

# La impronta del *promenade architecturale* y la naturaleza trivalente del espacio urbano. El caso de Buenos Aires, Argentina

*The mark of the promenade architecturale and the trivalent nature of urban space.  
The case of Buenos Aires, Argentina*

Gerardo Regalado

Universidad Nacional Mayor de San Marcos  
Recibido: 29 de junio de 2023  
Aceptado: 28 de julio de 2023

**Antecedentes del documento.** El presente artículo, con referencia al caso de Puerto Madero, deriva de la tesis doctoral titulada "El capital de la movilidad urbana cotidiana", que marca el inicio de una línea de investigación referida a los procesos de desplazamiento que el urbanita desarrolla cotidianamente en el tejido urbano. En este caso particular, con relación a la *promenade architecturale*, como "paseo escénico", a partir de la consolidación de Buenos Aires en su naturaleza trivalente, entendida como espacio físico, social y simbólico.

**Gerardo Dante Regalado Regalado.** Arquitecto por la Universidad Ricardo Palma. Maestro en Ciencias con mención en Planificación y gestión urbano-regional por la Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. Candidato a Doctor en sociología por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Docente de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas y la Universidad Nacional de Piura.

## La impronta del *promenade architecturale* y la naturaleza trivalente del espacio urbano. El caso de Buenos Aires, Argentina

*The mark of the promenade architecturale and the trivalent nature of urban space.*

*The case of Buenos Aires, Argentina*

### Resumen

La recuperación de tejidos urbanos degradados, social y ambientalmente, mediante instrumentos de gestión del territorio implica el reciclaje de antaños estructuras de la ciudad y la propuesta de un nuevo tejido, moderno, contemporáneo y global. Este es el caso del proyecto de Puerto Madero en Buenos Aires, Argentina. Esto determina una evolución en la forma de pensar, sentir y actuar del urbanita, pues desarrolla el recorrido por el espacio urbano en un sentido lecorbuseriano (*promenade architecturale*). De esa manera, se aprecia el tejido urbano desde una interpretación trialéctica de su naturaleza histórica, en espacio y tiempo, cuya transformación se ha dado de forma física, social y simbólica.

**Palabras clave:** *promenade architecturale*, recorrido urbano arquitectónico, Buenos Aires, espacio trivalente, espacio físico, espacio social, espacio simbólico.

### Abstract

*The recovery of socially and environmentally degraded urban fabrics through land management instruments implies the recycling of former city structures and the proposal of a new, modern, contemporary and global fabric. This is the case of the Puerto Madero project in Buenos Aires, Argentina. This determines an evolution in the way of thinking, feeling and acting of the urbanite, since it develops the route through the urban space in a Le Corbuserian sense (*promenade architecturale*). In this way, the urban fabric is appreciated from a trialectical interpretation of its historical nature, in space and time, whose transformation has occurred in a physical, social and symbolic way.*

**Keywords:** *promenade architecturale*, architectural urban tour, Buenos Aires, trivalent space, physical space, social space, symbolic space.

Los procesos de reurbanización en estructuras urbanas que han perdido gran parte de sus funciones, población residente, segregadas de forma física, espacial y social y que experimentan un alto nivel de contaminación ambiental, han dado resultado en las últimas décadas a intervenciones exitosas de planeamiento urbano, con rasgos de sostenibilidad. Pero no solo en el ámbito de la economía urbana, generando infraestructura que contribuya a mayores rentas diferenciales y por ende a plusvalías urbanas generosas, sino también a la transformación del modo de vida urbano, a desarrollar una forma diferente de apreciar, percibir y disfrutar la ciudad, conminando al urbícola a desarrollar otros modos de recorrer, pasear, fluir, transitar a una velocidad determinada y facilitando una motilidad humana que puede llegar a construir una práctica social convertida en un ritual, un paseo o una travesía.

Hay casos notables: el Malecón 2000 en Guayaquil y el centro histórico de Quito en Ecuador; San Telmo en Buenos Aires, Argentina; el puerto de Valparaíso en Chile; Santo Domingo en República Dominicana. En esa lista está también Puerto Madero en la capital argentina. Todos ellos con un componente primigenio, el centro histórico, cuyas funciones urbanas se han descentralizado con dirección hacia “nuevas centralidades”, pero que detenta aún su carácter representativo del poder público. Él organiza la evolución, el crecimiento y articula los flujos de los componentes de la nueva estructura urbana, organizados en tramas reticulares, cuyo rol y función está conectado al mundo global en función de su competitividad urbana.

En estos casos, los procesos de planificación urbana en la escala metropolitana han formulado políticas, estrategias, programas y proyectos de regeneración, revalorización, revitalización y renovación urbana acordes con la visión de la ciudad. En el enfoque a largo plazo, identifican las áreas primordiales a intervenir cuya singularidad subyace en acuerdos sociales producto de una planificación participativa y un nivel adecuado de gobernabilidad.

