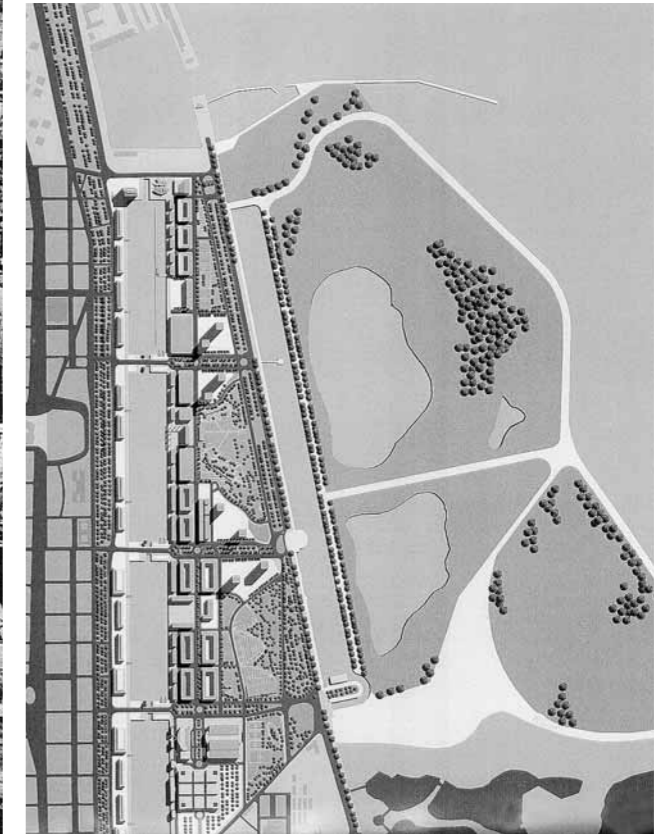


Alicia Santaló

Buenos Aires tiene río. Puerto Madero, una historia de 100 años



18 En 1580, Juan de Garay fundó por segunda vez la ciudad de la Santísima Trinidad y su puerto Buenos Aires en las costas del Río de la Plata. La ciudad y el puerto nacieron en el mismo momento pero como dos hechos diferentes. La realidad los irá fusionando como condiciones inseparables de una misma historia, donde el puerto adquiere tanta importancia que el nombre de Buenos Aires terminará designando a la ciudad, y a sus habitantes se los reconocerá como *porteños*. Durante la etapa de la independencia la ciudad tuvo un crecimiento lento pero constante de espaldas al río, y la costa cumplió una función netamente utilitaria. El puerto tuvo serios problemas para crecer, ya que el Río de la Plata, ancho pero poco profundo, presentó dificultades para absorber los efectos del desarrollo tecnológico de la actividad naval. Hacia la mitad del siglo la ciudad creció de golpe con la llegada de inmigrantes europeos, pasando de 90.000 habitantes en el año 1855, a 128.000 en el año 1862. El proyecto de un nuevo puerto se había instalado como un tema central, tanto por su emplazamiento como por las características técnicas de las obras. El punto más álgido del debate enfrenta dos posturas: el proyecto propuesto por el Ingeniero Huergo, basado en sólidos argumentos técnicos y otro propuesto por Eduardo Madero, apoyado por fuertes grupos empresarios de la ciudad. El proyecto del Ingeniero

Buenos Aires has a River. Puerto Madero, a Story Lasting 100 Years Alicia Santaló

In 1580, Juan de Garay founded the city of Santísima Trinidad and its port, Buenos Aires, for the second time on the banks of the Río de la Plata river. The city and its port were born at the same moment but as two different entities. Reality was to gradually merge them as inseparable conditions of the same story, where the port became so important that the name of Buenos Aires would come to refer to the city, and its inhabitants to be called *porteños*. During the period of independence, the city experienced slow but constant growth with its back turned to the river, and the coast fulfilled a clearly utilitarian function. The port experienced serious growth problems, since the La Plata river, which is wide but shallow, made it difficult to absorb the effects of the technological development of shipbuilding activity. Towards the middle of the century, the city suddenly grew with the arrival of European

