

Situación crítica del Puerto Buenos Aires

Los cambios tecnológicos aportados por la Revolución Industrial que irrumpieran en la industria naviera amenazó la eficacia, no solo de Buenos Aires como ciudad, sino que además echaba por tierra las ventajas logradas hasta entonces del puerto existente. La posibilidad de botar buques de mayor tamaño requería otras condiciones de calado, tanto como la navegación a vapor introdujo un concepto nuevo de previsión y eficiencia en las labores de carga y descarga de los buques, que Buenos Aires no estaba en condiciones de afrontar.

Estas limitaciones llevaron al Gobierno a reconocer la necesidad imperiosa de dotar a Buenos Aires con un puerto de ultramar a la altura de los tiempos, del poder político y económico que la ciudad acumulaba.

El proyecto fue encabezado por Eduardo Madero, quien además de contar con el apoyo político de Buenos Aires contaba con la influencia de los intereses británicos que en esa época tenía gran peso en la economía del país.

Las tareas para la ejecución de este proyecto, semejante a los docks de Londres y Liverpool, fueron iniciadas en 1887 y tras habilitaciones parciales, fueron concluidas en su última etapa en el año 1898. Su condición de vanguardista poco durará ya que en octubre de 1908, diez años luego de su inauguración, el Congreso de la Nación aprobó la Ley mediante la cual se llamó a concurso de proyecto y precios para la ampliación del Puerto.

El nuevo puerto, conocido desde entonces como Puerto Nuevo, se desarrollaría hacia el norte, respecto de la localización de Puerto Madero, y se estructurará a partir del concepto de peines abiertos a la manera de "piers".

La problemática de las Areas Centrales

La urbanización de Puerto Madero fue concebida como una ope-

Critical Situation of the Port of Buenos Aires

The technological changes resulting from the Industrial Revolution that affected the shipbuilding industry not only threatened the efficiency of Buenos Aires as a city, but also rendered vain to the advances that had been made hitherto in the existing port. The launching of new and bigger ships required deeper ports, and steam ships brought with them a new concept of forward planning and efficiency in loading and unloading ships which Buenos Aires was simply not able to cope with.

These limitations led the Government to recognise the vital need to provide Buenos Aires with a port for overseas shipping that was really in line with the needs of the times and those of the political and economic power that the city was gaining.

The project was led by Eduardo Madero, who not only enjoyed the political support of Buenos Aires, but also that of influential British interests very important in the economy at that time.

The works undertaken for this project, similar to the London and Liverpool docks, were begun in 1887 and completed in 1898 after a series of partial fittings. Its innovative position was to last but a few short years, since in October 1908, ten years after the port was opened, the Congress of the Nation passed a Law enabling a call for tenders for a project and prices for the enlargement of the Port.

The new port, thenceforth known as the Puerto Nuevo, developed northwards from Puerto Madero, and was built around the concept of open lines like piers.

The problem of the Central Areas

The urban development of Puerto Madero was conceived as a public policy operation to recover the central area of the city. International experience provided examples of the transformation of urban areas with similar characteristics to Buenos Aires that had become run-down due to the shifting of their original functions to outlying areas.

One of the reasons that we can point to is the fragmentation of the property structure, in which the geometry and size of plots made it difficult to market new types of real estate, a process that encouraged investors to look to new locations, plunging central zones into a progressive deterioration of the areas themselves and a systematic fall in the value of urban land.

In the late 1900s, Buenos Aires showed all the signs of this process of the flight from its central areas, with corporate buildings emerging from its consolidated residential areas, and new buildings going up in strategic points, a process encouraged by the construction of highways that fostered the building of closed administrative centres and districts towards the northern end of the City.