En el sentido del planeamiento urbano, estos procesos de reurbanización han implementado políticas de intervención diversas

y complejas. La *regeneración urbana* es el proceso por el cual se han vuelto a poner en uso estructuras cuyas funciones urbanas se habían casi extinguido, conservando sus actividades primigenias; la *revalorización urbana* implica devolver el valor perdido a los inmuebles o espacios urbanos que por causa de fenómenos naturales o antrópicos se han devaluado o degradado; la *revitalización urbana* se da en aquellas áreas de la ciudad con valores culturales representativos que han sufrido procesos de abandono y olvido considerando la participación de todos los involucrados; el *reciclaje urbano* o *renovación urbana* es la que establece nuevas funciones urbanas en espacios cuyas actividades sociales, económicas y culturales han quedado detenidas o desfasadas en el tiempo.

El urbanita en su cotidianidad desarrolla desplazamientos en el tejido urbano. La *promenade architecturale*, entendida en el sentido lecorbusieriano como “paseo escénico” en un espacio-tiempo, constituye un caso particular de desplazamiento. En la ciudad de Buenos Aires el espacio urbano observa una consolidación de su naturaleza trivalente, como espacio físico, social y simbólico, a partir del proyecto de renovación urbana de Puerto Madero y su impacto en su *hinterland* inmediato.

En ese sentido planteamos la siguiente interrogante: ¿podemos distinguir la dimensión de *promenade architecturale* en la ciudad de Buenos Aires, como espacio urbano trivalente a consecuencia de la renovación de Puerto Madero?

Al respecto, pensamos que la ciudad de Buenos Aires recupera un espacio como Puerto Madero a través de una intervención urbana compleja como es el reciclaje de su tejido urbano-ambiental, con un cuidado extremo de sus componentes urbano-monumentales, logrando reconstituir para la ciudad una estructura portuaria en desuso y degradada ambientalmente con la finalidad de integrarla a la estructura metropolitana. A la vez, logra poner en valor un notable espacio público por antonomasia, también modifica el paseo escénico por la ciudad, introduciendo una nueva imagen urbana para el viandante sugiriendo valores distintos, distinguibles y compatibles con su centro fundacional, y re-

laciones que se organizan produciendo nuevos significados del paisaje urbano.

En esa línea de pensamiento, la descripción y discusión acerca de la evolución y/o transformación de la *promenade architecturale* en la ciudad de Buenos Aires como consecuencia del proyecto de regeneración de Puerto Madero, utiliza la observación participante en calidad de viandante o peatón, tratando de experimentar el paseo escénico por el tejido urbano primigenio, su evolución y las nuevas versiones. Al mismo tiempo, la observación no participante, con el objetivo de levantar información gráfica que pueda sustentar la premisa antes expuesta. En paralelo, la búsqueda de la bibliografía referencial en dos sentidos: primero, relacionado con la investigación longitudinal referida a la arquitectura de la ciudad hasta la aparición del citado proyecto; segundo, en relación con la investigación transversal, ambas considerando una pesquisa del tipo cuali-cuantitativa y de diseño hipotético deductiva.

Para responder la pregunta de la investigación, primero es necesario conocer qué significa Puerto Madero en la historia de Buenos Aires; en un segundo momento, revelar la escenografía urbana que determina un paseo cotidiano, como parte de la movilidad urbana, la arquitectura de la ciudad antes del citado proyecto; en tercer lugar, mostrar las características del paseo arquitectónico resultado del cambio de morfologías en el tejido urbano de la Buenos Aires actual.

Puerto Madero es un área céntrica de la ciudad que detentaba las principales funciones urbanas como capital de la República, pero que, sin embargo, constituía un área precaria y degradada cuyo puerto olvidado, desatendido e inactivo desde 1880, fue despojado de sus actividades aduaneras que se trasladaron al área conocida como Puerto Nuevo en 1928, donde permanecen funcionando (CPAU, 2022). Hacia 1939 el área que ocupaba Puerto Madero y su relación con la estructura metropolitana de Buenos Aires, crecía sin tomar atención a su significado para la memoria colectiva de los porteños (Figura 1).



Figura 1. Antiguo Puerto Madero, ciudad de Buenos Aires, 1939.

Fuente: Corporación Puerto Madero (2001) *Puerto Madero*. Buenos Aires: Ediciones Larivière.

Puerto Madero es un ejemplo notable de renovación urbana que involucra un caso importante de reciclaje, no tanto en el aspecto social que presenta problemas de segregación socioespacial y de exclusión en el aspecto de la vivienda de interés social, sino en el ámbito de la renovación y el planeamiento urbano efectivizado a partir de una intervención de reurbanización, desde de la formulación de un primer plan maestro en 1989, la conformación de la Corporación Antiguo Puerto Madero Sociedad Anónima (CAPM-SA), y donde los principales accionistas son el Gobierno nacional y la Municipalidad de Buenos Aires (CPAU, 2022). De esta manera, se ha devuelto a la ciudad un espacio público de disfrute y de reproducción social, que aprecia una relación dialéctica entre la ciudad originaria y un hecho urbano (Puerto Madero), que depende de ella y también declara su autonomía. Es precisamente en esa relación que observamos la huella de la *promenade architecturale* en el tejido urbano y que permite inferir que es una intervención con resultados superlativos, desde el punto de vista urbanístico, en tanto espacio público.