immigrants, and the population grew from 90,000 inhabitants in 1855, to 128,000 in 1862. The project of a new port had become a subject of central importance, both because of its location and of the technical characteristics of the works. The highest point of the debate brought two stances face to face: the project proposed by the Engineer Huergo, based on solid technical arguments and another proposed by Eduardo Madero, backed by powerful business interests in the city. The Huergo project favoured making the maximum use of the Riachuelo, proposing that it be channelled, which involved expansion works, deepening and opening a new river mouth on which the new wharves would converge, and having an effect along with the port activity on the development of the south area of the city. Eduardo Madero's project located the port opposite the city, transforming the characteristics of the coastal side with the building of four seawalls, which used a system of locks to guarantee the necessary water flow for very deep-bottomed ships. The project,

conceived in the image and likeness of the port of London, was completed with the opening of two access channels to the port, one to the south and another to the north, which defined two access docks at the entrance to each channel. The State examined both projects: Puerto Madero was opened in 1889, after 6 years of work, but very soon ran into serious technical problems, so that a new port was begun in 1911. The river disappeared from the centre of the city, and could only be seen in Costanera Norte and Costanera Sur. The rapid loss of usefulness of the immense equipment of Puerto Madero defined functions of lesser importance for its facilities: customs premises, moorings for abandoned boats and scrap yards were taking up the interesting port areas. Throughout the century, all the urban planning projects contained proposals for this sector. The city longed to reach over onto these lands, however no initiative had managed to propose an appropriate model of management for the complexity and scope of the operation.

Huergo favorecía el aprovechamiento integral del Riachuelo, proponiendo su canalización, lo que implicaba obras de ensanche, profundización y apertura de una nueva boca sobre la que confluirían los nuevos muelles, incidiendo con la actividad portuaria sobre el desarrollo de la zona sur de la ciudad. El proyecto de Eduardo Madero, localizaba el puerto frente a la ciudad, transformando las características del borde costero mediante la construcción de cuatro diques, que a través de un sistema de esclusas garantizaban el caudal necesario para los buques de gran calado. El proyecto concebido a imagen y semejanza del puerto de Londres, se complementaba con la apertura de dos canales de acceso al puerto, uno al sur y otro al norte que definían dos dársenas de acceso a la entrada de cada canal. El Estado encaró ambos proyectos: Puerto Madero se inauguró en 1889, después de 6 años de obras, pero no tardó en presentar graves problemas técnicos de modo que en 1911 comenzó la construcción de Puerto Nuevo. El río desapareció del centro de la ciudad, solamente se lo podía ver en Costanera Norte y Costanera Sur. La rápida pérdida de utilidad del inmenso equipamiento de Puerto Madero definió funciones de menor importancia para sus instalaciones: locales aduaneros, amarra de barcos desafortunados y depósitos de chatarra

Vista aérea del sector antes de la remodelación. Se ven los diques, los edificios de ladrillos (arquitectura inglesa), la Costanera Sur y el río (aprox. 1960). Aerial view of the site before renovation. The piers, brick buildings (English architecture), Costanera Sur and the river are visible (approx. 1960). Proyecto urbano definitivo para Puerto Madero (Juan Manuel Borthagaray, Cristián Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez, Antonio Tufaro, Eugenio Xaus, Arqs.) Final urban project for Puerto Madero

Foto zenital del área de intervención: Casa de Gobierno (arriba a mano izquierda), dique 1, Costanera Sur y reserva ecológica (aprox. 1978)
Zenithal view of the site: Casa de Gobierno (on the top left), pier 1, Costanera Sur and the ecological reserve (approx. 1978)



20

Towards the end of the '80s, the centre and south of the city showed serious signs of deterioration; the administrative and commercial expansion of the city had been oriented towards the north. The historical centre and the neighbouring districts such as San Telmo, Boca and Barracas were rapidly losing their value. In 1989, the city's Urban Planning Secretariat put into practice an overall strategy for reaffirming the traditional centre of Buenos Aires and renovating the city's image. The sector of Puerto Madero is located at a strategic point on the banks of the river and is just 200 m from the Casa de Gobierno (Government Buildings). The 170 ha around the old seawalls provided an urban area with great potential for proposing new areas and new uses in future. The urban development of the sector of the Antiguo Puerto Madero was presented as an opportunity to give the historic centre back the dynamism it had lost. This was not an urban wasteland – its design and buildings identified it as a piece of great patrimonial value, the

