

Un modesto curso de agua, al que llamaron Riachuelo, fue determinante en la elección del sitio de Buenos Aires, tanto para Pedro de Mendoza, primer adelantado del Río de la Plata, cuando estableció su precario real en 1536, como para Juan de Garay, al fundar la Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires en 1580.

Cuando aparecen los buques de casco de hierro y propulsión a vapor del siglo XIX, éstos debieron fondear lejos de la costa y recurrir para la carga y descarga a dos, y hasta tres alijos entre buque y muelle, lo que puso en crisis a las instalaciones portuarias que habían funcionado hasta entonces en el Riachuelo.



Figura 1. *Estampa de trasbordos*. Reproducida de Difieri, Horacio A., 1980, *Atlas de Buenos Aires*, tomo I, p. 335, Buenos Aires.

## El desarrollo urbano del antiguo Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires

JUAN MANUEL BORTHAGARAY  
PROFESOR EMÉRITO DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO, DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES (DECANO ENTRE 1986 Y 1994) Y EN LA QUE DIRIGE EL INSTITUTO SUPERIOR DE URBANISMO, TERRITORIO Y EL AMBIENTE.  
E-mail: manbor@fadu.uba.ar

**Palabras clave:**  
Puerto Madero  
Río de la Plata  
Plan Maestro  
espigones  
corbusiano  
corporación

**Key words:**  
Puerto Madero  
La Plata river  
Master Plan  
piers  
corbusian  
corporation

### Resumen

Testigo y participante en el arduo proceso que condujo exitosamente a la revalorización de un área abandonada y decadente entre la capital argentina y el río de la Plata, el autor describe los antecedentes históricos de esa zona, la pérdida gradual de su función original, diversos intentos previos por revitalizarla (incluyendo ideas al respecto de Le Corbusier) y los planes que finalmente llevaron a su transformación radical al término de las dictaduras militares en ese país. También rememora el concurso de ideas (en el que participó un equipo de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires coordinado por el autor) y del que surgió el proyecto definitivo.

### Abstract

Witness and participant in the process that successfully promoted the re-valorization of a decadent and abandoned area between the Argentinian capital and La Plata river, the author describes the historical facts of that zone, the gradual loss of its original function, several previous attempts to revitalize it (including Le Corbusier's ideas on that subject) and the plans that finally led to its complete transformation after the end of the military dictatorial government in that country. He also recalls the design competition that later on gave way to the final master plan.

La situación devino intolerable cuando la nación necesitó embarcar cosechas de extraordinario volumen y desembarcar enormes cantidades de productos industrializados, para construir un país en donde todo estaba por hacerse.

### EL PUERTO MODERNO, AL FIN

No se discrepó en cuanto a la necesidad de un nuevo puerto, pero sí respecto a las soluciones técnicas alternativas, lo que generó una encendida y larga polémica, superada cuando la concesión del Puerto se otorgó a un consorcio formado por don Eduardo Madero e hijos, como concesionarios; John Hawkshaw, Son & Hayter, como ingenieros directores, así como a Thomas Walker & Co, como constructores y socios británicos. Por eso se le conoció como Puerto Madero.

El puerto obturó, para siempre, el balcón del centro de la ciudad hacia el río. Se explica porque se había sufrido tanto la ausencia de un puerto moderno que la nación y la ciudad estaban ansiosas por ostentarlo. ¿No era la mejor carta de presentación, el mayor adorno que la joven metrópoli podía exhibir?

Pero el proyecto Madero implicó amplios rellenos sobre el río, con la creación de una isla triangular al este de la cadena de diques, que dio oportunidad a la creación de una avenida y parques costaneros.

La construcción del Puerto Madero comenzó en 1887 y sus instalaciones se inauguraron gradualmente hasta su conclusión en 1897. Si bien en el Puerto se vivió un tráfico muy intenso, con buques en segunda y hasta tercera

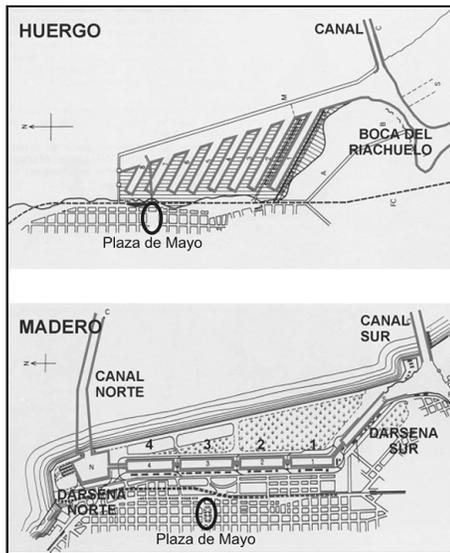


Figura 2. Esquemas de las propuestas de Madero y Huergo. Imagen reproducida de Difieri, Horacio A., 1980, *Atlas de Buenos Aires*, tomo I, p. 325, Buenos Aires.

andanas en ambos costados de los diques, al poco tiempo se comprobó su insuficiencia e inadecuación. Por ese motivo, en 1906, el Ministerio de Obras Públicas proyectó las obras del puerto nuevo (a partir de una propuesta del ingeniero Elmer Corthell), y comenzó a construirse en 1911. Se inauguró en 1925 con una configuración de espigones abiertos.

### PROPUESTAS DE REMODELACIÓN DEL ÁREA ANTIGUO PUERTO MADERO

Para este puerto, que nació obsoleto, desde muy temprano hubo proyectos para aprovechar sus extensas superficies para usos más acordes con su ubicación central privilegiada en lo que ya era una metrópoli cosmopolita y mayor.

En 1925 se formula un Plan de Estética Edilicia y Desarrollo que dio oportunidad a la creación de una avenida y parques costaneros; así como para el municipio de Buenos Aires en el que se propone un descenso monumental de la Plaza de Mayo, con grandiosas escalinatas que llegan hasta las aguas.<sup>1</sup>

En 1929, Le Corbusier visita Buenos Aires; ahí dos jóvenes adeptos argentinos, Ferrari Hardoy y Kurchan, le ofrecen formular un plan para esta ciudad. Las carpetas con los estudios llegan en mal momento, por el estallido de

<sup>1</sup> La comisión del plan estaba presidida por el intendente municipal e integrada por el director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, los presidentes de la Sociedad Central de Arquitectos y de la Comisión de Bellas Artes y un veterano y reconocido profesor de la Facultad de Arquitectura. Este plan se conoce como de la Comisión de Estética Edilicia de 1925.