No obstante, el citado proyecto ha determinado un cambio en los procesos de movilidad urbana cotidiana, en el sentido que entrega al ciudadano una “centralidad urbana”, entendida como un espacio urbano, no solamente físico, sino también social y simbólico, para el desarrollo de sus procesos de desplazamientos, promoviendo primero una nueva experiencia de movilidad urbana, entendida como “un paseo urbano-arquitectónico” y, segundo, una organización reticular poliédrica distinta y distinguible de espacios urbanos.

Es conveniente precisar que la arquitectura y el ámbito urbano mantienen, en nuestro entender, una relación de interdependencia, una genera y da forma a la otra, como lo explica Aldo Rossi (2013): “... la dimensión arquitectónica de lo urbano tiene que ser explicada y complementada recíprocamente, por la dimensión urbana de la arquitectura” (p. 7).

Pero ¿por qué abordar la regeneración urbana desde la huella de la *promenade architecturale*, como noción lecorbuseriana? Aquel concepto fue mencionado por Le Cor-

busier en el segundo volumen de sus *Obras completas* (1929-1934) al referirse a la Villa Savoye (Miralles, 2015) y que relaciona con el “movimiento”, las sensaciones o emociones inesperadas que de él emergen.

Le Corbusier, en su libro *Mensaje a los estudiantes de arquitectura*, expresa lo siguiente: “La arquitectura y el urbanismo han reaccionado verdaderamente sobre todos los gestos. Arquitectura es todo: su silla y su mesa, sus muros y sus habitaciones, su escalera o su ascensor, su calle, su ciudad” (1957, p. 25). Infiere que existe una relación biunívoca entre la arquitectura y el urbanismo, considera que existen escalas claramente verificadas y que están en relación con las necesidades del urbícola, entre estas, la calle que representa el espacio por antonomasia de movimiento en la ciudad. Además agrega, en el libro antes mencionado, que: “el urbanismo surgió así desde lo profundo de las edades, teniendo como misión colocar una civilización `en sus muebles’” (1957, p. 24). Por tanto, para cada etapa histórica de desarrollo la población de las ciudades se ha “acomodado” a distintas estructuras urbanas edificadas para satisfacer sus necesidades de urbícolas y del modo de vida urbano, entre estas, los componentes de la estructura que permiten los desplazamientos, es decir, la calle o vía.

Por su parte, González Cubero (1991) señala que:

En el pensamiento de Le Corbusier la presencia del principio de la *promenade architecturale* como elemento revelador del espacio existencial se pone de manifiesto tanto en la arquitectura y el urbanismo, portando significados específicos que varían según el ámbito de aplicación (p.98).

Es así como podemos encontrar en el “recorrido” por la ciudad aquellas categorías y variables que se estiman sobre la *promenade architecturale*, en su calidad de instrumento que facilita una interpretación de la ciudad como “paisaje”, a partir del movimiento o también desde la inamovilidad.

Para Le Corbusier, el concepto de *promenade* que introduce en la arquitectura moderna, es mucho más que las nociones de recorrido y circulación, es más bien un “paseo” que percibe y entiende, como una organización e interrelación espacial que aprecia ac-



Figura 2. Chateau. Avenida Córdoba, Buenos Aires.



Figura 3. Edificio de tipología hotel parisino con tres frentes. Plaza de Mayo, Buenos Aires.



Figura 4. Edificio en esquina, tipología hotel parisino con dos frentes. Avenida 9 de julio, Buenos Aires.

tividades humanas, algunas que se desarrollan de forma cotidiana y otras que cambian de forma cíclica y fenoménica, de acuerdo con la configuración física y espacial de la ciudad.

En cuanto a esa línea de pensamiento, debemos acotar que el sujeto social en movimiento, el urbanita, dispone de la ciudad como un tiempo-espacio para habitar, así como para sus procesos de reproducción social, un tiempo-espacio de forma colectiva, con sus congéneres, en el que construye y descubre formas agrupadas que constituyen el tejido urbano como respuestas a sus necesidades vitales y de convivencia en la ciudad.

Antes debemos precisar que hablar de *promenade architecturale* implica referirnos, en términos de movilidad urbana, a los viajes a pie, los que casi el 90% de los porteños realiza, por lo menos de más de dos cuadras (Secretaría de Transporte y Obras Públicas, 2022). Esa forma de desplazamiento nos permite apreciar la arquitectura de la ciudad, sentir, pensar y actuar con relación a las formas arquitectónicas que integran el paisaje y tejido urbano. Hasta en un sentido musical, en este caso del tango en sus primeras décadas del siglo XX, con su acentuado criollismo y populismo compuesto por Discépolo o Troilo, y luego en una versión más sofisticada y moderna de la década de 1990, en las obras de Astor Piazzolla.

Al respecto, Ricardo Castro (en Saldarriaga Sierra, 2014) menciona: “Caminar por el sendero de forma rítmica, es una máxima de los edificios de Le Corbusier. El sendero hábilmente articulado por planos, rampas y escaleras incitan al cuerpo a deambular de manera musical” (p.123).

