

1989

CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A.

Un modelo de gestión urbana

1999

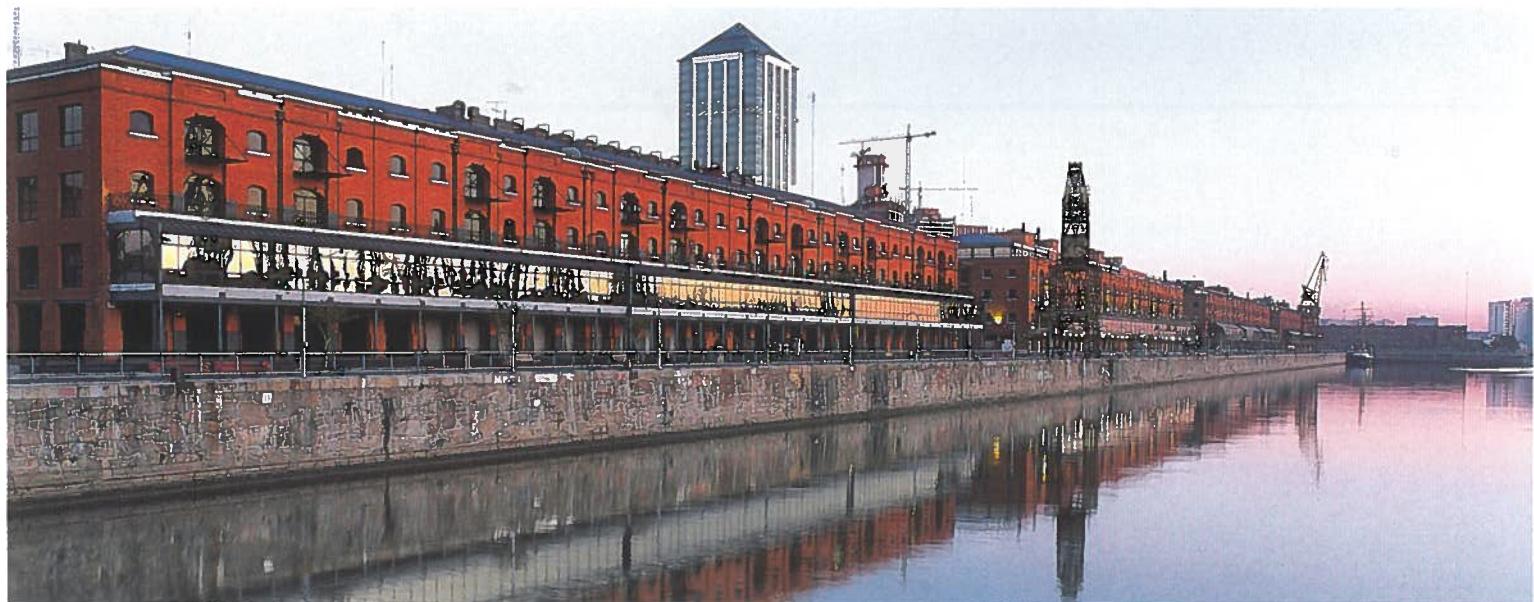


1989

CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A.

Un modelo de gestión urbana / *A model of urban management*

1999



1989

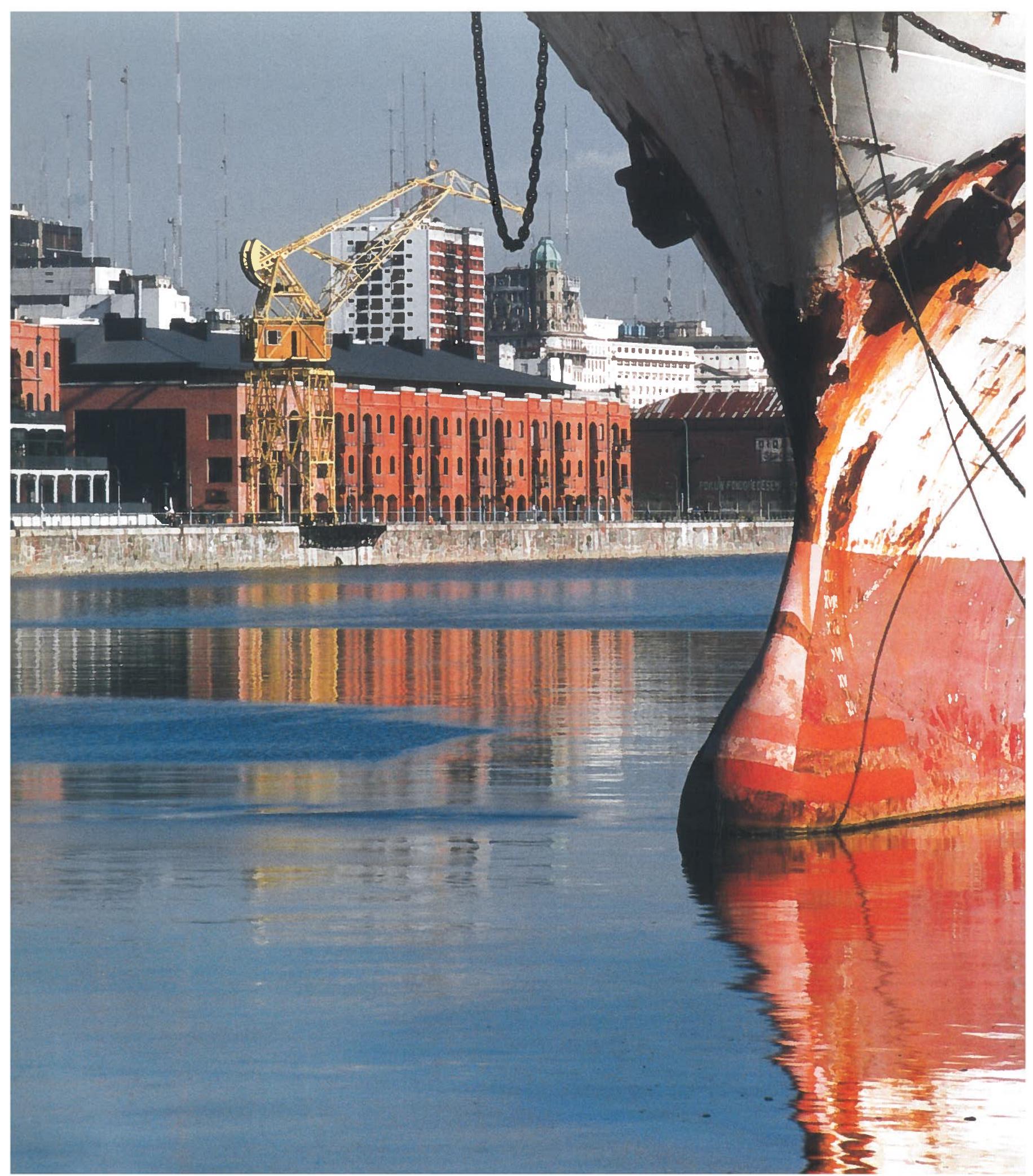
CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A.