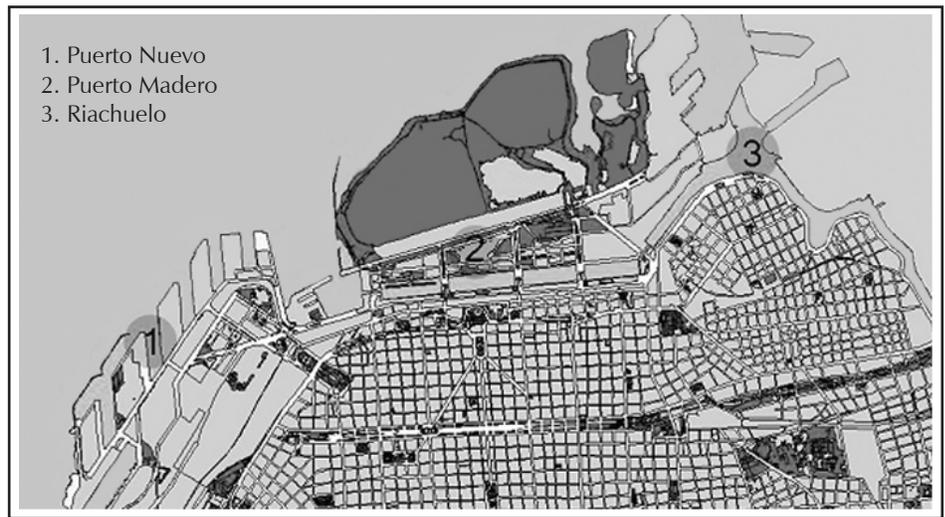


Figura 3. Planta de Conjunto del Puerto de Buenos Aires, donde puede apreciarse la relación entre Puerto Nuevo, Puerto Madero y el Riachuelo.

la Segunda Guerra Mundial en 1939. El área acoge los ya conocidos prototipos corbusianos del estadio y del museo de crecimiento indefinido, de planta en espiral cuadrada, una gran explanada para desfiles cívicos y una isla a la que llaman ciudad de negocios, imagen que el maestro plasma en uno de sus croquis a tinta más celebrados.

Propuestas sucesivas proponen programas centrales, a la vez que ampliaciones sobre áreas ganadas al río. El último proyecto se llamó, precisamente, Ensanche del Área Central. Exponía un gigantesco relleno, una mitad destinada a realojar todas las reparticiones públicas y la otra a un grandioso parque público.

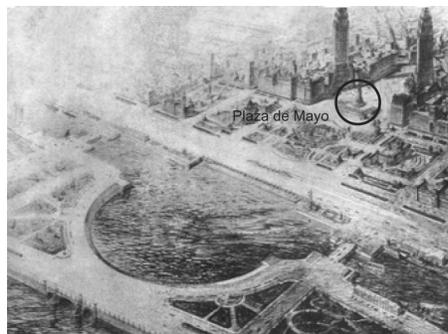


Figura 4. Plan de 1925. Imagen de una de las variantes propuestas para la remodelación de la Plaza de Mayo. Del libro *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio*, Buenos Aires, 1925.

### IMPACTO URBANÍSTICO

**DE LA REVOLUCIÓN DE LOS CONTENEDORES**  
La revolución de los contenedores vino a sellar la suerte funcional del Antiguo Puerto Madero. Impactó a todas las grandes urbes portuarias, donde Puerto y Distrito Central de Negocios

nacieron y se desarrollaron en estrecha proximidad. Con dichos contenedores, los puertos de mar requirieron sitios mucho más amplios para desplegar extensos playones de maniobras, lo que obligó a alejarlos del centro, a la vez que quedaron áreas libres que, además de su centralidad, reunían atractivos de memoria histórica y la infalible fascinación del agua.<sup>2</sup>

### CAMBIA EL USO URBANO DE LAS ANTIGUAS ÁREAS PORTUARIAS DEL MUNDO

Las imágenes del Moll de la Fusta y el Puerto Olímpico de Barcelona, el Muelle 17 de Nueva York, el Seaport de San Francisco y la Back Bay de Baltimore motivaron la participación de docentes, alumnos, arquitectos practicantes y a una especie naciente: los desarrolladores acoplados a grandes bancos.

El desarrollo del Canary Wharf, del puerto de Londres, fue doblemente apreciado en Buenos Aires, por las semejanzas tipológicas y constructivas de los depósitos londinenses y porteños (hasta resulta probable que hubiesen salido de las mismas mesas de dibujo).

<sup>2</sup> Pero esta transformación de ninguna manera resultó automática, porque los puertos, por regla general, estaban fuera de la jurisdicción municipal, a veces bajo régimen nacional, o como entes autónomos. Hasta el punto que debí una invitación a participar de un encuentro organizado por la Agencia Francesa de Ciudades-Portuarias, al hecho de que la transformación de Puerto Madero estuviese adelantada, cuando en muchas ciudades se hablaba de transformaciones urbanas que las autoridades portuarias, celosas de su jurisdicción, venían evitando, sin ceder un solo metro cuadrado, a veces durante décadas. En el caso de Rouen, las tratativas, con la Regie Autonome del Puerto, para agregar un nuevo puente sobre el río, vital para la ciudad, habían demorado 20 años.

## EL PROCESO DE CAMBIO EN BUENOS AIRES

El doctor Alfonsín, presidente del retorno a la democracia de 1983, nombró Secretario de Transportes de la Nación al ingeniero Daniel Batalla, quien me preguntó, señalando al puerto desde la ventana de su despacho, ¿qué hacer con este nido de ratas en pleno centro de la ciudad?

Pudimos negociar un austero convenio de asistencia técnica entre esa secretaría de Estado y la cátedra que tenía a mi cargo en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, de la Universidad de Buenos Aires.

Nunca habíamos soñado enfrentarnos a un desafío tal. Tuvimos que compilar planos de escalas manejables, pues no los había, y los presentamos junto con la propuesta de una empresa capaz de gestionar un desarrollo de esa magnitud. Era un proyecto en el que deberían intervenir la marina, la prefectura, los puertos, los ferrocarriles, en total eran más de 20 organismos que ni por milagro podían involucrarse; pero se hubiesen puesto de acuerdo en la cotidiana y compleja toma de decisiones; en una gestión de varios años. Además, todas las jurisdicciones responderían, en última instancia, al gobierno nacional o a la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires. Un asesor nos aconsejó proponer, como modelo de gestión, una sociedad de Estado, con atribuciones tan amplias como las de cualquier sociedad anónima comercial, con un directorio constituido por igual número de miembros nombrados por el Estado nacional y por la municipalidad y con un presidente rotativo cada año.

A la sociedad se transmitía la propiedad de las tierras, para que actuase en función de sus amplias atribuciones y competencias.

Nuestro modesto estudio no se atrevió a proponer un programa. Todo me parecía poco, para una oportunidad que no volvería a presentarse. A partir de entonces, fui un entusiasta propulsor de la idea de urbanizar Madero.