Si revisamos el trascurso de la arquitectura y el urbanismo de Buenos Aires veremos que dejó de ser considerada aldea y pasó a adquirir el rango de ciudad a partir de 1784, seguido de un proceso refundacional en 1810. Luego, se dieron medidas de modernización y europeización hacia 1821; la aplicación de un discurso nacionalista en la década de 1930 dirigido a exacerbar el neocolonialismo; la aparición de las casas argentinas con influencia del *domus romano*, evolucionando hacia la casa de patio, la ínsula y la casa de propiedad

horizontal. En el desarrollo de su tejido urbano, Buenos Aires experimentó una transculturización de sus hábitos y costumbres por la alienación cultural europea, así como de la naciente y próspera clase media producto de un economía nacional en crecimiento y desarrollo (Benedet, 2012).

La década de 1940 fue de un verdadero desarrollo inmobiliario en la ciudad de Buenos Aires, con la promulgación de la ley de propiedad horizontal. En ese momento se crean las condiciones para una transformación del tejido a escala urbana, desarrollándose edificios de departamentos sobre lotes subdivididos para vender (Robinson y Torrado, 2012). Este proceso corre paralelo a los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), desde finales de la década de 1920, donde Le Corbusier acuñaría el concepto *promenade architecturale* en el CIAM de 1930.

Identificar la impronta de la *promenade architecturale* en Buenos Aires nos remite a observar algunos vestigios que todavía existen y se pueden reconocer. Entre ellos, el *chateau* es un edificio de naturaleza rural, una especie de castillo con cercos de menor altura, retirado de la línea de propiedad (exento) y rodeado de jardines; el hotel parisino como modelo a seguir por la clase de más altos ingresos económicos, generalmente con vista a dos o tres calles, también del tipo exento; variaciones del tipo semi-exento con solo una parte del edificio retirada del frontis o retiro del frontis desde la línea municipal de edificación generando ingreso a *fauces* y del tipo pabellones; finalmente, aquellos que se configuran como de naturaleza “edilicia” como consecuencia de la pérdida de jerarquía en los edificios que dominaban como tipología el paisaje urbano y la aparición de formas con nuevos significados y que absolverían nacientes necesidades y costumbres, optimizando el suelo urbano, ya escaso en ese tiempo, haciendo aparición la “casa de patio”, “casa de ½ patio” o “casa chorizo” o “casa de medio jardín” o edificio “semi-exento”, un nuevo patrón de asentamiento, con viviendas de alta densidad, una transformación tipológica denominada “reducción-multiplicación” (Diez, 2021). (Figuras 2, 3, 4, 5, 6)



Figura 5. Edificio con ingreso a fauces.  
Avenida Arenales, Buenos Aires.



Figura 6. Transformación tipológica denominada  
“reducción-multiplicación”. Sector de La Recoleta, Buenos Aires.  
Fotos de 2022. Archivo del investigador.



Figura 7. Edificio con balcones en voladizo.



Figura 8. Edificios entre medianeras con losas en voladizo. Avenida Córdoba, Buenos Aires.



Figura 9. Edificaciones de concreto armado. Avenida Córdoba, Buenos Aires.

Buenos Aires es, definitivamente, un conjunto de espacios con alto contenido social y simbolismo. En lo social vemos la aparición de la clase media debido al escenario favorable de la economía y por la división del trabajo, producto del desarrollo agroindustrial e industrial de la Argentina, así como de los oficios derivados de la exportación de productos manufacturados y la aparición de la carrera pública y por ende, de la burocracia. En ese aspecto, la estructura urbana detentaba una fragmentación y segregación socio espacial muy marcada en las formas arquitectónicas de las viviendas y su hábitat, determinando una ciudad claramente heterogénea.

En lo simbólico, el tejido urbano permitía distinguirse y distinguir entre ciudadanos, clasificar personas, lugares y actividades, de manera que puedan elaborar una “nueva” manera de pensar, actuar y sentir el espacio urbano, de aquella clase que ocupa una mejor ubicación, provista de jerarquía en la estructura social argentina.

En ese sentido, afirmamos que el porteño de estas últimas dos décadas ha estado desarrollando una *promenade architecturale* definida por esa arquitectura de la ciudad, un paseo escénico donde se presenta un tejido urbano entre homogéneo y heterogéneo, compuesto por edificios entre medianeras, alineados en alturas y retiro cero, con ciertas características: balcones en voladizo, estructuras de concreto armado, viga fachada, volados sobre la línea municipal, sistema de oscurecimiento, losas en voladizos, barandas, revestimientos italianos o marmolina, muros de ladrillos cara vista, revoques de piedra lavada o revestimiento veneciano, así como mansardas (Robinsohn y Torrado, 2012). (Figuras 7, 8, 9, 10 y 11)

No obstante, esa situación evolucionó con la construcción del proyecto de Puerto Madero, cambiando la *promenade architecturale* de la ciudad de Buenos Aires, debido a que fuerzas del mercado inmobiliario moldearon la demanda social y cultural determinando un tejido urbano diferente. Pero este cambio de la naturaleza del contenido social y simbólico del paseo escénico como consecuencia de la evolución físico espacial, nos invoca a distinguir la “dimensión” de esta nueva *promenade architecturale* que hoy perciben los porteños.