Un modelo de gestión urbana / *A model of urban management*

1999



EDICIONES LARIVIÈRE



Jorge Luis Borges se encontraba de visita en la vecina República de Chile. Una admiradora se le acercó para elogiar sus libros, su estilo y su talento. El escritor, tratando de minimizar la admiración que le dispensaban, aseguró que él era solamente un "acopiador de palabras". Después de diez años de intenso trabajo para transformar Puerto Madero, consideramos que la historia de cómo fue posible recuperar esta pieza significativa de la ciudad para los habitantes de Buenos Aires merece ser contada. No solo intentamos acopiar palabras, sino también acopiar imágenes. Palabras e imágenes como símbolos del trabajo mancomunado, físico e intelectual, de hombres y mujeres de todos los sectores. La nueva historia de Puerto Madero no tiene un protagonista; tiene cientos o quizás miles. ¿O acaso desde la llegada de los colonizadores españoles hasta la actualidad no hubo incontables personas que aportaron lo suyo para que el antiguo puerto de la ciudad de Buenos Aires sea la realidad que a todos hoy sorprende? Paseantes, navegantes, políticos, observadores, turistas, comerciantes, empresarios, estudiantes, arquitectos, inversores..., todos alguna vez se manifestaron sobre Puerto Madero. Todos esos testimonios, que muchos creyeron vanos, fueron trabajando con la misma paciencia que tiene el agua cuando horada la piedra. Y dio resultado. Este libro es el reconocimiento del directorio de la Corporación Antiguo Puerto Madero a todos los que contribuyeron con el aporte de sus ideas acercando inquietudes y a quienes entregaron su trabajo y su esfuerzo en pos de cumplir con los objetivos trazados; y el agradecimiento a quienes invirtiendo y construyendo entendieron que era posible rescatar el viejo puerto de Buenos Aires de décadas de postergación y olvido, y proyectarlo como un signo evidente de la transformación de la Argentina.



Jorge Luis Borges was visiting Chile, a neighbor country, when an admirer approached him to praise his books, his style and his talent. The writer trying to play down such admiration stated that he was only a "collector of words". After ten years of working very hard to transform Puerto Madero, we consider that the history of how it was possible to recover this significant part of the city for the inhabitants of Buenos Aires is worth to be known. We try to stockpile not only words but also images. Words and images as symbols of the physical, intellectual and jointly work carried out by men and women of all areas. The new history of Puerto Madero does not have a protagonist but hundreds or maybe thousands. Or isn't it true that since the Spanish settlers arrived in Buenos Aires there have been countless people doing their best so that the old port of the city may become the reality which nowadays surprises everybody?. Strollers, sailors, politicians, watchers, tourists, storekeepers, entrepreneurs, students, architects, investors..., all of them, at some time, have given their opinion about Puerto Madero. All those testimonies, which many people considered vain, started a labor which little by little, with the patience of Job did succeed. The Board of Directors of Corporación Antiguo Puerto Madero wants to acknowledge all those who contributed with their ideas and worries and those who did their best through their work and effort to achieve the stated goals; and also to thank all those who understood that by investing and building it was possible to rescue the old port of Buenos Aires from decades of postponement and oblivion to put it forward as a clear sign of Argentina's transformation.