If we assume that the City is an expression of a culture, and the demolishing of central areas that cities undertake to make way for new requirements, the urban development of Puerto Madero looked like a good opportunity to promote a policy to protect the architectural heritage of its central area and make it unacceptable to put that methodology into practice, as well as a way to find new investment mechanisms to attract



ración de política pública para recuperar el área céntrica de la ciudad. La experiencia internacional daba cuenta de la transformación de áreas de similares características sumidas en procesos de deterioro devenidas por el desplazamiento de sus funciones originales hacia la periferia.

Uno de los motivos puede señalarse como la fragmentación de la propiedad en la que la estructura parcelaria, referida a su geometría y dimensión, hacía difícil la implantación de nuevos productos inmobiliarios, proceso que alienta las inversiones hacia nuevas localizaciones sumergiendo las áreas centrales a un progresivo deterioro tanto de su área fundacional como a una pérdida sistemática del valor del suelo urbano.

Buenos Aires, a fines de la década del ochenta, daba cuenta de este proceso de abandono de su área central con la localización de edificios corporativos irrumpiendo en su trama residencial consolidada con nuevos emplazamientos en puntos estratégicos alentados por la construcción de autopistas que favorecerían entre otras cosas la construcción de centros administrativos y barrios cerrados hacia el norte de la Ciudad.

Asumiendo la Ciudad como expresión de una cultura, los procesos de demolición de sus áreas centrales a los que se someten las ciudades para dar lugar a nuevos requerimientos, la urbanización de Puerto Madero se mostró como el escenario posible donde se instrumentara una política que salvaguardara el patrimonio arquitectónico de su área central y convirtiera en inadmisibles la práctica de aquella metodología, encontrando además nuevos mecanismos de inversión que se ofrecieran atractivos para el sector privado. Como marco referencial, cabe destacar el proceso inflacionario en el que el país se encontraba a fines de la década del ochenta acompañado por un fuerte contexto recesivo en el que se hacía difícil pensar en el éxito de este tipo de iniciativa.

Aún así, rasgos particulares inherentes al predio permitían vislumbrar objetivos positivos en esta operación como la recuperación de la costa, la revalorización de edificios de arquitectura inglesa, la relación ciudad-agua, el gran aporte de áreas verdes y la posibilidad de crear un mix de usos capaz de garantizar y recrear la vida ciudadana.

El Modelo de Gestión

La actividad portuaria, como reflejo de la actividad económica, atravesaba también una profunda crisis demostrando claramente la pérdida de dinámica y competitividad inmersos en un profundo proceso de descapitalización. Situación que quedaba constatada a partir de un informe elaborado a mediados de la década del ochenta por la consultora internacional Rooge Marine la que recomendaba promover la urbanización del sector portuario denominado Puerto Madero.

Amparados en la Ley de Reforma del Estado, sancionada por el Congreso de la Nación, la que permitía entre otras cosas la transferencia de sus bienes al sector privado; se propuso la creación de una sociedad anónima producto de la unión de dos empresas de propiedad estatal.

Administración General de Puertos (AGP) en representación del Estado Nacional que aportaba las tierras y Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) en representación de la Comuna que se comprometía a aportar el Plan Maestro, la Normativa correspondiente y su aprobación por el Consejo Deliberante, la valorización del suelo y que aportaría los conocimientos para el desarrollo de la gestión. Esta decisión dará como resultado una empresa de propiedad estatal que garantizará no solo el cumplimiento de objetivos políticos sino también urbanísticos del proyecto, comprometiéndose a corto plazo captar la inversión genuina para poner en movimiento



Estado original
 Cityfront – Reconversión 1991/1995
 Original State
 Cityfront – Reconversion 1991/1995

el aparato productivo que revirtiera la recesión económica en la que estábamos sumidos.

Como productor del suelo urbanizado y como desarrollador del Plan de Masas, Corporación asume el compromiso de construir las infraestructuras para lograr así la credibilidad de los futuros inversores. Este modelo de gestión inteligido ponía de manifiesto el discurso generalizado que coincidía con el desprestigio de los organismos públicos y la necesidad de transferir funciones al sector privado.