Es por eso que iniciamos el “recorrido errante urbano”, en relación con la línea de Rogelio Salmons (citado en Saldarriaga Sierra, 2014) cuando define: “el recorrido arquitectónico como algo que no debe ser simplemente “acortar una distancia... sino más bien un error” (p.123). En este caso, empieza desde la Plaza del Obelisco en dirección a la avenida Roque Sáenz Peña, eje que desemboca en la Plaza de Mayo, eje que articula estos dos hitos urbanos emblemáticos de la ciudad de Buenos Aires: ambos expresan espacios de alto contenido simbólico porque contienen “categorías cognitivas” (Bourdieu, citado en Wacquant, 2022). Es decir, estructuras mentales que permiten diferenciarse y ser diferenciados como porteños y también espacios que permiten la reproducción social.

En ese sentido, el desplazamiento va a articular los espacios contenidos en los edificios, tanto de tejidos heterogéneos como homogéneos, que no dejan de provocar percepciones que abruman, un escenario que el sujeto social en movimiento no espera, que aparece de forma rauda e inesperada. Es la *promenade architecturale* la que nos hace entender la arquitectura de la ciudad, como diría Aldo Rossi, pero que sin embargo, no es solo la sensación del movimiento por la avenida Roque Sáenz Peña, sino la aparición en el caminar de aquellos intersticios urbanos que descubre cada bocacalle, que inspirarán al transeúnte en la concepción dada por Le Corbusier. (Figuras 12, 13, 14 y 15)

El urbanita de la ciudad de Buenos Aires descubre en el espacio público, precisamente en aquel componente de la estructura urbana, la calle, un espacio que articula y une diferentes tejidos formales de la arquitectura de la ciudad. Percibe, siente y actúa en ella, otorgando un significado a esos espacios que median entre lo interno de los edificios y lo externo a ellos. Como dice Granja Bastidas (2019): “define espacios de mediación que permiten una interrelación intensa y dinámica de la calle: las secuencias peatonales y los edificios en el itinerario urbano cotidiano” (pp.78-79).

Esta argumentación toma fuerza cuando nos referimos al espacio urbano trivalente. El primer valor que precisa es su configuración físico espacial, en donde descubre: espacios



Figura 10. Edificaciones con losas en voladizo, ladrillo cara vista y muros revestidos. Avenida Córdoba, Buenos Aires.

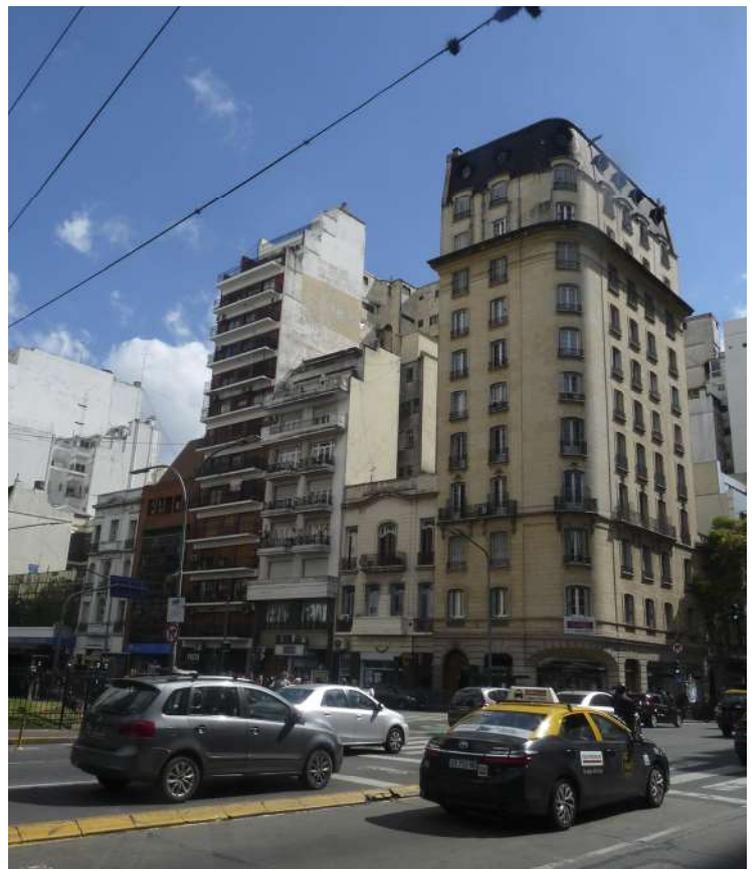


Figura 11. Tejido urbano heterogéneo conformado por edificios de distintas tipologías, siempre entre medianeras, volando sobre la línea municipal los balcones. Avenida 9 de julio, Buenos Aires. Fotos de 2022. Archivo del investigador.



Figura 12. Inicio del recorrido desde el Obelisco, Av. 9 de Julio. Avenida Roque Sáenz Peña, 2da cuadra.



Figura 13. Bocacalle que desemboca a la Av. Roque Sáenz Peña, tercera cuadra.



Figura 14. Vista de la Av. Roque Sáenz Peña, tercera cuadra, en dirección a la Plaza de Mayo.



Figura 15. Espacio intersticial y bocacalle en la Av. Roque Sáenz Peña en dirección a la Plaza de Mayo. Av. Roque Sáenz Peña, 3era cuadra. Fotos de 2022.