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Dr. Carlos Saúl Menem
PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

Dr. Carlos Federico Ruckauf
VICEPRESIDENTE DE LA NACIÓN

Ing. Agr. Jorge Alberto Rodríguez
JEFE DE Gabinete de MINISTROS

Dr. Carlos Vladimiro Corach
MINISTRO DEL INTERIOR

Ing. Guido José Mario Di Tella
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES,
COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO

Dr. Raúl Enrique Granillo Ocampo
MINISTRO DE JUSTICIA

Lic. Jorge M. R. Domínguez
MINISTRO DE DEFENSA

Dr. Manuel Guillermo García Solá
MINISTRO DE CULTURA Y EDUCACIÓN

Dr. Roque Benjamín Fernández
MINISTRO DE ECONOMÍA, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS

Dr. José Alberto Uriburu
MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Dr. Alberto José Mazza
MINISTRO DE SALUD Y ACCIÓN SOCIAL

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Dr. Fernando de la Rúa
JEFÉ DE GOBIERNO

Dr. Enrique Olivera
VICEJEFÉ DE GOBIERNO

Dr. Enrique Mathov
SECRETARIO DE GOBIERNO

Sr. Eduardo Alfredo Delle Ville
SECRETARIO DE HACIENDA Y FINANZAS

Ing. Hugo R. Clausse
SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS
Y TRANSPORTE Y TRANSITO

Dr. Héctor Lombardo
SECRETARIO DE SALUD

Lic. María Cecilia Felgueras
SECRETARIA DE PROMOCIÓN SOCIAL

Prof. Mario A. Giannoni
SECRETARIO DE EDUCACIÓN

Arq. Enrique García Espil
SECRETARIO DE PLANEAMIENTO URBANO

Sr. Norberto Luis La Porta
SECRETARIO DE MEDIO AMBIENTE
Y DESARROLLO REGIONAL

Sr. Darío Eduardo Lopérrido
SECRETARIO DE CULTURA

Ing. Rafael Y. Kohanoff
SECRETARIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TRABAJO

Ing. Hernán S. Lombardi
SECRETARIO DE TURISMO

CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A.**Directorio**

Prof. David Jorge Casas
PRESIDENTE

Dr. Alberto Maques
VICEPRESIDENTE

Dr. Jorge Eduardo Corach
DIRECTOR

Lic. Luis Martínez
DIRECTOR

Dr. Emilio José Perrot
DIRECTOR

Dr. Angel Rafael Ruiz
DIRECTOR

Comisión Fiscalizadora

Dr. Luis Jorge Cariola Sanz
PRESIDENTE

Dr. Gonzalo Augusto Arenas
VICEPRESIDENTE

Dr. Ariel Rogelio Balangione
SÍNDICO

Indice / Index

10 Dr. Carlos Saúl Menem
PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

12 Dr. Carlos Vladimiro Corach
MINISTRO DEL INTERIOR

14 Dr. Fernando de la Rúa
JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

16 La historia / History

36 La gestión / Management

86 La reconversión / Reconversion

112 El proyecto / The project



Dr. Carlos Saúl Menem

PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

Buenos Aires y su río forman una relación inseparable que atravesó distintas etapas a lo largo de su historia, algunas más felices que otras. El desarrollo del nuevo Puerto Madero se encuentra entre las primeras. Desde que asumí la decisión, en 1989, de transferir las tierras de la Administración General de Puertos al nuevo organismo, al día de hoy, no dejo de sentirme gratamente sorprendido. Los resultados obtenidos superaron holgadamente los cálculos más optimistas. Evidentemente, este es el fruto de una serie de factores que confluieron para hacer realidad este proyecto. Por un lado, la transformación económica que experimentó la Argentina en estos últimos años, en un marco de estabilidad institucional que hemos afianzado y que impulsó un fuerte crecimiento, hace del país un lugar atractivo para las inversiones internacionales.

Buenos Aires and her river have created an inseparable relationship which has gone through different stages in its history, some happier than others. The development of Puerto Madero is among the first. Ever since I took the decision in 1989 to transfer the lands belonging to the Administración General de Puertos to the new body, up to the present day, I have always been pleasantly surprised. The results have gone far beyond our expectations. Evidently this is the result of a combination of several factors that have given rise to this project. On the one hand, we must refer to the economic transformation undergone by the country these last years, within a framework of stability, which has sparked strong growth. And on the other, the institutional stability which we have guaranteed

Fue un gran acierto acierto además, la decisión de hacer partícipes de la planificación a los más prestigiosos profesionales nucleados en la Sociedad Central de Arquitectos, a través de los cuales se elaboró un Plan Maestro para la zona.

Quiero expresar mi reconocimiento a las diferentes administraciones del gobierno porteño, que pusieron el hombro de manera ininterrumpida para que los proyectos y las obras fueran tomando forma.

La respuesta que dio el sector privado fue la manifestación más evidente del éxito en la gestión.

Todas estas iniciativas no hubiesen prosperado de no haber contado con la encomiable tarea que ha llevado adelante la Corporación Antiguo Puerto Madero, por la seriedad, la transparencia y el criterio profesional con que encararon su labor.

En mis viajes al exterior como Presidente de la República, no dejo de mencionar este logro emblemático de la transformación que produjo la Argentina en estos últimos años.

Hoy podemos decir orgullosamente que Puerto Madero constituye la carta de presentación de una nueva ciudad y de un país que se encaminó decididamente a un primer plano internacional que todos los argentinos nos merecemos.

and which together make Argentina an attractive place for international investment.

The decision to call in the most prestigious professionals from the Central Society of Architects to participate in the planning stage, led to the drawing up of a master plan for the area.

