Disponible en <<http://protegerbarracas.blogspot.com/>>. [Consulta: 12-07-2009].

4. A modo de conclusión

El proceso histórico descrito en la presente investigación pone de relieve varios hechos de gran importancia para la comprensión de las características que presentan en la actualidad el Casco Histórico de Buenos Aires y la Ciudad Vieja de Montevideo:

- El carácter dependiente y periférico que ha caracterizado a la región del Río de la Plata a lo largo de su historia y la inmigración masiva recibida especialmente durante la segunda fase identificada por Robbie Robertson, han favorecido que las dos áreas centrales antiguas analizadas cuenten con una diversidad cultural que se manifiesta tanto en su arquitectura, como en sus gentes y modos de vida. Esto les hace peculiares frente a centros/cascos históricos de otras regiones que presentan una mayor homogeneidad.
- Desde el siglo XIX se han proyectado y realizado sobre los espacios analizados actuaciones de gran envergadura, que según el momento han respondido a los diferentes intereses de los grupos de poder que las impulsaron. En este sentido, las desarrolladas durante las últimas décadas en Buenos Aires y Montevideo han priorizado el desarrollo de la actividad turística. No obstante, a diferencia de lo sucedido en otras ciudades iberoamericanas o europeas, en ninguna de ellas se ha producido hasta la fecha la “disneyficación” del paisaje urbano y arquitectónico ni la expulsión de los sectores de menores recursos.
- Los dos casos analizados han experimentado procesos similares de cambio en las diferentes etapas analizadas, muchos de los cuales se corresponden también a lo sucedido en otras ciudades del ámbito iberoamericano, europeo o norteamericano. Entre ellos, la pérdida de funciones tradicionalmente desempeñadas en esos espacios y su decadencia frente a nuevas centralidades urbanas o el desarrollo de estrategias para la revitalización de esos espacios a partir de la década de 1970. No obstante, cada caso presenta ciertas peculiaridades que han sido puestas de relieve a lo largo del presente estudio.
- Entre los principales retos que afrontan los dos espacios de cara a su futuro más inmediato se encuentran tanto el fomento del peso de la función residencial, como la mejora de las condiciones de vida de los sectores de menores recursos que habitan en esos espacios o el impacto de la actividad turística, este último de manera especial en el caso de la capital argentina.
- A partir de estas consideraciones son los diferentes expertos implicados en la gestión del Casco Histórico de Buenos Aires y la Ciudad Vieja de Montevideo los que tienen que continuar trabajando para:
 - Solventar las cuestiones planteadas y lograr que los centros neurálgicos de sus respectivas ciudades se consoliden como espacios multifuncionales en los que coexistan diferentes sectores de población representativos de la sociedad en la que se insertan. En Argentina y Uruguay, a diferencia de otros países iberoamericanos en los que la

desigualdad social y los índices de violencia son mayores, pensamos que estas propuestas son viables.

- Mantener el espacio público como lugar de encuentro entre locales y visitantes.
- Velar para que la heterogeneidad que siempre ha caracterizado a los dos espacios analizados continúe, tanto desde el punto de vista humano como paisajístico.
- Concebir a la actividad turística como un recurso que puede contribuir a dinamizar ambos barrios pero respetando el carácter histórico y la identidad que les caracteriza y evitando la idealización del paisaje urbano y arquitectónico y la expulsión de los sectores de menores recursos.

Se trata con todo ello, en definitiva, de conciliar las necesidades demandadas por la población local con las derivadas del proceso de globalización. Las incógnitas que en este sentido ha suscitado la crisis económica internacional iniciada en septiembre de 2008 abren nuevos interrogantes que serán analizados en futuras investigaciones.

5. BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA ROJAS, Javier (coord.). *La Ciudad Hispanoamericana. El sueño de un Orden*. Madrid: CEHOPU; Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1989.

----. *Fundación de ciudades hispanoamericanas*. Madrid: Editorial Mapfre, 1994.

AIRALDI, Estefanía. *Plan de Manejo del Casco Histórico de la ciudad de Buenos Aires. San Telmo – Monserrat*. Buenos Aires: Secretaría de Cultura; Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, s. d.