Archivo del investigador.

abiertos a partir de un hilo conductor, la calle, definidas e ininterrumpidas continuidades espaciales que representan las edificaciones en su perfil y escenografía urbana, como por ejemplo la avenida Roque Sáenz Peña que se dirige desde el Obelisco y desemboca a la Plaza de Mayo. (Figuras 16, 17 y 18) Por otro lado, sospecha y deduce el espacio interior de los edificios contenidos en los límites de sus medianeras.

En ese sentido, en las figuras anteriores, podemos observar un tejido homogéneo que se constituye gracias a edificios análogos, de gran porte, tectónicos y de un neoclasicismo predominante. Sin embargo, detrás de la Casa Rosada aparece Puerto Madero, un espacio abierto de mayor escala, antes sin uso y degradado, ahora mostrando una arquitectura contemporánea y global, observando un tejido heterogéneo, segmentado, formas

Figura 16. Av. Roque Sáenz Peña, vista en dirección hacia el Obelisco, Buenos Aires.



Figura 17. Av. Roque Sáenz Peña, vista hacia la Plaza de Mayo, Buenos Aires.

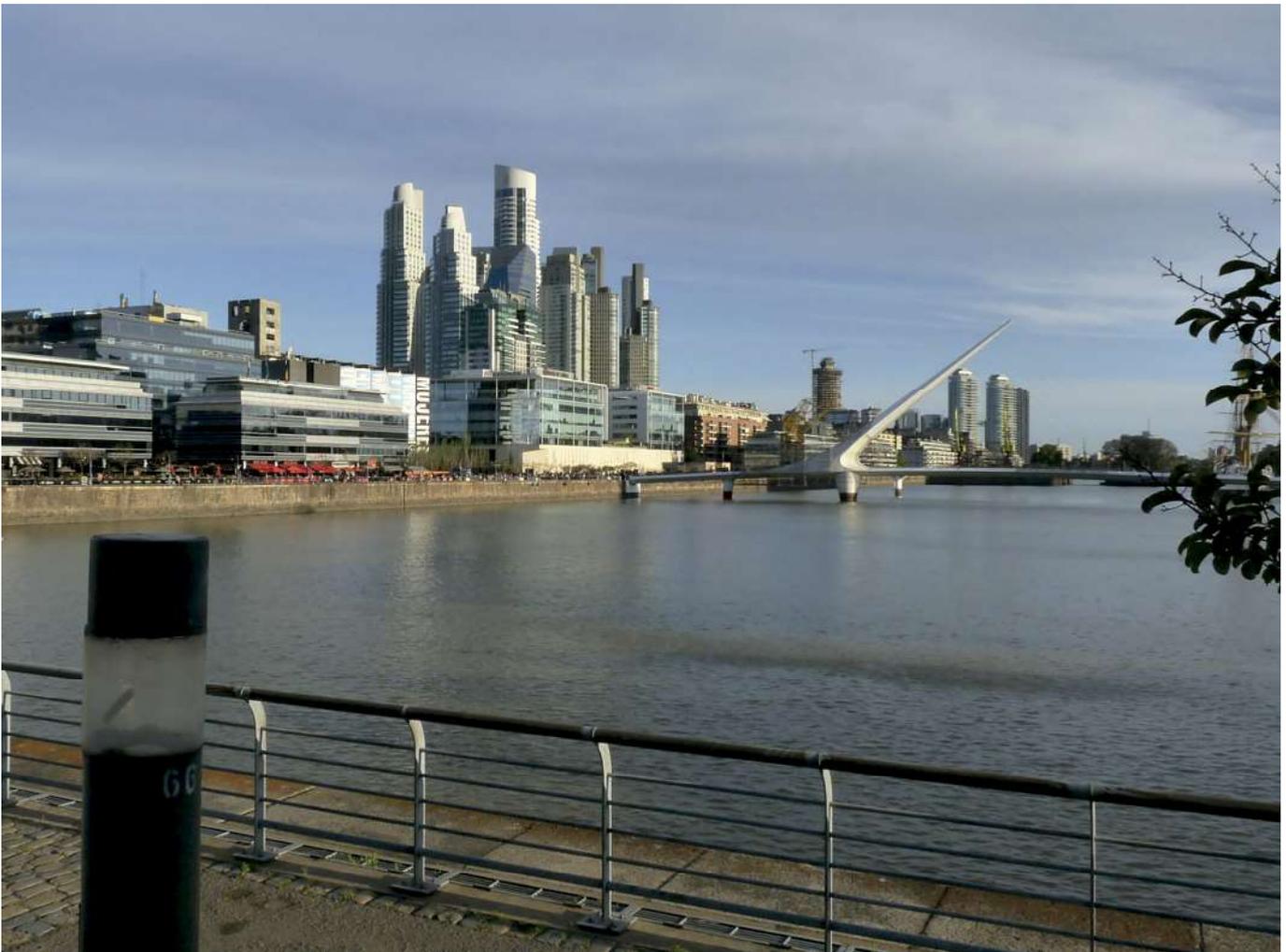


Figura 18. Plaza de Mayo, Buenos Aires. Vista parcial de la Casa Rosada y al lado izquierdo los edificios de Puerto Madero como escenografía de fondo. Fotos de 2022. Archivo del investigador.





Figura 19. Puerto Madero, Buenos Aires, vista en perspectiva por detrás de la Casa Rosada.