I want to express my acknowledgement to the different City Administrations that spared no efforts for the completion of the works and projects.

The response from the private sector has been the best measure of the success of the plan.

All these circumstances would not have prospered had not the Corporación Antiguo Puerto Madero carried forward the job with seriousness, transparency and professional criteria.

On my trips abroad as President of the Argentine Republic I keep on mentioning this achievement of the transformation that Argentina has undergone over these last years.

Today we can proudly say that Puerto Madero is the show piece of a new city and a country decidedly set in the international forefront which all Argentinians deserve.



Dr. Carlos Vladimiro Corach

MINISTRO DEL INTERIOR

Diez años de gestión en un desarrollo urbano de las magnitudes de Puerto Madero no hubieran dado a pensar ni remotamente en todo lo que se logró en este tiempo.

Cuando recapitulamos la historia que llevó a la concreción del reciclaje de esta zona portuaria, el camino recorrido ha sido largo y lleno de trabas. Desde su construcción por Eduardo Madero hacia fines del siglo pasado, fue muy poco tiempo el que estuvo operable, dado el vertiginoso crecimiento del comercio naval. A partir de los años treinta de este siglo comenzaron las propuestas para dotar de un nuevo destino al área de los diques. Los sucesivos gobiernos irían elaborando distintos planes y proyectos para rediseñar esta zona. Entre ellos podemos mencionar un plan propuesto por el famoso urbanista Le Corbusier.

Ten years of planning an urban remodelling project of the magnitude of Puerto Madero give no hint of all that would be achieved during that time. When we review the history which led to the recycling of this port area, the path which was followed was long and full of stumbling-blocks. It was a short period from the time that it was constructed by Eduardo Madero towards the end of the last century till it became obsolete due to the inordinate growth in maritime trade. New uses were proposed for the dock area as from the thirties. Succeeding governments were to draw up different plans and projects to redesign the area, amongst which we may mention one by the famous urban planner Le Corbusier. The lack of any political continuity and jealousies on the part of the different sectors involved, led to shelving

La falta de una continuidad política y los recelos de los diferentes sectores involucrados llevaron al fracaso de estas tentativas, trayendo como consecuencia la configuración de un estado de abandono.

La consolidación de la democracia y una decisión política firme en sus convicciones fueron las condiciones que el Presidente Carlos Menem tuvo presentes cuando se lanzó a la tarea de reciclar las instalaciones del viejo puerto.

Por toda esta historia de proyectos truncados que hemos tenido los argentinos resulta ejemplar lo realizado por la Corporación Antiguo Puerto Madero, un organismo en el que tuvieron que confluir los gobiernos de la Nación y de la Ciudad de Buenos Aires. Desde un principio el criterio de una gestión profesional y eficiente fue el faro orientador, relegando posibles diferencias partidarias, lógicas en todo sistema democrático. Soy testigo de un trabajo comprometido con una responsable administración de bienes públicos. Sin este componente profesional hubiese sido imposible convocar las grandes inversiones que hoy están presentes en Puerto Madero.

Todo esto lo hizo la Corporación con fondos obtenidos de la venta de las parcelas, o sea que el Estado no ha tenido que solventarla mediante un engrosamiento de su presupuesto.

Quiero destacar la intensa labor que le correspondió a todos los hombres y mujeres que componen la Corporación Antiguo Puerto Madero, tanto a sus directores y gerentes, como a los arquitectos, ingenieros, técnicos y administrativos cuyo trabajo logró mantener el espíritu político que orientó su gestión. Puerto Madero es mucho más que un desarrollo inmobiliario; es la nueva planificación que anuncia la ciudad futura. Es el camino a seguir para lograr un destino de progreso y es la nueva configuración del espacio urbano que privilegia el bien público.

all these initiatives, and led to its general state and appearance of abandonment. With the reaffirmation of democracy and a strong political will in its convictions, conditions were created whereby President Menem decided to undertake the initiative of recycling the old port installations.

Compared with the long history of unfulfilled projects, what has been achieved by the Corporación Antiguo Puerto Madero, an institution which the government of the country and that of the city of Buenos Aires had to put together, is exemplary. From the very beginning, professional management and efficiency were the watch-word and party pettiness was put aside as it is logical in a democratic system. I am witness to the committed undertaking and responsible administration of public assets. Without this professional component it would have been impossible to interest the big investors who are today present in Puerto Madero. The Corporación did all this with funds raised by the sale of the plots of land and the state was spared having to disburse one cent of its budget.

I want to highlight the work of every member of the Corporación's team, men and women, directors and managers, architects and engineers, technicians and administrative personnel, whose work managed to maintain the political spirit which conceived the plan. Puerto Madero is much more than a real-estate development: it is the new course announced by the future city.

It is the way ahead on the road to destiny, and it is the design of urban space which emphasizes public benefit.



Dr. Fernando de la Rúa

JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

En 1882, Eduardo Madero presentó al presidente Julio A. Roca el proyecto de puerto para la ciudad de Buenos Aires, a la que entonces se desembarcaba por medio de carretas y lanchones. Su construcción fue épica y se convirtió en un símbolo de la Argentina que se modernizaba.