Ocupó la intendencia un prestigioso caballero, quien me designó un cargo en su gabinete, pero no logré convencerlo de poner en marcha el desarrollo. Tampoco tuve éxito con su sucesor, más joven y entusiasta, aunque se mostró convencido de la pertinencia del proyecto.

Llegamos a la presidencia de Carlos Saúl Menem (1989-1999) quien nombró intendente a Carlos Grosso; éste tuvo como secretario de Obras Públicas y Urbanismo al arquitecto Alfredo Garay.

Las acciones tomaron inmediatamente otro ritmo. Se constituyó la Corporación Antiguo Puerto Madero, sociedad a medias entre el Estado nación y la ciudad, con presidente rotativo y con amplias atribuciones de sociedad comercial, a la que se transfirió la propiedad del extenso polígono.

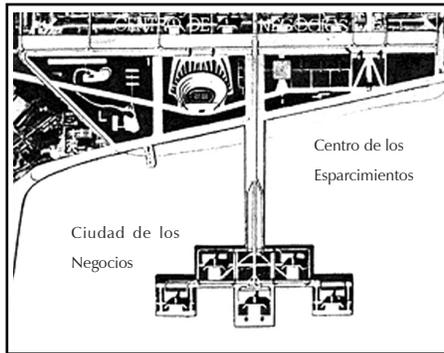


Figura 5. Esquema de la propuesta de transformación del área Puerto Madero en el Plan de Le Corbusier y Pierre Jeanneret, con la colaboración de Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan. En el se incluyen el estadio, el museo, la explanada para desfiles cívicos y una isla llamada la Ciudad de los negocios. Del libro *Le Corbusier 1934-38, 1945*, Zurich, Erlenbach.

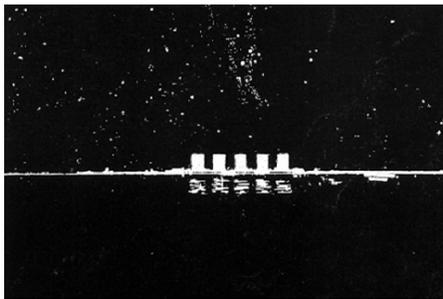


Figura 6. La Ciudad de los Negocios (*Cité des Affaires*), proyectada hacia 1938 por Le Corbusier. Del libro *Corporación Antiguo Puerto Madero S. A. 1989-1999*, 1999, Buenos Aires.



Figura 7. Plano de conjunto del Ensanche del Área Central, 1981-1982, con ampliaciones sobre áreas ganadas al río. Se contemplaba el levantamiento de organismos públicos y privados que en ese entonces operaban en la zona. Del libro *Puerto Madero, Concurso Nacional de Ideas*, 1991, Buenos Aires.

Se abrieron los debates acerca del programa; éste quedó fijado en usos centrales para vivienda, hoteles, oficinas, museos, actividades culturales, así como un proyecto que entonces estaba muy avanzado, el Centro de Congresos y Exposiciones. En cuanto a las condiciones de enajenación de las tierras, mi opinión fue que debía ser en propiedad temporaria, por ejemplo, desde 5 años para canchas de tenis hasta 99 para hoteles y oficinas. Tomé esta posición pues siempre me había fascinado la propiedad temporaria de extensas áreas en Londres, donde la institución feudal parece darse la mano con las necesidades de renovación y flexibilidad urbanas posmodernas. Otro ejemplo que me ha motivado es el Centro Rockefeller de Nueva York que, a su debido tiempo, regresará a su dueña, la Universidad de Columbia. Mi voz provenía de una plataforma de poder insignificante. Garay opinó que en Buenos Aires nadie invertiría en una propiedad que fuese menos que perpetua: las tumbas de 99 años de los cementerios municipales valen mucho menos que las perpetuas.

Lo de invertir un sólo peso no era solamente una metáfora. Hoy Puerto Madero es el barrio estrella de Buenos Aires y ofrece sus postales predilectas, pero en ese momento estaba aislado de la ciudad por una triple barrera: vial, ferroviaria y una cerca de hierro. Antiguamente ir al puerto era un paseo tanto de automovilistas como de peatones. Durante los gobiernos militares de 1966-1973 y 1976-1983 se convirtió en área restringida; los audaces se aventuraban a que un marinero les pusiese una bayoneta en la panza. Lo de nido de ratas tampoco era una metáfora, pues fue un área tan indeseable que ni siquiera había sido intrusada. No obstante, fue una oportunidad excepcional: no hubo que desplazar ni realojar a nadie.

Al buscar un proyecto de plan maestro se cometió un doloroso error diplomático. En la escena mundial estaba la estupenda transformación de la costa de Barcelona, de cuya cooperación se solicitó un proyecto. La ciudad lo adjudicó a uno de sus mejores estudios de diseñadores urbanos, que había participado de la transformación, Consultores Europeos Asociados: Joan Busquets, arquitecto; Joan Alemany, economista. Los prestigiosos colegas tuvieron la exagerada hidalguía de citar como antecedente nuestro modesto estudio académico:

En relación con la transformación de Puerto Madero existen propuestas y estudios recientes como el Ensanche Área Central (EAC) de 1985 que apunta hacia una transformación global del puerto incluyendo parte de la reserva ecológica, y el estudio de la Cátedra J. M. Borthagaray de finales de los años ochenta que establece un profundo diagnóstico sobre el área y sus posibilidades de transformación. También existen proyectos sugerentes para la discusión

del sector generadas desde el concurso “20 ideas para Buenos Aires”.

Además debe apreciarse la estrategia del proyecto de Costanera como espacio abierto de la ciudad en el frente del estuario y el entendimiento de ese elemento como una vértebra más en el sistema de espacios verdes establecidos por el Plan de la Comisión de Estética Edilicia del Intendente Noel, que se apoyó en el trabajo del francés Bouvard y los estudios de J. C. N. Forestier.<sup>3</sup>

El proyecto cayó al poco tiempo como una bomba, en un medio en que la densidad de arquitectos es sólo superada por la legendaria cantidad de psicoanalistas. Se terminó desairando una valiosa cooperación solicitada y prestada muy cordialmente. Las cosas se encaminaron hacia un concurso público nacional organizado por la Sociedad Central de Arquitectos de Argentina.

### EL PROYECTO DEL CONCURSO

Finalmente estábamos proyectando con las bases del concurso sobre la mesa. El desafío era, nada más y nada menos, disponer esa enorme cantidad de metros cuadrados de construcción sobre la gran superficie, situada en pleno centro de la ciudad, con el atractivo de espejos de agua, de la memoria portuaria y de una ribera en el gran Río de la Plata que, aunque desfigurada por el gigantesco relleno, estaba allí. Todo esto aunado a la presión de estar frente a una oportunidad que, estábamos seguros, sería irreplicable en Buenos Aires, y a uno de los desarrollos de *waterfront* mayores, a escala mundial. Al grupo sénior, se sumaron tres de los más brillantes alumnos que habían participado en el trabajo de cátedra.<sup>4</sup> En la memoria descriptiva presentada al concurso, y en los párrafos siguientes, se expresan todas las intenciones del proyecto que, como bien sabemos, se nos aclaran *ex post*; la verdad es que no sabíamos por dónde empezar.