46 ■ Figura 20. Centro Distrital de Negocios. Puerto Madero, Buenos Aires. Fotos de 2022. Archivo del investigador.

poliédricas variadas y de gran densificación constructiva, expresión formal que caracteriza los centros distritales de negocios. (Figuras 19 y 20)

Es aquí donde encontramos un espacio abierto y contenido a la vez, que ha cambiado el paseo escénico de los porteños en estas últimas dos décadas. La calle estrecha, de edificios entre medianeras con balcones, entradas en fauces, aplomados, se abre en Puerto Madero a una sección mayor que contiene un ecosistema natural que hace las veces de “vía natural” en la que podemos encontrar el segundo valor del espacio trivalente, el espacio social y simbólico por antonomasia y nueva centralidad, que alcanza notoriedad y relevancia urbana, como la Plaza de Mayo y el Obelisco, salvando sus escalas.

El área que domina Puerto Madero expresa en su estructura urbana, una mixticidad de usos del suelo sustentada en las nuevas actividades urbanas que en ella se realizan, la mayoría de ellas destinadas al ocio, la recreación y el consumo. (Figura 21)

En este espacio podemos distinguir que la *promenade architecturale* adquiere un senti-

do dialéctico relacionado al movimiento y a la inercia del movimiento, en el que el sujeto social que ejecuta o no desplazamientos, desarrolla estrategias para percibir dichos espacios, experimenta una visión, por consiguiente estructura y organiza imágenes de su vida cotidiana para expresarlas en una composición equilibrada, es decir, organiza un itinerario urbano-arquitectónico, una *promenade*. (Figura 22)

Al respecto, Le Corbusier (citado en Miralles Jori, 2015) argumenta que:

... la visión en movimiento es a la vez percepción simultánea de varios fenómenos que hacen un todo; un nuevo modo de comprender la visión a través de un mismo espacio-tiempo; ver mientras uno se mueve pero también ver los objetos moviéndose en realidad a través del arte (p. 2).

En ese orden de ideas, observamos el disfrute del espacio urbano en posición de equilibrio como en movimiento. La heterogeneidad del tejido urbano al parecer provoca tres alternativas de desplazamientos, según lo explica Dixon Hunt (citado en Saldarriaga Sierra, 2014). El primero, de tipo ritual o de referencias históricas, relacionado



Figura 21. Puerto Madero, área de restaurantes, actividades urbanas de consumo.  
Foto de 2022. Archivo del investigador.



Figura 22. Puerto Madero, área de mirador sobre el río, personas detenidas y otras en movimiento fotografiándose. Foto de 2022. Archivo del investigador.

a los componentes de su estructura urbana que simbolizan la ciudad antigua, relacionados con los galpones reciclados de ladrillo visto, las obras de arte que permanecen en el sitio y la infraestructura portuaria reacondicionada como mobiliario urbano, todos ellos incorporados a nuevas funciones urbanas pero que dentro de la horizontalidad del tejido y perfil urbano presentan y provocan un movimiento del espectador. (Figura 23) El segundo relacionado con el “paseo” (*stroll*), el disfrute de la vista del cuerpo de agua (estuario del río de La Plata), los andenes, senderos, puentes (como el puente diseñado por Santiago Calatrava), que incitan a recorrer el conjunto de espacios públicos destinados a la recreación pasiva, ocio, entretenimiento y consumo. (Figura 24) Por último, un tercer tipo de desplazamiento entendido como la “deriva”, una especie de reconocimiento del espacio público claramente interconectado por la distancia prudente que toman los edificios en las fajas marginales del río, generando un recorrido

“errante” sobre las áreas de circulación y los espacios públicos, tarea que es muy gratificante para el urbanita, pues establece y define espacios para la observación y el observarse a sí mismo, por ejemplo, espacios públicos intersticiales dentro del complejo, que seducen al sujeto social para fotografiarse. (Figura 25)

Podemos inferir que las representaciones del entorno inmediato son consecuencia de un curso evolutivo entre el observador y lo observado y viceversa, en la que el entorno propone diferencias y correspondencias y el observador identifica, elige, estructura y le confiere un concepto, una significación a lo que llega a divisar (Kevin Lynch, citado en Díez, 2021).

De acuerdo con el itinerario planteado, hemos observado la naturaleza heterogénea y fragmentada del *promenade architecturale* que hoy experimentan porteños y visitantes, desde el Obelisco, circulando por la avenida Roque Sáenz Peña, la Plaza de Mayo y finalmente en el gran proyecto

urbano Puerto Madero, que hasta la consecución del plan era un espacio olvidado, precario e inútil desde el cierre y traslado de las operaciones portuarias a Puerto Nuevo, un espacio de memoria colectiva que no estaba considerado en el desarrollo urbano de la ciudad.

En ese sentido, el proyecto ha instalado una variante en el *promenade architecturale* que el porteño percibía hasta antes de su realización, espacios para el recorrido arquitectónico urbanístico que evoca el pasado y el presente de la ciudad, recreando variadas experiencias que hace que sus habitantes encuentren diversidad de espacios públicos, espacios abiertos y contenidos, donde la libertad para el paseo, la errancia, se conviertan en un hábito, un acto social recurrente en su movilidad urbana cotidiana. Los espacios de naturaleza “hodológica” hacen posible los desplazamientos, con circuitos y sendas, aquellas rutas que se incorporan a sus travesías y movimientos, como “caminos favoritos” cargados de historia, contexto y modernidad, por una ciudad que permite la “caminabilidad”.