Pasaron los años y el viejo puerto, bautizado con el nombre de Madero, quedó fuera de uso. Ruinosas construcciones quedaban como vestigio de los tiempos de actividad. Pero como en tantos otros lugares de la costa ribereña, su aislamiento del conjunto urbano parecía justificar aquello de que Buenos Aires era una ciudad “de espaldas al río”. Hoy Puerto Madero es un centro turístico, de esparcimiento, de negocios y de altos estudios, frente al río. La Fragata Sarmiento, amarrada en el muelle,

In 1882, Eduardo Madero presented President Julio A. Roca a project for the port of the City of Buenos Aires, that could only be reached through wagons and barges. The construction of said port was epic and, in time, it became the symbol of an Argentina moving towards modernization.

As time went by, the old port, named Madero, fell into decay. Broken-down constructions remained as vestiges of times of activity. But, just as in many other places along the coastal area, its isolation from the urban conglomerate seemed to justify the belief that Buenos Aires was a city “with its back to the river”. At present, Puerto Madero is a tourist, recreational, business and higher education center, facing the river. The Sarmiento Frigate, moored to the pier, appeals to the new generations after having cut through the

convoca a las nuevas generaciones, tras haber surcado los mares en son de paz para la formación de nuestros marinos.

Una década de gestión –administración compartida por la Nación y la Ciudad– es lo que se recuerda en este libro. Sin ignorar conflictos de jurisdicción o de óptica, que los hubo, es un dato valioso que distintas administraciones convergieron en la obtención del éxito.

Me enorgullece que los últimos tramos correspondan a la gestión iniciada en agosto de 1996, como primer Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Auguro que en el futuro próximo Puerto Madero encontrará solución a problemas como las instalaciones portuarias aún desaprovechadas o el trazado de la autopista.

Puerto Madero ya es un hito en varios sentidos: el urbanístico, el paisajístico, como polo de desarrollo turístico, como atracción de inversores. Por todo ello, es un desafío para gobernantes, profesionales y empresarios a pensar y proyectar con espíritu de grandeza.

Para los habitantes de Buenos Aires y para los miles de extranjeros que nos visitan Puerto Madero es y seguirá siendo una ventana abierta a una mejor calidad de vida.

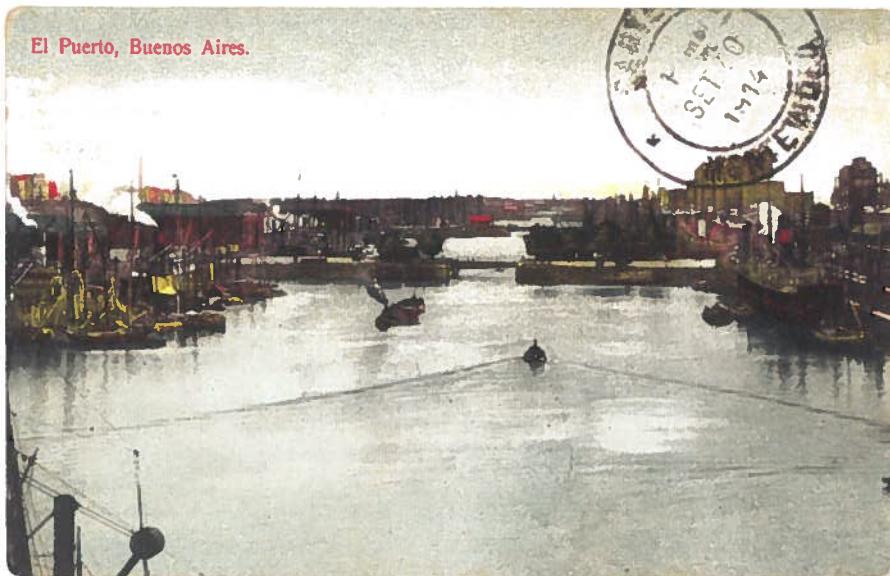
seas as a herald of peace, instructing our navy officials. This book gathers memories of a management decade –shared by the Nation and the City of Buenos Aires. Without ignoring existing jurisdiction or outlook conflicts, the fact that different administrations have joined their efforts towards success, is an important testimony.

I am proud to say that the last construction stages correspond to the term started in August 1996, under my office as Head of the Government of the City of Buenos Aires.

I wish that in the near future, Puerto Madero may find a solution to such problems as port facilities still misused or highway layout.

Puerto Madero is already a milestone in the urban and landscape aspects, as the core of tourist development and investment attraction. As such, it is a challenge for rulers, professionals and businessmen to think and project ahead with a spirit of greatness. For the inhabitants of Buenos Aires and the thousands of foreigners visiting us, Puerto Madero is and will continue to be an open window to a better quality of life.

El Puerto, Buenos Aires.



La historia / *History*





La primera fundación de nuestra ciudad se lleva a cabo en 1536, ocasión en la que el enviado de la corona española, Pedro de Mendoza, la bautiza como Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre.

Mendoza selecciona el mejor lugar posible y estima que el mismo se sitúa sobre las barrancas del actual Parque Lezama.

Para la geopolítica colonial, la instalación de Mendoza sobre la margen meridional del Río de la Plata respondía a una estudiada estrategia, consistente en impedir el avance de los colonizadores portugueses.

En esta primera fundación, Buenos Aires fue más bien un apostadero con características defensivas para las sucesivas incursiones posteriores a 1536.

Años más tarde, querandíes y charrúas destruían este primer intento ocupacional.

En 1580, junto a 60 colonos provenientes del Paraguay, Juan de Garay funda por segunda vez la Ciudad de la Santísima Trinidad y construye el Puerto de Santa María de Buenos Aires.