testimony of a particularly intense past, it told us of the importance of port activity of the start of the period of industrialisation, of the memory of the immigrants, allowing the location of extraordinary elements such as the Costanera Sur, making up a vast testimony of the city's past, indispensable for understanding the identity of its inhabitants. Having raised the hypothesis of restructuring the area, it was then necessary to resolve the problem of the superimposition of competencies and jurisdictions of 14 state and private bodies. The Corporación Antiguo Puerto Madero SA was set up by agreement between the Municipality of Buenos Aires, the Ministry of Public Works and Services and the Secretariat General of the Presidency of the Republic on the 15th November 1989. This Agreement was approved by Decree 1279 of the National Executive Body of 21 November 1989. As the developer, its prime objective was to develop a Master Plan of urban development and to design and build the infrastructures and

fueron ocupando los interesantes espacios portuarios. A lo largo del siglo, todos los planes urbanísticos plantearon propuestas para este sector. La ciudad anhelaba avanzar sobre estos terrenos, sin embargo ninguna iniciativa había logrado proponer un modelo de gestión adecuado a la complejidad y envergadura de la operación. Hacia fines de los ochenta el centro y sur de la ciudad presentaba serios síntomas de deterioro, la expansión administrativa y comercial de la ciudad se había orientado hacia el norte. El centro histórico y los barrios adyacentes como San Telmo, Boca y Barracas experimentaban un fuerte proceso de desvalorización. En 1989, la Secretaría de Planeamiento Urbano de la ciudad puso en práctica una estrategia global para reafirmar el centro tradicional de Buenos Aires y renovar la imagen de la ciudad. El sector de Puerto Madero se ubica en un punto estratégico sobre la costa del río y a solo 200 m de la Casa de Gobierno. Las 170 hectáreas entorno a los antiguos diques constituía una pieza urbana de gran potencial para proponer nuevos lugares y nuevos usos en una perspectiva de futuro. La urbanización del sector del Antiguo Puerto Madero se presentaba como una oportunidad para devolver al centro histórico la dinámica que había perdido. No era este un vacío urbano, su trazado y edificaciones lo identificaban como una pieza de gran valor

patrimonial, testimonio de un pasado particularmente intenso, nos hablaba de la importancia de la actividad portuaria de los inicios de la industrialización, de la memoria de los inmigrantes, permitiendo el emplazamiento de piezas singulares como la Costanera Sur, conformando un vasto testimonio del pasado de la ciudad, indispensable para comprender la identidad de sus habitantes.

Planteada la hipótesis de reconversión del área se debía resolver el problema de la superposición de competencias y jurisdicciones de 14 entes estatales y privados.

Se crea la Corporación Antiguo Puerto Madero SA por convenio entre la Municipalidad de Buenos Aires, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos y la Secretaría General de la Presidencia de la República el 15 de Noviembre de 1989. Este Convenio fue aprobado por el Decreto n° 1279 del Poder Ejecutivo Nacional de 21 de Noviembre de 1989.

Como empresa desarrolladora tenía como primer objetivo confeccionar un Plan Maestro de Desarrollo Urbano y proyectar y construir las infraestructuras y los espacios públicos y comercializar las nuevas parcelas, responsabilizándose asimismo del mantenimiento de estos espacios hasta su definitiva transferencia al gobierno de la ciudad una vez concluida la etapa de implementación del emprendimiento.

El primer proyecto presentado en 1989, fue desarrollado en el marco de un convenio entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento y el Puerto Autónomo de Barcelona. Un calificado equipo de profesionales argentinos y catalanes trabajaron con enorme entusiasmo hasta definir una primera propuesta: el Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero, base teórica para los trabajos posteriores. Diversos intereses de la ciudad tensaron fuerzas entorno al proyecto, debiendo atravesar una etapa de debates y desencuentros.

La Municipalidad de la ciudad y la Corporación debieron flexibilizar los alcances de la propuesta, incorporando al proyecto original gran parte de las ideas e iniciativas que aportaba la ciudad. Esta etapa culmina con el llamado a Concurso Nacional de Ideas convocado en conjunto con la Sociedad Central de Arquitectos. Las bases del concurso sintetizan las determinaciones planteadas en la etapa anterior, acotando la importancia del proyecto, priorizando los usos terciarios y residenciales, previendo una ocupación máxima de un millón y medio de m², grandes áreas verdes de uso público y la recuperación de los galpones de ladrillo considerados de alto valor patrimonial.