Las Primeras Ventas

Logrado consenso acerca de la gestión, se presentaba como un verdadero desafío entender cuales serían las primeras acciones que tuvieran un efecto desencadenante en el proceso de venta de las tierras.

El predio de Puerto Madero, de 170 hectáreas, limita en su frente-ciudad (*cityfront*) con una tira de edificios de arquitectura inglesa que fueron originalmente concebidos para atender las necesidades operativas portuarias de estiba de mercaderías.

Esta tira de almacenes fue concebida como una oportunidad en donde las intervenciones e inversiones privadas fueran ejecutadas en el marco de una operación de rescate entendiendo que la infraestructura portuaria debía incrementar el patrimonio arquitectónico de la ciudad. Estos edificios, declarados de valor patrimonial, fueron comercializados mediante convocatoria a licitaciones públicas escalonadamente en el transcurso de cinco años (1991-1995) con el mecanismo de doble apertura: Propuesta Arquitectónica y Oferta Económica. La operación permitió la incorporación a la Ciudad de 400.000 m² nuevos con un aporte del capital privado superior a los 200 millones de dólares y significó el ingreso, en concepto de venta de tierras, a la corporación del orden de los 42 millones

private investors. All of this was against a backdrop of inflation affecting the country in the late nineteen-eighties, and a deep recession, a context in which it was difficult to imagine that this type of initiative could prosper.

Nonetheless, the particular traits of this area did allow for some optimism in this operation, such as the possibility of recovering the coast, the revaluing of buildings in English architectural styles, the relationship between the city and the water, the great contribution of green belts and the possibility of creating a combination of uses to guarantee and recreate the life of the citizens.

The Management Model

Port activity, reflecting economic activity in general, was also going through a deep crisis and showing a clear loss of dynamism and competitiveness as capital was being drained from the sector. This situation was clearly shown in a report drafted in the mid-nineteen eighties by the international consultancy Rogge Marine, which recommended promoting urban development in the port area known as Puerto Madero.

Supported by the Law on State Reform and sanctioned by the Congress of the Nation, which among other things allowed the transfer of its assets to the private sector, it was proposed that a public limited company should be set up as the result of the merger of two state-owned companies.

Administración General de Puertos (AGP), representing the Argentinian State, provided the land and Autopistas Urbanas S.A. (AUSA), representing the

Municipality, undertook to provide the Master Plan, the corresponding Legislation and its approval by the City Council, the recovery of the land and to provide management know-how.

This decision led to the formation of a state-owned company that would not only guarantee the attainment of political aims, but also the urban development objectives of the project, with a commitment in the short term to attract genuine investment in order to set the productive apparatus in motion with a view to turning around the economic recession in which we were plunged.

As a producer of developed land and the architect of the Volume Plan, the Corporation took on the commitment to build the infrastructures and thus gain credibility with future investors. This planned management model clearly reflected the discourse at that time, coinciding with the tarnished reputation of public bodies and the need to transfer functions to the private sector.

The First Sales

Once a consensus had been reached on management, the real challenge was to decide upon the first actions that would help to trigger the process of selling the land. The 170-ha Puerto Madero site butts up against a row of buildings built in the English style on its cityfront, originally designed to attend to the operative needs of the port and handling of goods. This row of warehouses was seen as an opportunity for private actions and investments to be made as part of a rescue operation, on the understanding that the port infrastructure would add to the

de la misma moneda, que fueron destinados a la construcción de las infraestructuras necesarias y suficientes para sostener la demanda de servicios que pudiera abastecer el sector en cuestión. Desencadenado este proceso, la Corporación, el Gobierno Municipal y la Sociedad Central de Arquitectos convocaron a Concurso Nacional de Ideas para la confección de un Plan de Masas tendiente a la reconversión de su frente de agua (*waterfront*), el sector Este del emprendimiento, aceptando que el sector Oeste, la tira mencionada de 16 Docks, podían ser comercializadas por la Corporación. Esta acción de gobierno tuvo como marco regulatorio la redacción de su programa "Las bases del concurso" elaboradas por una comisión formada por miembros de la Corporación y de la Sociedad Central de Arquitectos. Se acordó así mismo que el fallo del jurado designaría tres ganadores, comprometiéndose la Corporación a contratar tres profesionales de cada equipo para que con los técnicos de planta de la Corporación desarrollaran el Plan Maestro definitivo.