ÁLVAREZ LENZI, Ricardo; ARANA, Mariano y BOCCHIARDO, Livia. Las Leyes de Indias en la urbanización de la Banda Oriental. En: *La ciudad iberoamericana: actas del Seminario, Buenos Aires, 1985*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987.

ASLÁN, Liliana [et al]. *Buenos Aires: San Telmo 1580-1970*. Buenos Aires: Agencia Española de Cooperación Internacional; Junta de Andalucía; Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1992.

ATKINSON, Rowland y BRIDGE, Gary. *Gentrification in a global perspective: the new urban colonialism*. Oxon: Routledge, 2005.

AZARA, Félix. *Viajes por la América Meridional*. Madrid: Espasa-Calpe, 1969.

BARBA, Enrique. *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*. Buenos Aires: Abril, 1983.

BERDIA, Adriana y ROLAND, Patricia. El centro histórico de Montevideo: de la iniciativa social al liderazgo institucional. *Centro-h* [en línea]. Dic. 2008, n. 2.

- Disponible en <<http://www.rau.edu.uy/fcs/dts/Mip1/29.pdf>>. [Consulta: 29-09-2009].
- BONILLA, Francisco (coord.). *Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo*. Sevilla: Junta de Andalucía; Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1992.
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel y BELIL, Mireia. Descentralización y gestión urbana. En: LUNGO, Mario. *Lo urbano: teoría y métodos*. San José de Costa Rica: EDUCA, 1989.
- BORTHAGARAY, Juan Manuel. El desarrollo urbano del antiguo Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires. *Diseño y Sociedad* [en línea]. Primavera 2006, n. 18. Disponible en <<http://cyad.xoc.uam.mx/revistadys/08puertomadero.pdf>>. [Consulta: 08-01-2009].
- CARMONA, Liliana. *Ciudad Vieja de Montevideo, 1829-1991. Transformaciones y propuestas urbanas*. Montevideo: Instituto de Historia de la Arquitectura; Fundación de Cultura Universitaria, 1993.
- CARRIÓN, Fernando. *Lugares o flujos centrales: los centros urbanos*. Santiago de Chile: CEPAL/ECLAC, 2000. Serie Medio Ambiente y desarrollo, n. 29.
- CASTELLS, Manuel. *The rise of the Network Society*. Massachusetts; Oxford: Blakwell, 1996.
- CERRILLOS, María Luisa. Programa de Revitalización Integral de Centros Históricos de Iberoamérica. En: RODRÍGUEZ VIQUEIRA, Manuel. *Las Ciudades del Encuentro*. México D.F.: Grupo Noriega Editores, 1992.
- CICCOLELLA, Pablo y MIGNAQUI, Iliana. Globalización y transformaciones de la centralidad histórica en Buenos Aires. *Centro-h* [en línea]. Abr. 2009, n. 3. Disponible en <<http://www.revistacentro-h.org/pdf/37.pdf>>. [Consulta: 29-09-2009].
- CRESPO TORAL, Hernán. La Convención del Patrimonio Mundial y su impacto en América Latina. *PH Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. Dossier Patrimonio Mundial 1972 – 2002*. Año 2002, año n. 10, n. 40-41.
- DÍAZ ORUETA, Fernando. La ciudad en América Latina: entre la globalización y la crisis. *América Latina Hoy* [en línea]. Abr. 1997, vol. 15, n. 15. Disponible en <<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=30801502>>. [Consulta: 07-01-2009].
- DUFFI, Hazel. *Competitive Cities: Succeeding in the Global Economy*. London: Routledge, 1995.
- GARCIA FERRARI, Maria Soledad. *What mediates the impacts of globalisation on urban form and physical infrastructure in specific contexts? Case studies of the River Plate and Oresund*. PhD Thesis. Edinburgh: Heriot-Watt University, 2006.

- GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo E. *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2002.
- GUTIÉRREZ, Ramón. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones Cátedra, 1997.
- HARVEY, David. *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Ediciones Akal, 2007.
- HOYLE, Brian. Development Dynamics at the Port-City Interface. En: HOYLE, Brian; PINDLER, David y HUSAIN M. Sohail (eds.). *Revitalising the Waterfront International Dimensions of Dockland Redevelopment*. London: Belhaven Press, 1988.
- JENKINS, Paul; SMITH, Harry y WANG, Ya Ping. *Planning and Housing in the Rapidly Urbanising World*. Abingdon; New York: Routledge, 2006.
- KOLB, Bonita. *Tourism Marketing for Cities and Towns: Using Branding and Events to Attract Tourists*. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2006.
- KOTLER, Philip [et al]. *Marketing Asian places: Attracting investments, industry and tourism to cities, states and nations*. Singapur: John Wiley & Sons, 2001.
- LAW, Cristopher M. *Urban Tourism: Attracting Visitors to Large Cities*. London: Mansell, 1994.
- LUQUE AZCONA, Emilio José. *Ciudad y poder: la construcción material y simbólica del Montevideo colonial (1723-1810)*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Universidad de Sevilla; Diputación de Sevilla, 2007.
- MARTÍNEZ DÍAZ, Nelson (ed.). *Noticias sobre el Río de la Plata: Montevideo en el siglo XVIII*. Madrid: Historia 16, 1988. Colección "Crónicas de América", 45.
- MENANTEAU HORTA, Darío. Impactos Socio-Políticos de la Globalización en América Latina. *Revista Austral de Ciencias Sociales* [en línea]. 2002, n. 6. Disponible en <<http://mingaonline.uach.cl/pdf/racs/n6/art02.pdf>>. [Consulta: 20-12-2008].
- MONTOYA, Jhon Williams. Sistemas urbanos en América Latina: Globalización y urbanización. *Cuadernos de Geografía* [en línea]. 2004, n. 13. Disponible en <<http://agora.ulaval.ca/~jwmon/ciudadglobalCGEO2004.pdf>>. [Consulta: 15-12-2008].
- NOGUÉS, Germinal. *Buenos Aires, ciudad secreta*. Buenos Aires: Ruy Diaz; Sudamericana, 1996.
- PANADERO MOYA, Miguel. Presente y Futuro de la Ciudad Iberoamericana. En: RODRÍGUEZ VIQUEIRA, Manuel. *Las Ciudades del Encuentro*. México D.F.: Grupo Noriega Editores, 1992.

- PEÑA, José María. *Museo de la Ciudad. Colección cuadernos educativos*. Buenos Aires: Comisión para la preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires, 2003.
- ROBERTSON, Robbie. *The Three Waves of Globalization: A History of a Developing Global Consciousness*. London: Zed Press, 2003.
- ROJAS, Eduardo; RODRÍGUEZ, Eduardo y WEGELIN, Emiel. *Volver al Centro. La recuperación de áreas urbanas centrales*. New York: Banco Interamericano de Desarrollo, 2004.
- ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. 4ª ed. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 1986.
- SASSEN, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press, 1991.
- SMITH, Hedley. *Marketing the City: The role of flagship developments in urban regeneration*. London: Taylor & Francis, 1993.
- TRIER, Misal. Ciudad Vieja de Montevideo. Procesos de transformación en un barrio portuario. En: ROMERO GORSKI, Sonia. *Anuario Antropología social y cultural en Uruguay 2004-05* [en línea]. Montevideo: Editorial Nordan Comunidad, 2005. Disponible en http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2004/articulo04_19.pdf. [Consulta: 22-06-2009].
- VÁZQUEZ-RIAL, Horacio (direct.). *Memoria de las ciudades. Buenos Aires, 1880-1930. La capital de un imperio imaginario*. Madrid: Alianza Editorial, 1996.
- VELTZ, Pierre. *Mondialisation, villes et territoires: L'économie d'archipel*. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.
- VIDAURRETA, Alicia. Países del Río de la Plata. En: CERRILLOS, Mª Luisa (coord. general). *Historia Urbana de Iberoamérica: la Ciudad Ilustrada. Análisis regionales (1750-1850)*. Madrid: Testimonio, 1992.
- WERCKENTHIEN, Cristian G. *El Buenos Aires de la belle époque. Su desarrollo urbano 1880-1910*. Buenos Aires: Editorial Vinciguerra, 2001.
- ZABALA, Rómulo y GANDÍA, Enrique de. *Historia de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, tomo I (1536-1718), tomo II (1719-1800).