El jurado otorga tres primeros premios y 5 menciones,

public areas and commercialise the new plots, also taking responsibility for maintaining these areas up to their definitive transfer to the city authorities once the implementation stage of the undertaking was complete.

The first project presented in 1989 was developed in the framework of an agreement between the Municipality of Buenos Aires and the City Council and the Autonomous Port of Barcelona. A team of qualified Argentinean and Catalan professionals worked with enormous enthusiasm until they had defined an initial proposal: the Antiguo Puerto Madero Strategic Plan, the theoretical basis for the subsequent works.

Differing interests in the city surrounded the project with tensions, and there followed a period of debates and disagreements.

The Municipality of the city and the Corporation had to make the scope of the proposal more flexible, incorporating a large number of the ideas and initiatives provided by the city into the original project. This stage culminated in the call to a National Competition of Ideas addressed to the entire Central Society of Architects. The bases of the competition summarise the determinations raised in the previous stage, focusing on the importance of the project, giving priority to tertiary and residential uses, envisaging a maximum occupation of 1.5 million m², large green areas for public use and the recovery of the brick warehouses considered to have a high patrimonial value.

The jury awarded three first prizes of 5 mentions, but the definitive project was drawn up by three representatives of each winning team.

The project is structured around the north-south artery aligning the four seawalls, recovering the group of old port buildings, which are protected by special regulations. The geometry of the seawalls likewise defines the size of the new housing blocks, preparing a new sector whose morphology respects the geometrical parameters of the existing city, with compact blocks of 8-storey buildings. Finally, extending the arteries of the access bridges, two clusters of towers are



Vista desde el paseo público del dique 1
View from the waterfront promenade of pier 1

Edificios de arquitectura inglesa (recuperados) - dique 1
Restored English-style warehouses - pier 1

pero el proyecto definitivo es elaborado por tres representantes de cada equipo ganador.

El conjunto se estructura en torno al eje Norte-Sur que alinea los cuatro diques, recuperando el conjunto de antiguos edificios portuarios, a los que se protege con una normativa especial. La geometría de los diques define asimismo el tamaño de los nuevos amanzanamientos, habilitando un nuevo sector cuya morfología acepta los parámetros geométricos de la ciudad existente, manzanas compactas de ocho pisos de altura. Por último, prolongando los ejes de los puentes de acceso, se proyectan dos racimos de torres que enmarcan el eje de la Avenida de Mayo como un gran vacío en el que se emplaza un gran parque público.

Contemporáneamente al desarrollo del nuevo Plan maestro, la Corporación encaró la venta de los primeros galpones, proponiendo una modalidad de licitación pública que incorporaba como parámetro de selección el tipo de uso y calidad arquitectónica de los proyectos, las garantías de las empresas y el plazo de ejecución de las obras.