<sup>3</sup> Consultores Europeos Asociados, “Introducción y alcance” en *Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero Buenos Aires 1990*, directores del trabajo: Joan Busquets, arquitecto; Joan Alemany, economista. Con el patrocinio de: Ajuntament de Barcelona, Port Autonom de Barcelona, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y Corporación Antiguo Puerto Madero.

<sup>4</sup> Este trabajo se efectuó en el estudio privado integrado por los arquitectos Juan M. Borthagaray, Mario P. Gastellu y Carlos A. Marré, con Armando Pérez Güimil como asociado; adicionalmente, se invitó como asociados a Pablo Doval y Enrica Rosellini. También se invitó los alumnos que habían participado en el trabajo de la cátedra: Andrea Behar, Pablo Coos y Patricia Dietrich, recién graduados de arquitectos.

La permanencia de los depósitos era, bien entendido, un dato, de manera que el proyecto en sí se concentraba en la isla triangular.

Con la claridad que confiere el *ex post*, puedo decir que habiendo sufrido los infiernos de proyectar casas de departamentos distantes, en promedio, 10 varas entre sí, con la claudicación de aventanar locales en infames patios de sórdida oscuridad en manzanas de fondos despedazados, nada más odioso que manzanas, patios y falsos fondos libres. Ahora era la oportunidad de huir de las manzanas y las casas de departamentos. Pero, ¿no estaríamos tirando el chico, junto con el agua sucia del baño? El chico era esa maravillosa urbanidad de Buenos Aires, que tanto extrañamos al vivir en otras ciudades. Pero ¿de dónde emanaba esa urbanidad? Nos respondimos que de la vibrada sucesión de aquellos portones y halles de entrada donde nuestra clase media deposita todas sus pretensiones de aparentar, alternados con locales comerciales, que producen cuadras y cuadras de veredas animadas. Emanan también de la densidad armoniosa que vuelcan a las veredas los ocho pisos de departamentos que se levantan detrás de cuidadas fachadas. Entonces, en vez de desechar estas piezas de las cuales está hecha la ciudad, ¿no sería más sabio conservar sus virtudes y filtrar sus horrendos vicios? Como resultado, decidimos dedicar una parte protagónica del proyecto del triángulo a manzanas de casas de departamentos, de nueve pisos de altura. Parcelar una manzana cuadrada de 100 m de lado en lotes de 10 varas coloniales de frente (8.66 m) da origen a figuras de pesadilla. Una partición racional sería con parcelas idénticas unidas por el fondo, conformando manzanas rectangulares, como las de los brownstones de Nueva York. ¿Cómo

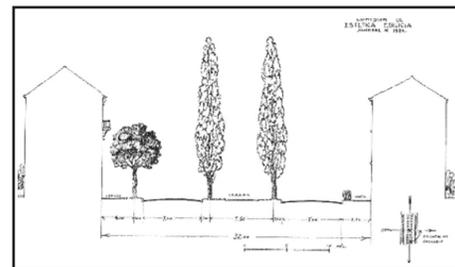


Figura 8. Corte de bulevar. Imagen reproducida del libro *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio*, 1925, Buenos Aires.

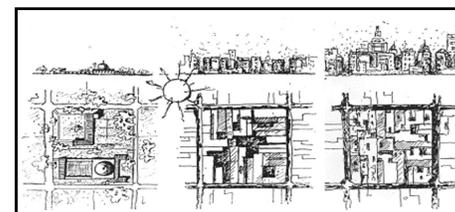


Figura 10. Crítica de Le Corbusier a la densificación de manzanas. Imagen tomada del libro *Le Corbusier 1934-38*, 1945, Zurich, Erlenbach.

evitar los infames patios de “aire y luz”. Pues estableciendo líneas de frente interno a 16 m de la fachada. La experiencia nos decía que a esta distancia, habida cuenta de la profundidad de los locales externos, el “carozo” se llenaría sin forzar con escaleras, pasillos, halles y baños. Dos veces 16, más un ancho de fondo proporcionado con la altura de la edificación, determinaría el ancho de las manzanas, que dispusimos paralelas a los diques. En cuanto a su longitud, estuvimos en libertad de acomodarlas conforme la extensión de los diques, y

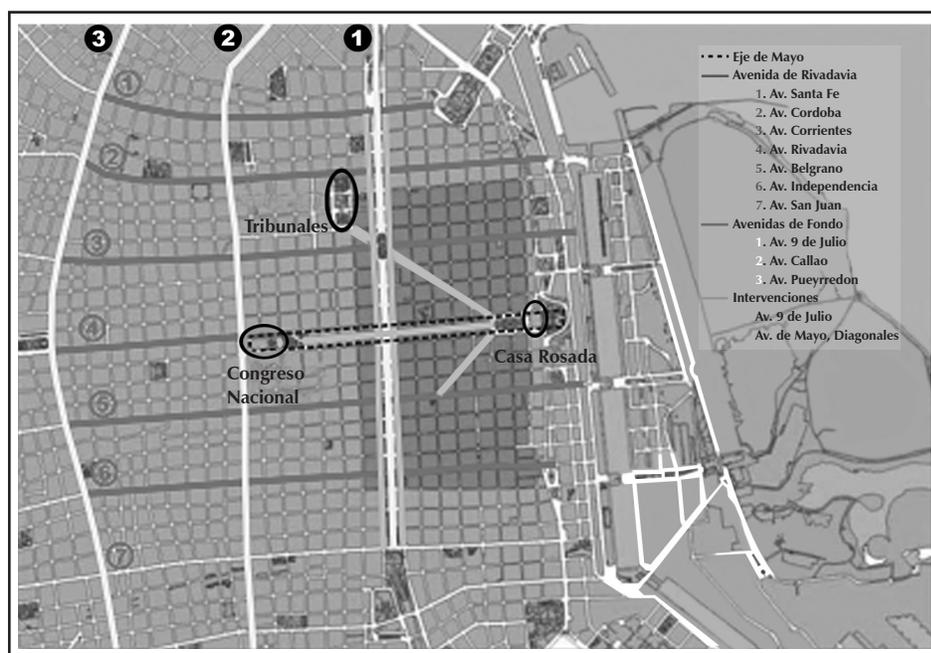


Figura 9. Planta del Plan Maestro de 1992, comentado.