Una de las diferencias entre esta fundación y la anterior consiste en que la primera fue concretada pura

Buenos Aires was first founded in 1536 when Pedro de Mendoza, sent by the Spanish Crown, named it Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre.

Mendoza chooses the best possible site believing the banks of what today is Parque Lezama are the most appropriate place.

The fact that Mendoza settles in the southern margin of the Río de la Plata is due to the strategy which consisted of preventing the Portuguese colonizers from advancing.

During this first foundation, Buenos Aires was but a fortified foothold for further settlement after 1536.

Years later Querandí and Charrúa Indians destroyed this first attempt at colonization.

In 1580 Juan de Garay, together with 60 settlers from Paraguay, founds Buenos Aires for the second time, naming it "Ciudad de la Santísima Trinidad" and builds the port of Santa María de Buenos Aires.

One of the differences between this founding and the former is that the first was pure and exclusively performed by Spaniards, while the second included Spanish and locally born people.

Las mejoras urbanas para dotar a la ciudad de Buenos Aires con un puerto de ultramar tardaron varios siglos en concretarse.

Urban improvement to give Buenos Aires its overseas port lasted several centuries.

Plano de la Ciudad
de Buenos Aires, año 1740.

Plan of the City
of Buenos Aires. Year 1740.

y exclusivamente con españoles, mientras que Garay la hizo con españoles y criollos.

El sitio elegido para la fundación, la terraza sobre la ribera sur del río, confirma la decisión de Mendoza. Buenos Aires se gestó como un plano abstracto, en el que precisas normativas de las Leyes de Indias rigieron el trazado que determinaría el devenir de la ciudad.

Las calles se trazaron en damero a los tres rumbos: las 144 manzanas se extendieron formando un rectángulo de 16 cuadras sobre el borde del río por 9 cuadras de fondo. Las parcelas fueron asignadas a los colonos, una vez reservados los solares para la Plaza Mayor y las instituciones.

En esos años, el Riachuelo y el río fueron el puerto natural de la ciudad. Los barcos preferían el viejo cauce del Riachuelo para protegerse de sudestadas y pamperos.

Con el tiempo, sólo pequeñas embarcaciones pudieron acceder a su cauce; el resto fondeaba en los pozos, frente a la ciudad, o en un puerto desprotegido y alejado de la costa, unas siete millas río adentro, denominado Balizas Exteriores.

Para desembarcar era necesario realizar sucesivos trasbordos a embarcaciones más pequeñas y de allí llegar a la costa, alejada unos 500 metros, mediante carros o caballos.

El puerto competía en actividad con el de Lima, Perú, que tuvo hasta 1776 el monopolio de los intercambios comerciales. La riqueza de Buenos Aires y su aptitud comercial surgieron de su rol creciente como puerto, primero de contrabando, después como mercado de sebo y cueros.

Hasta este momento se había hecho muy poco para mejorar a los puertos de la región.

El asentamiento creció lentamente, y sus 300 habitantes originales se multiplicaron a 25.000 en 1776, cuando adquiere nuevo rango y se transforma en la sede del Virreinato del Río de la Plata.

Constituirse como Virreinato significó para Buenos

The chosen place for the second founding, the terrace on the south bank of the river, confirms Mendoza's decision. Buenos Aires was laid out according to the abstract design of the strict norms of the "Casa de las Indias", which determined how the town was to develop.

The streets were laid out in a checker-board design spreading in three directions, a total of 144 blocks forming a rectangle of 16 blocks along the riverside and stretching 9 blocks inland. Lots were assigned to settlers after the main square and sites for the institutions had been reserved.

In these years the Riachuelo and the main river were the natural ports, though vessels preferred the sheltered waters of the first to escape the wet south-easterly winds and the "pampero" from the west.