El Plan Maestro

Habiendo acordado la convocatoria a concurso, la redacción de las bases se presentó como el tema fundamental en tanto la elaboración del programa se consideró como herramienta indispensable del proceso de diseño.

city's architectural heritage. These buildings, declared as Heritage Sites, were marketed gradually using public calls for tender over a five-year period from 1991 to 1995 on two levels: Architectural Proposal and Financial Bid. This operation made it possible to incorporate 400.000 sq m of new area to the City with a contribution of private capital of more than 200 million US dollars and meant that the Corporation received about 42 million dollars from land sales that were then used to build sufficient infrastructures necessary to meet the demand for services that this sector could provide. As they started this process, the Corporation, the Municipal Government and the Central Architects' Society called a National Competition for Ideas to draw up a Volume Plan for restructuring the waterfront, the East sector of the venture, and accepted that the West sector, the strip of 16 Docks mentioned above, could be marketed by the Corporation. The legal framework of this government action was the drafting of its programme called "Bases of the Competition" which were prepared by a committee comprising members of the Corporation and the

Central Architects' Society. Likewise it was agreed that the Jury would designate three winners, and the Corporation would undertake to contract three professionals from each team to work with the Corporation's technical staff to roll out the final Master Plan.

The Master Plan

Once they had agreed upon the call to competition, the main objective was to draft the bases of the competition, as the programme was considered to be an indispensable tool in the design process. The competition and the work performed jointly by the winning architects and the Corporation's technical staff led to the Volume Plan, which was to become the appropriate scenario for bringing together new ideas for reversing the process of deterioration, abandonment and overcrowding of the original urban area of Buenos Aires.

The proposal contained the outline of a new cityfront laying out two clusters of towers around a metropolitan-scale park. The east-west axis, consolidated by the Avenida de Mayo, took shape in an empty space between two great groups



Como resultado del concurso y de la tarea elaborada en conjunto con los arquitectos premiados y los técnicos de planta de la Corporación se formuló el Plan de Masas que se transformaría en el escenario propicio en donde convergirían las nuevas ideas tendientes a revertir el proceso de deterioro, abandono y saturación del casco fundacional de Buenos Aires.

La propuesta contiene la conformación de un nuevo frente urbano que organiza dos racimos de torres entorno a un parque a escala metropolitana. El eje este-oeste, consolidado por la traza de la Avenida de Mayo, se corporiza en un vacío contenido entre dos grandes conjuntos de torres.

Una vez atravesado el frente que se distingue como el (*cityfront*), con sus 16 galpones de ladrillo colorado, y la línea correspondiente a los cuatro espejos de agua, alineados en sentido norte-sur, la nueva urbanización propone la construcción de una tira de edificios nuevos dispuestos paralelos al agua que reproducen la altura de los docks y que permiten el alojamiento de usos tales para atender los servicios como los requerimientos de la oficina y la vivienda.

La segunda línea de amanzanamiento propuesta, dispuesta en sentido norte-sur a partir de la recreación de una Avenida Central, estructura la totalidad de la parcelaria que recrea la altura pro-

medio del amanzanamiento de la ciudad permitiendo la construcción de edificios cuya morfología se desarrolla en planta baja, siete plantas y un piso retirado hasta alcanzar los treinta metros de altura total. Los usos permitidos proponen un mix que garantizan la multiplicidad de funciones entorno a los requerimientos de la vivienda, oficinas, comercio, el equipamiento y la recreación.