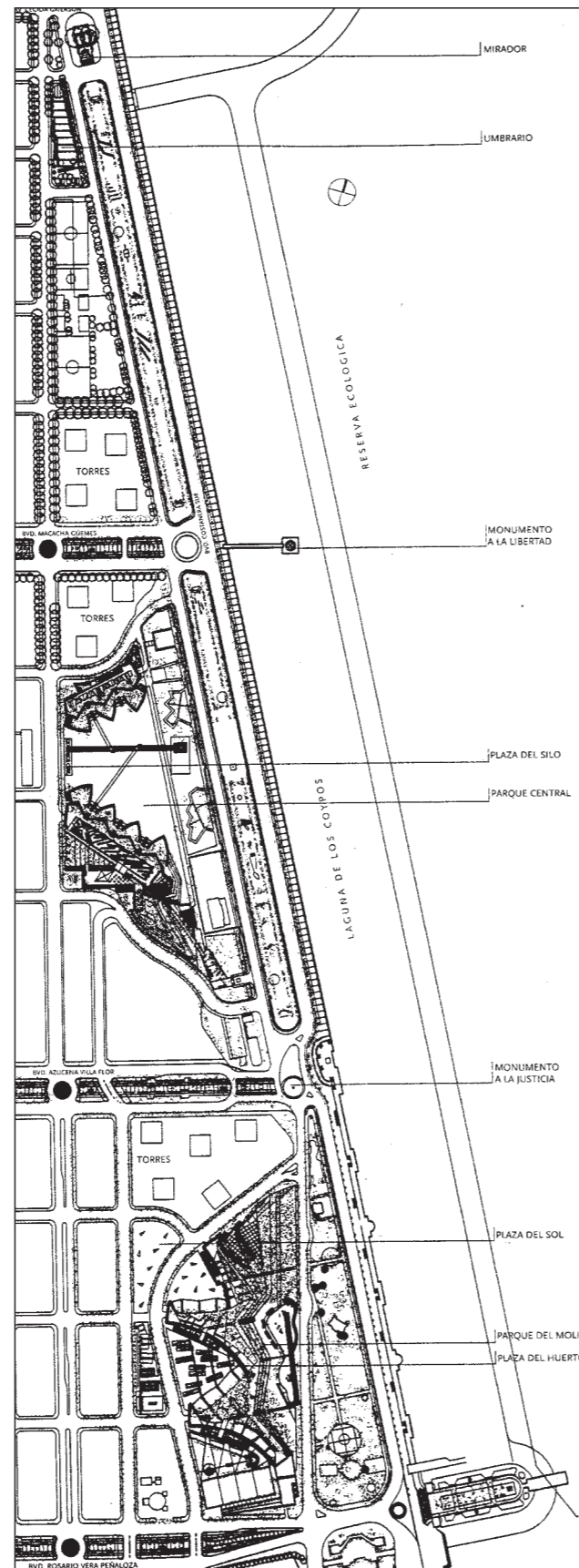
Los resultados no se hicieron esperar, la ciudad vivió con expectativa la rehabilitación de estos edificios de arquitectura inglesa protegidos con una norma que permitía convertirlos en edificios confortables para vivir o trabajar en ellos.

Distintos criterios de rehabilitación arquitectónica presentaron muy buenos diseños en intervenciones razonablemente respetuosas de la arquitectura existente. La planta baja comercial fue el estallido del proyecto. Los restaurantes atrajeron inmediatamente el acceso de público de alto nivel adquisitivo, sin embargo el paseo a lo largo de la banquina que presenta rasgos del antiguo puerto, fue rápidamente apropiado por todos los sectores de la ciudad.

El éxito de la primera etapa de urbanización impactó asimismo sobre la ciudad existente, incorporando a la zona sur un nuevo eje de desarrollo.

Desde mediados de la década del 90 a nuestros días la Corporación Puerto Madero ha realizado importantes obras de infraestructura de última generación en todo el sector, la apertura de calles y boulevares, y ha construido espacios públicos de muy buen diseño. El sector privado ha encarado la construcción de importantes edificios de oficinas como el de Telecom y el Malecón en ambos extremos del alineamiento de diques, el conjunto de edificios del sector este, el Hotel Hilton, el Yacht Club Puerto Madero, y se encuentran en obra las primeras torres, y la rehabilitación de los edificios de alto valor patrimonial que han sido protegidos.

En 1994 la corporación Puerto Madero a través de la Sociedad Central de Arquitectos llamó a concurso Nacional de Anteproyectos para la puesta en valor de



planned, framing the artery of the Avenida de Mayo as a great void in which a vast public park is located.

At the same time as the development of the new Master Plan, the Corporation began the sale of the first warehouses, proposing a mode of public procurement of which one of the selection criteria was the type of use and architectural quality of the projects, the guarantees of the companies and the completion deadline of the works.

The results came swiftly, the city looked forward to the refurbishing of these English architectural style buildings protected with regulations allowing them to be turned into buildings comfortable to live or work in.

Different architectural refurbishing criteria presented very good designs in projects that were reasonably respectful of the existing architecture. The project took off with the ground floor commercial area. The restaurants immediately attracted high-spending visitors, but the promenade along the verge with its old port features was quickly appropriated by all the sectors of the city.