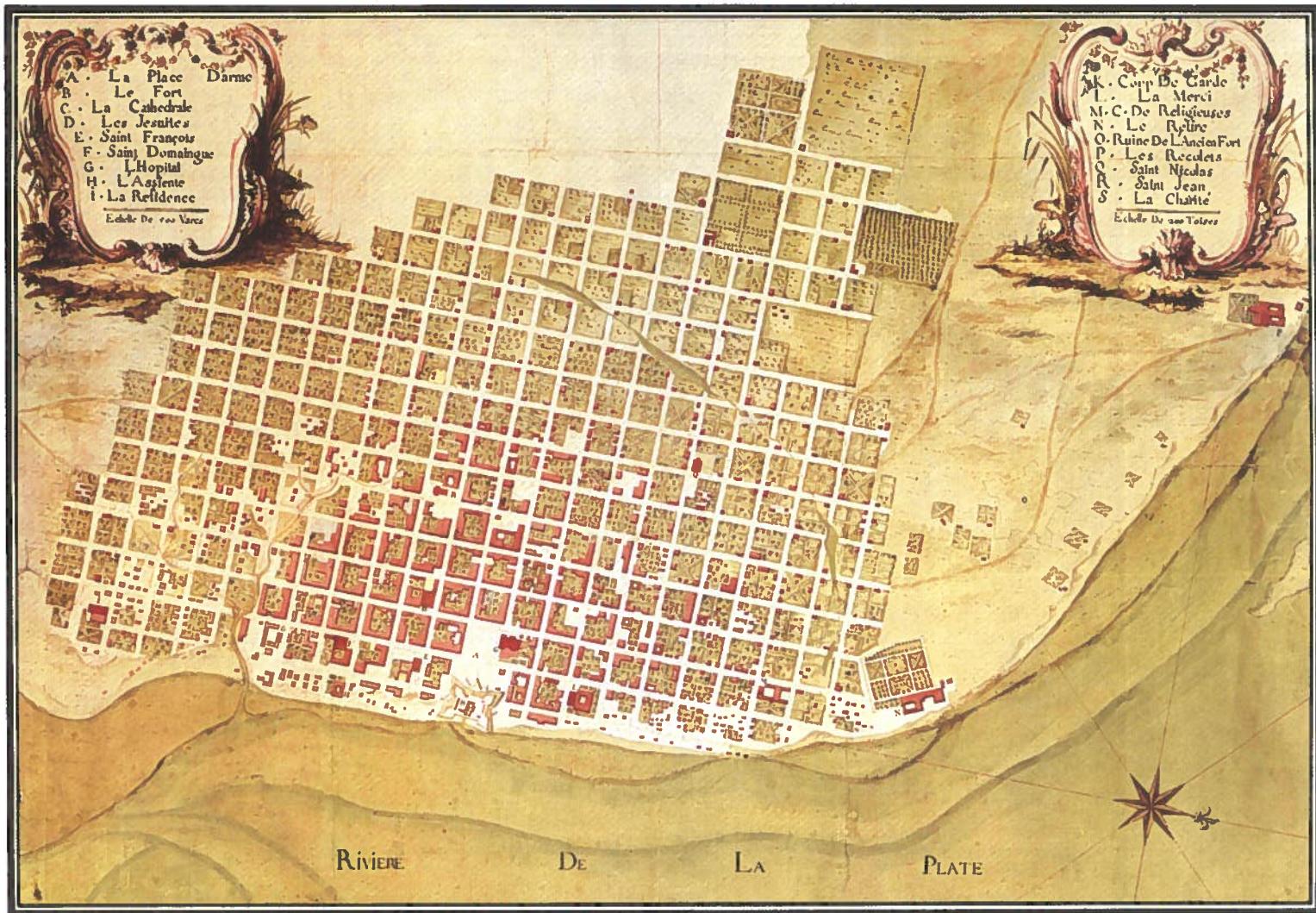
As time went by, only smaller craft could anchor there; the rest anchored off at "Pozos" in front of the city, or in the roads some seven miles out in the river called Balizas Exteriores. To disembark a series of transhipments was needed, onto smaller boats, to reach the shore. The last five hundred meters were crossed in a big-wheeled cart or on horseback.

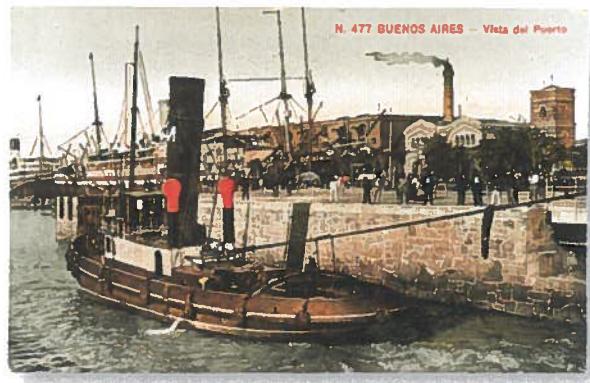
The port was as busy as that of Lima in Peru which till 1776 held the monopoly for all goods entering or leaving South America. The fortunes of Buenos Aires and its commercial activity derived from its growing role as a port –first for smuggling, later for hides and tallow.

Thus, far very little had been done to improve the local ports. By 1776 the original 300 inhabitants had become 25,000 and the city was the capital of the Río de la Plata Viceroyalty.

This promotion to Viceroyalty constitutes a leap in the colonial status of Buenos Aires; freedom of trade generated interest in urban development around the port; the city and the river all grow rapidly.

Private initiatives were not satisfied with the initial





Aires un salto determinante en su estadio colonial. Así, la libertad de comercio generó un mayor interés en desarrollar mejoras urbanas en torno al puerto, el río y la ciudad, que evolucionaba rápidamente.

Las inquietudes no se satisfacían a partir de un plan organizado. No obstante ello, los cambios incluyeron la modernización de las estructuras comerciales, económicas y administrativas del Imperio. Estas medidas se acompañarán con el Tratado de Libre Comercio de 1778.

La corona española había desalentado la instalación de nuevos puertos, pero la peligrosa expansión del Brasil hacia la región del Río de la Plata revierte esta tendencia. Por ello, decide fundar Montevideo y Maldonado sobre la ribera opuesta a Buenos Aires, como centros de defensa de la Banda Oriental.

Al mismo tiempo, se plantea la mejora de los puertos de Buenos Aires y Montevideo para hacerlos más seguros y accesibles a barcos de gran calado.

Los marinos que navegaban el estuario del Río de la Plata carecían de información sobre sus peligros, debido a la escasa cartografía disponible y a la deficiente organización de los conocimientos de la época.

Llegan al Río de la Plata destacados técnicos e ingenieros militares como Félix de Azara, Martín Boneo, Pedro Cerviño, Andrés de Oyarbide y Eustaquio Gianinni, para emprender una serie de estudios tendientes a evitar los naufragios.