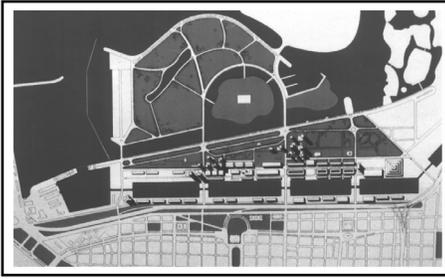


Figura 11. Proyecto seleccionado, equipo 1. Borthagaray, Gastellu, Marré, Pérez Güimil, Rosellini, Doval, Behar, Coos y Dietrich.

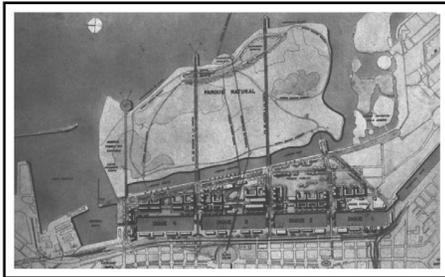


Figura 12. Proyecto seleccionado, equipo 2. Carnicer, Grinbaum, Labeur, Pérez, Xaús y Basan.

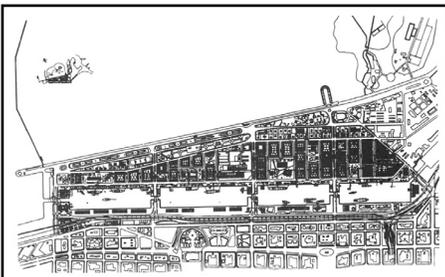


Figura 13. Proyecto seleccionado, equipo 3. García Espil, Sabatini, Soldini y Tufaro.

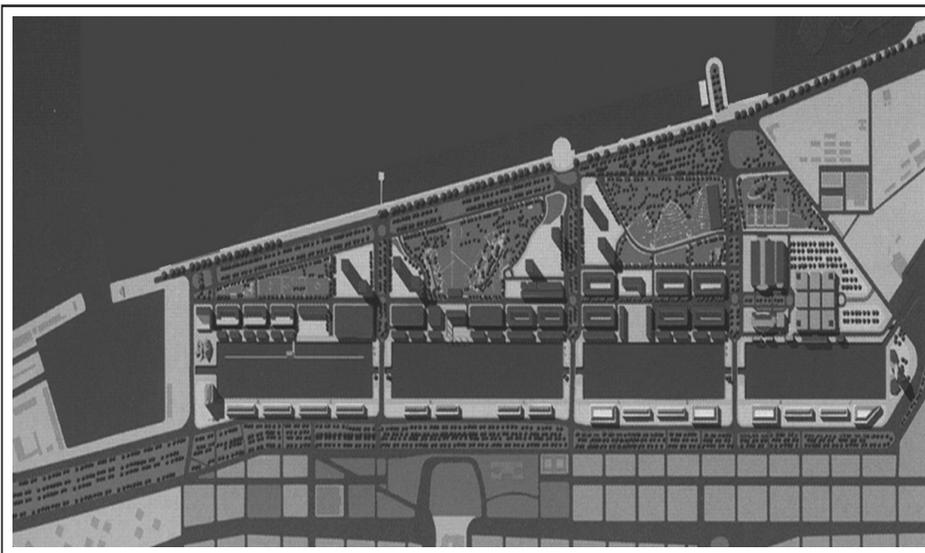


Figura 14. Proyecto final, equipo: Juan Manuel Borthagaray, Cristian Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez, Antonio Tufaro y Eugenio Xaús.

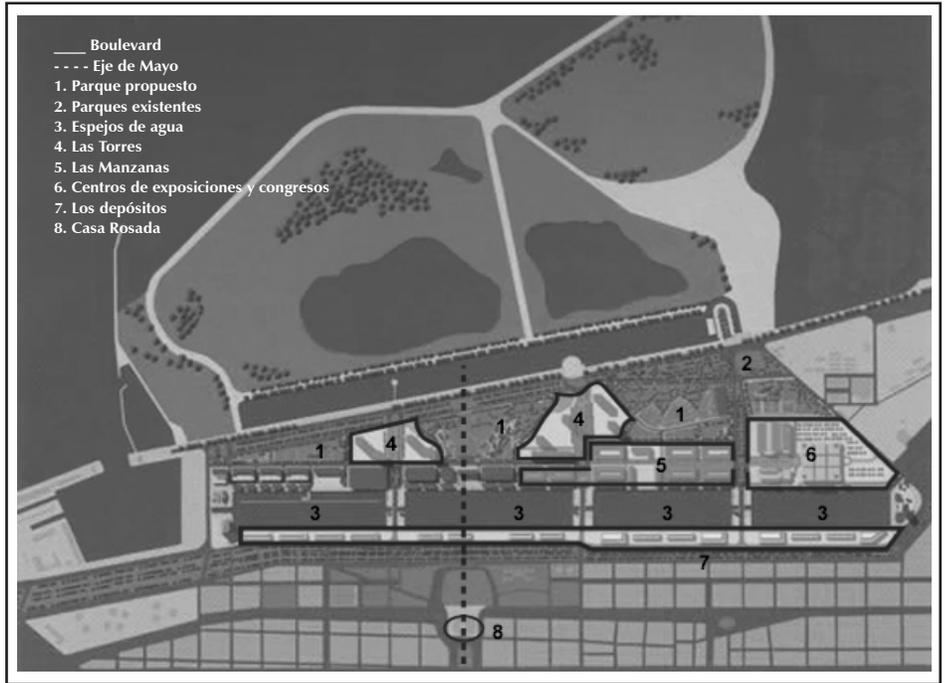


Figura 15. Esquema monumental del Plan Maestro que sirvió para proporcionar las pautas generales y una estructura básica, que regirían los diversos desarrollos dentro del Área de Puerto Madero centro, comentado. Del libro *Corporación Antiguo Puerto Madero, S.A. 1989-1999, 1999*, Buenos Aires.

a los cortes que la conexión con las calles de la ciudad existente determinaban. Las hileras de manzanas se extendieron entre los espejos de agua de los diques, al oeste, y los parques y la avenida Costanera, al este. La otra cosa lamentable que malogra los mejores sectores de manzanas de la ciudad es la estrechez de las calles y, sobre todo, de sus veredas. Recordábamos los cortes de calles ilustrados en la publicación del plan de 1925.

Había que proyectarlas en función de los árboles. Tal como se configuró el proyecto, la isla triangular quedó dividida en tres sectores:

el norte, donde el triángulo va estrechándose y la masa edificada discurre entre los diques y los parques; los sectores central y sur, el ancho del tejido urbano requiere de un tercer espacio público atractivo intermedio, función que atendimos con un bulevard ancho que recorriese toda la longitud de la isla, aportando unidad a situaciones necesariamente (y así queridas) heterogéneas.