The success of the first stage of urban development likewise had an impact on the existing city, incorporating a new axis of development to the south area. From the mid-90s to the present, the Puerto Madero Corporation has carried out major state-of-the-art infrastructure works in the whole sector, opening streets and boulevards, and has built very well-designed public areas. The private sector has dealt with the building of major office buildings such as the Telecom and the Malecón at both ends of the alignment of seawalls, the group of buildings of the east sector, the Hilton Hotel, the Puerto Madero Yacht Club, and the first towers are being remodelled, as well as the refurbishing of the protected buildings with their high heritage value.

In 1994, the Puerto Madero Corporation, through the Central Society of Architects, issued a National Call for Draft projects for the refurbishing of the Costanera Sud and the design of 36 ha of green areas. The winning project doubled this great green area into a

group of parks proposing different uses and situations. The central park takes up the idea of the old city wall, with the building of 6-m hills around the central artery of the city, the Avenida de Mayo. From there, the long views onto the river allow the visitor an idea of the immensity of the Río de la Plata.

The revitalisation of the Costanera Sud has made a great impact on the district. The city has recovered a valuable and beautiful area for public use, which had fallen into a state of abandon for many years. The carefully studied work of the boulevard along the lagoon, the reforestation works, the sector of novel children's games, the Greek theatre, the imminent recovery of the existing buildings for restaurants, the carefully studied lighting and the opening of streets which start to interconnect the whole district, are works which have breathed new life into the sector and recovered uses and habits of the past without resorting to nostalgia.

The experience of Puerto Madero represents a watershed in the history of the city. On the one hand, its influence has achieved a positive impact on the south area, where buildings of great historical and patrimonial interest are being recovered and has re-established the activity of the district. It has also shown that it is possible to conceive of state intervention in a different way, handling large scale projects supported by the resources of the community. There are a number of questions to be resolved, such as the passage of lorries through the sector and the marked pedestrian and vehicle communication as a continuity of the existing streets and avenues.

However, the city already considers Puerto Madero a new district providing an alternative for living and working aimed at high-income sectors, but with leisure and recreational proposals for everyone. The *porteños* have appropriated an area that was not unfamiliar to them, but which is in the collective memory and from there, from the possibility to change reality, it seems possible to imagine a future.

la Costanera Sur y el diseño de 36 hectáreas de espacios verdes. El proyecto ganador desdobra este gran área verde en un conjunto de parques que proponen diferentes usos y situaciones variadas. El parque central retoma la idea de la antigua muralla construyendo unas colinas de 6 m de altura entorno al eje central de la ciudad, la Avenida de Mayo. Desde ellas, las vistas largas sobre el río permiten al visitante percibir la inmensidad del Río de la Plata.

La revitalización de la Costanera Sur fue un gran impacto para el barrio. La ciudad recuperó un espacio de uso popular, que había sido paseo y balneario, de gran valor paisajístico que también había caído en el abandono durante muchos años. La estudiada obra del paseo a lo largo de la laguna las obras de reforestación, el sector de novedosos juegos infantiles, el teatro griego, la próxima recuperación de los edificios existentes para restaurantes, la muy estudiada iluminación y la apertura de calles que empiezan a interconectar todo el barrio, son obras que revitalizaron el sector y recuperaron usos y costumbres del pasado sin nostalgia.

La experiencia de Puerto Madero marca un punto de inflexión en la historia de la ciudad. Por un lado su influencia ha logrado impactar positivamente en la zona sur donde lentamente se recuperan edificios de alto valor patrimonial y se restablece la actividad del barrio. También se ha demostrado la posibilidad de concebir de otra manera la acción estatal, al encarar proyectos de gran escala apoyado sobre los recursos de la propia comunidad.

Varios son los temas a resolver, como la circulación de los camiones que atraviesan el sector y la franca comunicación peatonal y vehicular como continuidad de las calles y avenidas existentes.

Sin embargo, la ciudad ya considera a Puerto Madero como un nuevo barrio que presenta la alternativa diferente para vivir y trabajar dirigido a sectores de alto nivel adquisitivo pero que contiene propuestas recreativas y culturales para todos. Los *porteños* se han apropiado de un lugar que no le resulta ajeno, sino que está en la memoria colectiva y desde allí desde la posibilidad de modificar la realidad es que parece posible imaginar un futuro.