Finalmente, la dimensión de la *promenade architecturale* en la ciudad de Buenos Aires expresa tres dimensiones contenidas en la “trialéctica del espacio”. En primer lugar, la dimensión del espacio físico, que permite y otorga las facilidades, a nivel de peatón, para caminar por la calle percibiendo diversas escalas urbanas producto de los retiros, retranques, materialidades, estructuras, intersticios urbanos que se presentan de forma inesperada, espacios abiertos que encierran contenido y espacios que se proyectan o se ocultan al exterior. Luego, la dimensión del espacio social cargado de “multidimensionalidad”, de los diversos agentes que ejecutan los desplazamientos, con un singular capital social, económico y cultural que les otorga ubicación y jerarquía en el espacio público. Por último, la expresión de su posición y ubicación en la ruta del recorrido urbano-arquitectónico determina una acumulación de valores percibidos, sentidos y actuados, que configuran un paseo escénico único y singular, el espacio simbólico, que es la tercera dimensión de la *promenade architecturale*.



Figura 23. Puerto Madero, espacio para evocar la memoria colectiva. Antiguo galpón recuperado para un nuevo uso.



Figura 24. Puerto Madero, recorrido arquitectónico, el paseo arquitectónico o *promenade architecturale*.



Figura 25. Puerto Madero, espacio público intersticial, espacios para tomarse un selfie. Fotos de 2022. Archivo del investigador. ■ 49

Buenos Aires es, sin dudas, una ciudad con gran valor urbano y arquitectónico, con los retos de una capital sudamericana en constante cambio y crecimiento. Entre los ejemplos importantes de renovación urbana realizados en

el continente, aun con las críticas que puedan hacerse, la recuperación de Puerto Madero y su incorporación a la trama urbana es un hecho positivo, constituyendo una nueva zona de interés para el futuro de la ciudad. ■

## Referencias bibliográficas

- Benedet V. (2012) La arquitectura colonial de Buenos Aires. Análisis historiográfico, balance crítico y nuevas herramientas para su estudio. *Bibliografía americana. Revista Interdisciplinaria de Estudios Coloniales*, 8 (8), 1-31. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7815957>
- Corporación Puerto Madero (2001) *Puerto Madero*. Buenos Aires: Ediciones Larivière,
- Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo CPAU (2022) *Plan Maestro de Desarrollo Urbano para Puerto Madero*. Moderna Buenos Aires. Recuperado de: <https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/plan-maestro-de-desarrollo-urbano-para-puerto-madero>
- Diez, F. (2021) *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*. Academia de Arquitectura y Urbanismo. Buenos Aires: Fundación Editorial Belgrano. Recuperado de: <https://acau.org.ar/wp-content/uploads/2021/10/BACU-2021-15odpi-v5.pdf>
- González Cubero, J. (1991) La promenade architecturale y la ciudad. *Anales de arquitectura*, (3), 89-102. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/314180688\\_La\\_promenade\\_architecturale\\_y\\_la\\_ciudad](https://www.researchgate.net/publication/314180688_La_promenade_architecturale_y_la_ciudad)
- Granja Bastidas, M.B. (2019) Tiempos de habitar. La escalera como mecanismo de transformación y configuración de la vivienda. *Arquitectos del Sur*, 37 (55), (70-91). <https://doi.org/10.22320/07196466.2019.37.055.05>
- Le Corbusier (1957) *Mensaje a los estudiantes de arquitectura*. Buenos Aires: Ediciones Infinito
- Miralles Jori, R. (2015) Lo inesperado en la obra de Le Corbusier. Consideraciones en torno al origen de la promenade. <http://dx.doi.org/10.4995/LC2015.2015.976>
- Robinson, G. y Torrado, N. (2012). Patrimonio moderno 1940-50-60. *Arquis Documentos de arquitectura y urbanismo Universidad de Palermo*, (3). Recuperado de: [https://www.palermo.edu/arquitectura/pdf/Arquiso3\\_web.pdf](https://www.palermo.edu/arquitectura/pdf/Arquiso3_web.pdf)
- Rossi, A. (2013) *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Saldarriaga Sierra, J. A., (2014) “No es simplemente la promenade architecturale”: interpretaciones sobre Le Corbusier y Rogelio Salmons. *Dearq*, (15), 114-127. [fecha de consulta 28 de junio de 2023]. ISSN: Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341638957009>
- Secretaría de Transporte y Obras Públicas (2022). *Bases usuarias de la encuesta domiciliaria de movilidad 2018. Metodología y resultados*. Vamos Buenos Aires, Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial. Recuperado de: [https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-04/ENMODO\\_2018\\_-\\_OMSV\\_1\\_julio\\_2022%5B1%5D.pdf](https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-04/ENMODO_2018_-_OMSV_1_julio_2022%5B1%5D.pdf)
- Wacquant, L. (2022). Rethinking the city with Bourdieu's trialectic. *City*, 26 (5-6), 820-830. Recuperado de: <https://doi.org/10.1080/13604813.2022.2125181>