Si el modelo corriente de parcelas y manzanas porteñas, con sus inconvenientes, se había seguido en todo el país, mi esperanza era que este modelo alternativo también lo fuese, y si no podíamos remediar lo que se construyó aventanado a "patios", tal vez pudiese haber otro futuro.

Así rendimos homenaje a la manzana, la cuadra y, sobre todo, al persistente tipo arquitectónico por antonomasia de Buenos Aires, la casa de departamentos, dinosaurio extinguido por el cataclismo terminal que significó la ley de alquileres y que, tras un ciclo biológico de medio siglo como casa de renta, pudo renacer como propiedad horizontal. Tamaña persistencia de un tipo es digna de respeto.

El otro tipo arquitectónico que había obtenido carta de ciudadanía en Buenos Aires eran las torres, a las cuales dedicamos otra importante parte de la masa de metros. Nuestras torres fueron grandes y fueron muchas, para despejar amplias áreas destinadas a parques públicos que, al ser contiguos a los existentes, potenciarían su importancia. Al proyectar amplias parcelas y baja ocupación del suelo, se quiso que las torres se levantasen en medio de jardines que, sin ser espacios públicos,

podiesen aportar arbolados que se agregaran espacialmente a los que sí lo eran, para generar un continuo verde y frondoso.

### Los departamentos y las torres

Se llevaron la mayor parte de la masa edificable. El resto se dispuso en manzanas atípicas que pudiesen contener programas especiales, y en las edificaciones que persistirían como reciclajes. Quisimos ofrecer esto como un atractivo para atraer más fácilmente los primeros emprendimientos sobre la isla, pues a pesar del interés empresarial que podía palpase para reciclar los depósitos, ¿quién sería el audaz que invertiría al otro lado de los diques?

Dispusimos un tipo menor, al que llamamos malecón, de planta baja y uno o dos pisos altos para locales destinados a la náutica, gastronomía y esparcimiento, que sacasen partido del balcón del atardecer, pues el borde este de los espejos internos de agua es el palco ideal para contemplar la puesta de sol, con los celajes en que se recortan los edificios del centro, y el encendido de sus luces cuando anochece.

Cuando trabajamos las torres en la maqueta, nos dimos cuenta de que no podían estar repartidas por todas partes, sino que debían jugar el papel de hacer monumental el conjunto de Madero y empalmar con el sistema monumental del casco céntrico de Buenos Aires. Esto nos llevó a concentrarlas en dos ramilletes en los ejes de las uniones tradicionales del Puerto con el centro de la ciudad: las avenidas Belgrano y Cangallo (hoy Teniente General Juan Domingo Perón), arboladas con tipas de gran follaje.

Las torres tendrían a su cargo la continuación virtual de aquel eje de Mayo, que partiendo del eje del palacio del Congreso Nacional recorre el de la Avenida de Mayo, y el de la plaza del mismo nombre, hasta rematar en el portón de la Casa de Gobierno. Habíamos tomado de manera temprana la decisión de que en cuanto a eje real, recorrible a ras del suelo, debería terminar en los dos granaderos que custodian este portón. El recorte de los grupos de torres contra el cielo, emergiendo por encima de la Casa Rosada, vistas desde la plaza, enmarcarían la prolongación virtual del eje.

Esto me conformó en cuanto a las expectativas de monumentalidad que las imágenes del plan de 1925 y los croquis de Le Corbusier habían dejado flotando como mandato.

Con estas asignaciones de uso edificable, más el de los depósitos que se reciclarían, y los que tomara el centro de congresos y exposiciones, se había cubierto la totalidad del volumen requerido, lo cual nos probó el acierto de las bases en cuanto al aprovechamiento armonioso de las posibilidades constructivas del terreno. Fue un gran acierto de las bases haber fijado los volúmenes que se construirían,



Figura 16. Vista veredón rambla sobre Alicia Moreau de Justo. Imagen reproducida del libro *Corporación Antiguo Puerto Madero S. A. 1989-1999*, 1999, Buenos Aires.

de manera que esto no fuese una variable de los proyectos, que hubiese dado origen a una competencia de saturación para buscar rentabilidades desmedidas.

Entre las primeras decisiones mayores estaba el enganche del plan maestro con el sistema monumental de la ciudad adyacente. Los diques siguen un ritmo distinto al de las avenidas de Rivadavia, y el Eje de Mayo cae al centro del dique (3). El plan de 1925 abrió la expectativa de una grandiosa prolongación que llegase hasta el río.



Figura 17. Vista del parque y paseo costaneros. Debe reconocerse una importante contribución al patrimonio de espacios públicos. Fotografía: Juan Manuel Borthagaray.

El sector pegado a la ciudad, al oeste de los diques, era un dato: la permanencia de los depósitos reciclados. Las cuestiones decisivas estaban entonces en la isla triangular. Allí se encontraban los paseos y parques tradicionales. Nos propusimos lograr la mayor área posible de parques, proyectados de tal manera que unidos a los existentes se potenciaran mutuamente. La considerable cantidad de volumen proyectado en torres nos permitió liberar suelo con este propósito, en una proporción que nos satisfizo.

Llegados a este punto, quedé satisfecho con el proyecto, y pensé que ya estaba listo. Los integrantes más jóvenes del equipo no coincidían conmigo, pues esperaban algo más sistemático y unitario. Usé mi mayor elocuencia para convencerlos de que ahí estaba, precisamente, la gracia de la ciudad, en su heterogeneidad, coexistencia de diversidades, vibración y *collage*, pero no quedaban convencidos y seguían añorando un sistema totalizador.

Finalmente el jurado expidió el dictamen. Sea porque la corporación quiso escatimar los honorarios para retribuir la autoría del planteo elegido o para evitar la entrada en escena de un actor fuerte que complicase el confortable entorno de pequeño grupo en que el directorio se había movido hasta entonces, y se movió en adelante (y es justo decir que, tal vez, esto fue una de las claves de la ejecutividad del proyecto, pues se le pueden hacer varias críticas, al grupo, pero ésta no). El concurso no tendría un solo ganador al que se le encomendara el desarrollo del plan maestro, basado en el proyecto elegido, sino que, en un giro particularmente perverso, el

comitante (ciudad y nación, por medio de la corporación) elegiría tres proyectos en pie de igualdad. El comitante sólo se comprometía a contratar durante un corto plazo a tres miembros de cada equipo elegido, no como autores profesionales, sino como meros funcionarios, para que en conjunto elaborasen un proyecto síntesis, que sería el plan maestro que guiaría el desarrollo.

No fue posible reunir en un solo proyecto las virtudes de los tres seleccionados. Al final quedó una solución que reprodujo, prácticamente sin alteraciones, uno sólo de los proyectos, como podrá constatarse comparando las versiones elegidas en el concurso con el plan maestro finalmente adoptado.