La trama vial de la ciudad coincide y se prolonga en cinco accesos a la nueva urbanización en cuyos extremos este sobre dos de los bulevares recreados la parcelaria dispuesta da lugar a la creación de cuatro macro manzanas que por sus características geométricas y normativas permiten la construcción de edificios en torre poniendo marco al eje histórico de la ciudad conformando un nuevo *skyline* de Buenos Aires.

El límite este de la nueva urbanización limita con una pieza de gran valor paisajístico denominada Costanera Sur que fuera el balneario público de la ciudad. La articulación de esta pieza junto con las áreas verdes del nuevo emprendimiento permiten concebir un sistema de parques que aporta más de 40 hectáreas concebidas a escala barrial y metropolitana para atender las necesidades de esparcimiento y recreación a instancias del barrio de Puerto Madero como de la ciudad en su conjunto.

Para la Ciudad de Buenos Aires, el Proyecto de reconversión urba-



of towers. Once it had crossed the "cityfront", with its 16 red brick warehouses, and the line corresponding to the four north-south aligned water surfaces, the new urban development proposed the building of a row of new buildings set out parallel to the water and reproducing the height of the docks to hold uses such as attending to the needs of services required by office and housing units.

The second line of city blocks proposed, laid out north-south following the recreation of a Central Avenue, provided structure to the entire system of plots that recreates the average height of the city block system, making it possible to construct buildings comprising a ground floor, seven storeys and a penthouse flat, making a total height of thirty metres. Allowed uses offer a mix that guarantees a large number of functions centred round the housing, offices, commerce, amenities and recreation needs.

The city's road structure converges and continues along five accesses to the new urban development at the eastern ends of which the plots give rise to the creation of four macro blocks over two of the recreated boulevards. Due to their geometric

characteristics and the applicable building rules, these allow the construction of towers that frame the historical axis of the City, thus creating a new Buenos Aires skyline. The eastern edge of the new urban development touches on a beautiful natural area called Costanera Sur, which used to be the site of the city's public baths. The articulation of this area, together with the green areas of the new venture, will allow the creation of a system of parks providing more than 40 ha planned on a local and metropolitan scale to meet the leisure and recreational needs of the organisations of the neighbourhood of Puerto Madero and of the City as a whole. For the City of Buenos Aires, the urban restructuring project of the Port is an extraordinary opportunity put into practice, and the result of successful management in which the firm initiative of the State in promoting a new model of political strategies was agreed between the public and private sectors in order to recover a large sector of the City for the benefit of its inhabitants, who have once again become "porteños" (inhabitants of Buenos Aires) and have drawn a new postcard of the City.

nística del puerto es la realidad de una oportunidad extraordinaria y el resultado de una gestión exitosa en donde la firme iniciativa del Estado en promover un nuevo modelo de estrategias políticas, fueron concertadas entre el sector público y privado a favor del recupero de un amplio sector de la ciudad en beneficio de sus habitantes que vieron recuperar su condición de "porteños" y redibujar una nueva postal de la ciudad.

Indicadores Urbanísticos del Desarrollo
Urban Planning Indicators of the Development

Superficie Total (1)+(2)+(3)	170.00 has (100%)
Total area (1)+(2)+(3)	
Sector Oeste – Cityfront (1)	40.50 has (23.82%)
West Sector – Cityfront (1)	
Sector Este – Waterfront (2)	90.00 has (52.94%)
East Sector – Waterfront (2)	
Espejos de Agua (3)	39.50 has (23.24%)
Water Surfaces (3)	
Superficie a Urbanizar (1)+(2)	130.50 has (100%)
Area for Development (1)+(2)	
Parcelada	61.40 has (47.05%)
Plots	
Espacio Público	69.10 has (52.95%)
Public Space	