## EL SALDO SOCIAL

Como balance final, desde el punto de vista social, ¿qué nota le pondríamos a esta megaoperación?

El desarrollo de la urbanización del área Antiguo Puerto Madero fue una operación pública-privada. El sector público aportó las tierras y un plan maestro, con base en el cual produjo parcelas codificadas con normas de uso del suelo para las mismas, vendidas a sectores privados para que estos invirtiesen en construir las. Los inversores privados, en poco tiempo, convirtieron el barrio en una realidad mediante la realización de operaciones inmobiliarias con fines de lucro, según las leyes de mercado. El sector público, a través de la Corporación Antiguo Puerto Madero, Sociedad de Estado, administró el proceso de enajenación de las tierras y monitoreó su desarrollo.

La Corporación fue un vendedor eficaz porque administró con tino y sentido de oportunidad la manera como se fue abriendo, paulatinamente y por sectores, esta gran área de la ciudad; obtuvo muy buenos precios por las tierras, las reservó de manera que estuviesen siempre demandadas y se aseguró de que no fueran compradas con fines especulativos, lo que evitó que quedaran baldías. Por el contrario, los adquirentes se comprometieron a comenzar inmediatamente las construcciones, que plasmaron en edificios de alta calidad, prestigiando cada vez más el área. Los inmobiliarios, a su vez, vendieron sus productos a muy buenos precios, con lo que se fue conformando el barrio estrella de Buenos Aires, del que los porteños se sienten orgullosos, y que es una de las principales atracciones turísticas de la ciudad.

Según la información disponible hasta ahora, el gran capital público constituido por las tierras se agotó por los gastos de funcionamiento de la corporación y las inversiones directas en el desarrollo del barrio. A menos que se publiquen balances que demuestren lo contrario, el capital inicial no se ha reproducido, ni siquiera parcialmente, para enfrentar otras operaciones de desarrollo más difíciles,

como la Corporación de Desarrollo del Área Sur de Buenos Aires, que no dispone de capital líquido. Estimamos que el sector público hubiese esperado algún tipo de reproducción del capital, toda vez que en Madero no hubo que reubicar a ninguna población desplazada. Si no estuvo prevista una recuperación en la encomienda, entonces no puede reprochársele nada a la corporación, pero la crítica sigue pendiente para el sector público, pues los mandantes fueron la ciudad y la nación.

Si comparamos esta operación con las grandes ZAC francesas, por ejemplo, las de París Este, salen airoosas, dado el compromiso impuesto al sector privado de incluir un porcentaje de viviendas sociales. Si esta comparación se hace con la urbanización del Puerto de Londres hay que decir que, aunque realizada en pleno fundamentalismo thatcherista, incluyó el transporte público que lleva desde la ciudad hasta el sector de la Isle of Dogs, menos elitista y con sectores de parque público. A favor de Madero, puede decirse que su concreción nunca estuvo amenazada por cuellos de botella financieros, como lo estuvo Londres, al confiar un sector muy importante a un sólo operador privado.

Madero está hecho, y no es poco decir en cuanto al mérito de la gestión corporativa, esta nueva especie de animal empresario que se ha estrenado en el ámbito porteño. No es poca hazaña, en nuestro medio, haber conservado la continuidad de gestión a lo largo de más de 10 años, mérito que corresponde a la totalidad del sector público, tanto de la corporación como a las autoridades, que pudieron haber sacudido la gestión como consecuencia de los cambios políticos ocurridos en este lapso. El período fue excepcionalmente prolongado respecto a continuidad de políticas, pero muy breve para haber terminado, casi totalmente, un proyecto tan ambicioso. No obstante, al no haber una reproducción de capital, es necesario hacer un balance de lo que ha dejado el proyecto de Madero.

El ciudadano común tiene derecho a decir: "Todo esto es muy interesante, pero ¿qué me da a mí, que no amarro mi velero ni concurre hoteles y restaurantes *chic* ni vivo en

departamentos de tres mil dólares por metro cuadrado, y sólo consumo espacio público? Les he confiado la administración de mi dinero, de la parte que me pertenecía de un ingente patrimonio de tierras". En términos más directos, este ciudadano tiene derecho a reclamar ¿qué me han comprado a mí con mis dineros?

Le podrían responder: "Madero es una realidad, y está hecho". Ante la pregunta acerca de si Buenos Aires está mejor que antes con Madero terminado, todas las opiniones escuchadas, junto con la mía, concuerdan en que sí, efectivamente está mejor, y según muchos amigos extranjeros, que visitan la ciudad desde hace tiempo y la quieren, consideran que está mucho mejor. Buenos Aires es más bonita y atractiva, sin duda, algo muy importante de lo que pueden sentirse orgullosos los porteños. Una postal preferida. Un fuerte atractivo más de la metrópoli perceptible en el movimiento turístico y en el posicionamiento y competitividad de la ciudad, valores que movilizan la economía en general, ventaja de la que es probable les toque alguna parte a los ciudadanos. El autor tiene claro que esta argumentación se parece demasiado a la del goteo (*trickle down*) del consenso de Washington, por lo que el hipotético inquisidor tiene todo el derecho a no darse por satisfecho e insistir con sus preguntas.

También pueden contestar que se han hecho aportes importantes al espacio público, que es de todos, por ejemplo:

- El veredón de los depósitos sobre la Avenida Alicia Moreau de Justo.
- El paseo sobre el borde del agua, paralelo a la tira de depósitos, con la sugestión de los recuerdos portuarios que traen las grúas y los viejos veleros.
- La recuperación de la vieja avenida y parque costaneros.
- Los parques previstos en el plan maestro, de los cuales una parte ha sido terminada y habilitada, con excelentes proyectos ejecutivos de paisajismo adjudicados por concurso.
- La promesa del museo infantil interactivo Puerto Curioso.

Debe reconocerse una importante contribución al patrimonio de espacios públicos de la metrópoli, en una zona en que éstos no abundan. Tanto el malecón como el ancho veredón que acompañan a la hilera de depósitos reciclados se convirtieron en paseos de gran aceptación por parte del público, pues estos recorridos los animan y colman en las tardes templadas de los fines de semana. Los nuevos parques, que se funden con el paseo y parque Costanero existentes, fueron muy bien desarrollados sobre excelentes proyectos adjudicados por concurso, y han ganado también la aceptación del público. Son estos espacios una oferta potencial para colorear la vida del millón de habitantes de Avellaneda, municipio casi carente de otras expansiones



Figura 18. Puerto Viamonte 1, Dique 4, avenida Alicia Moreau de Justo, oficinas y comercios.



Figura 19. Vista desde el dique 4 hacia el sur, desde la parte baja de la Torre Telecom (prolongación de Viamonte). A la derecha se observan los antiguos depósitos remodelados como centros comerciales, oficinas y viviendas. Fotografía: Héctor Montes de Oca.

del género. También deberían atender a Lanús, y a los vecinos de los barrios porteños de Boca, Barracas, Pompeya y Constitución. Desde estos puntos la accesibilidad es problemática. Han desaparecido la cerca de hierro, la amenaza del marinero, la bayoneta en la panza y la ominosa advertencia icentinelena abrirá fuego!; pero sigue habiendo otras barreras: anchas avenidas de intenso tráfico, zona de vías casi no utilizadas (difíciles de caminar) y, sobre todo, distancias peatonales excesivas, que desalientan la posibilidad de que estos paseos puedan entrar en el ritmo cotidiano, y aun semanal, de sus demandantes más necesitados.

En rigor, la accesibilidad popular no está resuelta y requiere una imaginativa y audaz propuesta de transporte público, que haga realidad la promesa de disponibilidad masiva de las amenidades de los espacios públicos.

Se ha cuidado el matiz que aportan las reminiscencias del antiguo uso portuario, como las grúas y los grandes veleros visitables de significado simbólico (inicio, tal vez, de un verdadero museo náutico), aunque los desarrollos culturales de gran público no se han llevado a cabo de acuerdo con las expectativas previstas. Esto ha sucedido con el museo o centro científico interactivo para niños llamado Puerto Curioso, donde el sueño de nuestro ilustre científico Manuel Sadosky ha quedado a mitad de camino. También, en el tramo de la isla triangular que se extiende entre los dos ramilletes de torres, el anunciado museo de arte, inconcluso hasta la fecha, se ha teñido de incertidumbre tras haber sido retirado su mecenazgo de la presidencia de una de las mayores empresas del país y debido a las versiones poco tranquilizantes sobre el destino de su legendaria colección de arte.

Personalmente, siempre soñé con que se estableciera en ese sector un acuario mayor, del que inexplicable y lamentablemente carece la capital de una nación con más de dos mil kilómetros de costa sobre el océano Atlántico y plataformas continentales, territorios insulares y cuencas fluviales de importancia mundial.

A los espacios públicos habilitados y a los programados, que aún falta concretar, debieran, a mi juicio, agregarse algunas excepcionales oportunidades que ofrece la

reserva ecológica, uso del relleno que quedó como único supérstite del abandonado proyecto de ensanche del área central. Conviene decir algo sobre dicha área. Se ha convertido en objeto de culto de los ecologistas de la ciudad, que custodian con enorme celo que no vaya a producirse la menor antropización del terreno. Esto ha generado una larga polémica, que se reitera con los frecuentes incendios, que algunos atribuyen al abandono que reina en el área, mientras que los defensores a ultranza de su intangibilidad piensan que son intencionales, producidos por las manos aviesas de quienes están detrás de inconfesables negocios inmobiliarios. Yo opino que debe compartirse entre un sector que preserve la flora y la fauna como reserva de verdadera envergadura en el Delta del Tigre, a la que debería asegurarse un fluido ingreso popular. Otro sector debería consagrarse a usos recreativos que potencien y completen los parques de la costanera sur, para que el conjunto emule la envergadura de los parques de Palermo. Estimo que debería abrirse al uso recreativo el perímetro de costa sobre el río abierto y ser de uso público, porque la costa ha pasado a ser un bien escasísimo en nuestra metrópoli otrora costera, además incluir a los humanos entre las especies protegidas. También debemos restaurar actividades recreativas en contacto directo con el agua, actualmente ausentes de la ciudad. La memoria histórica recuerda el Balneario Municipal de la Costanera Sur, al que años de inaccesibilidad llevaron al descuido hasta la imposibilidad de cualquier uso. El Balneario Municipal de la Costanera Norte, en Núñez, fue durante varios años, de las presidencias del general Perón, solaz de multitudes, con más de 40 mil concurrentes en los fines de semana de verano. Después de su clausura, durante la epidemia de parálisis infantil en 1955, nunca fue rehabilitado. La ciudad le debe a los sectores populares la oportunidad de revivir estas amenidades públicas. Habrá que ofrecer grandes espejos de aguas controladas, aisladas de las del río que contaminamos, para recuperar aquellas zambullidas veraniegas de Núñez, guardadas en los recortes de la abuela y rescatar aquellas borracheras de sol, horizonte y río, que están atesoradas en la poética de Borges y Saer.

Cuando este conjunto de parques alcance la importancia de los de Palermo, entonces sí que podremos decir que hemos hecho algo fuerte para equilibrar el sur con el norte.

## BIBLIOGRAFÍA

Aslan, L., Joselevich, I., Novoa, G., Saiegh, D., Santaló, A., *Buenos Aires-Puerto 1887-1992*, 1992 (Inventario de Patrimonio Urbano Buenos Aires), Buenos Aires.

Consultores Europeos Asociados, 1990, *Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero*, Buenos Aires, Barcelona.

Diferi, Horacio A., 1980, *Atlas de Buenos Aires*, tomo I, Buenos Aires.

Intendencia Municipal-Comisión Estética Edilicia Municipal, 1925, *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio*, Buenos Aires, Talleres Peuser.

*Le Corbusier*, 1934-38, 1945, segunda edición, Zurich, Erlenbach .

Larivière, Felisa, 1999, *Costanera Sur Corporación Antiguo Puerto Madero, S.A.*, Buenos Aires.

\_\_\_\_\_, 1999, *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. Un modelo de gestión urbana (1989-1999)*, Buenos Aires.

Larivière, Felisa y Luna, Félix, 2005, *Puerto Madero*, Buenos Aires, Ediciones Larivière.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Organización del Plan Regulador. 1968, *Informe Preliminar. Etapa 1959-1960*, Buenos Aires, MCBA.

*Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur de la Ciudad de Buenos Aires*, 1971, Buenos Aires, MCBA.

*Propuesta para la Recuperación y Desarrollo del Área Puerto Madero-Costanera Sur y Relleno sobre el Río*, 1986 (Trabajo de la Cátedra Arq. Juan M. Borthagaray), Buenos Aires.

*Puerto Madero, concurso nacional de ideas*, 1991, Buenos Aires.

*Revista La Arquitectura de hoy* (versión castellana de *L'Architecture D'Oujourd'Hui*), 1947, 1 (4), Buenos Aires, Guillermo Kraft Ltda.

Secretaría del Consejo Nacional de Desarrollo Oficina Regional de Desarrollo Área Metropolitana, 2000, *Esquema Director*, Buenos Aires.

Suárez, Odilia E., 1986, *Planes y Códigos para Buenos Aires. 1925-1985*, Buenos Aires, Secretaría de Extensión Universitaria y Bienestar Estudiantil. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.