Los trabajos incluyeron nuevas cartas navales, planos y mensuras, estudios sobre el tráfico en el Río Paraná, tipo de barcos en uso, medios adecuados para mejorar el comercio fluvial y la seguridad en la navegación, la instalación de las primeras boyas en el estuario y la construcción del primer faro.

La guerra anglo-española, las invasiones inglesas al Río de la Plata y los procesos revolucionarios que se fueron gestando en la región obstaculizaron la continuidad de estos emprendimientos.

Recién a fines del siglo XVIII, surgen las primeras

plan though it included the modernization of the commercial, economic and administrative structures of the Empire, which were accompanied by the free-trade treaty of 1778.

The Spanish Crown had been discouraging the installation of new ports but the dangerous expansion of Brazil towards the Río de la Plata reverted this situation. It was decided to found Montevideo and Maldonado on the opposite shore to Buenos Aires as defenses for the "Banda Oriental".

At the same time the need to improve the ports of Buenos Aires and Montevideo is recognized, to make the towns safer and accessible to vessels with a deeper draft.

Sailors navigating the waters of Río de la Plata had no information as to the dangers involved because of lack of charts and the disorganized availability of information at that time.

Notable experts and military engineers arrived in the Río de la Plata, like Félix de Azara, Martín Boneo, Pedro Cerviño, Andrés de Oyarbide and Eustaquio Gianinni to study how to avoid shipwrecks.

The results gave rise to new charts, surveys and plans, studies of the shipping up the Paraná, types of vessels, the best way to improve river traffic and safe navigation, the installation of the first buoys in the estuary and the building of the first lighthouse.

The Anglo-Spanish war, the British invasions of the Río de la Plata and local revolutions hindered further advances along these lines.

It was only at the end of the 18th century that proposals were made for piers and jetties, such as those by Juan Echeverría (1775), Francisco de Vianes (1761), the engineers Francisco Rodríguez y Cardozo (1771) and Domingo Pallares (1780).

However, Spain had no political will to carry out such proposals. The dock of Buenos Aires in Bajo de la Merced, designed by Pedro Antonio Cerviño (1795-

Postales de principios del siglo XX muestran distintas escenas de Puerto Madero en plena actividad.

Early twentieth century post-cards show different aspects of Puerto Madero in full swing.

propuestas de muelles y embarcaderos, como las de Juan Echeverría (1755) y Francisco de Vianes (1761), y las de los ingenieros Francisco Rodríguez y Cardozo (1771) y Domingo Pallares (1780).

Pero España no tenía la voluntad política de concretarlos. El único proyecto que logró ver la luz fue el muelle de Buenos Aires, en el Bajo de la Merced, diseñado por Pedro Antonio Cerviño (1795-1802) y construido entre 1802 y 1805 bajo la dirección de Martín Boneo. Su construcción fue interrumpida por ordenanza real, emitida por el Virrey Marqués Rafael de Sobremonte.

Años más tarde, se produjo un cambio de actitud respecto a Buenos Aires y su rol geopolítico: a la capital virreinal había que darle un puerto. Es así que llega en 1804 el ingeniero real Eustaquio Giannini para encargarse de las tareas portuarias.

Giannini había formulado un proyecto de defensa de la ciudad y la construcción de un puerto, mediante la canalización del Riachuelo en línea recta desde la actual Plaza de Mayo hasta las barrancas, definiéndose así un andén de más de 4 kilómetros contiguo a la ciudad. Este plan ocupaba las tierras bajas y anegadizas de La Boca, estableciendo las relaciones del río con el resto del frente urbano y consolidando el límite sur de la ciudad en las actuales barrancas del Parque Lezama.

Más tarde otras propuestas, como las de Bevans, Coghlan y Pellegrini, contemplaban recuperar el Riachuelo, ocupar las zonas bajas de La Boca y el Dock Sud, y liberar el frente urbano de las interferencias entre el río y la ciudad.

Los malogrados esfuerzos para resolver la construcción de un puerto no hacían sino reflejar la situación del país que, en esa época, no había conseguido aún su unidad política y económica.

En 1852, una crisis institucional provoca la escisión de Buenos Aires como Estado libre respecto de la Confederación Argentina, que hizo de Rosario su puerto

1802) and built between 1802 and 1805 under the supervision of Martín Boneo was the only project to materialize. The construction was interrupted by order of Viceroy Marqués Rafael de Sobremonte.

Some years later there was a change of attitude towards Buenos Aires and its geopolitical role: a port should be the capital of the viceroyalty. In 1804 Eustaquio Giannini, a royal engineer, is sent to be in charge of the works in the port area.

Giannini had prepared a project on the defense of the city and the construction of a port. The project included channeling the Riachuelo in a straight line from Plaza de Mayo to Barrancas. Such a plan included the low-lying areas of La Boca and setting the southern limits for the town on the south banks of Parque Lezama.

Later on, other proposals such as those of Bevans, Coghlan and Pellegrini, were to include the Riachuelo, occupy the lowlands of La Boca and South Dock, and free the city of encumbrances between it and the river.

The unsuccessful efforts to build a port reflected the situation of a country that had not yet achieved political and economic union.

In 1852 Buenos Aires became a break-away state from the Argentine Confederation, so Rosario became the official port of the budding nation, but could not compete with Buenos Aires's favored position.

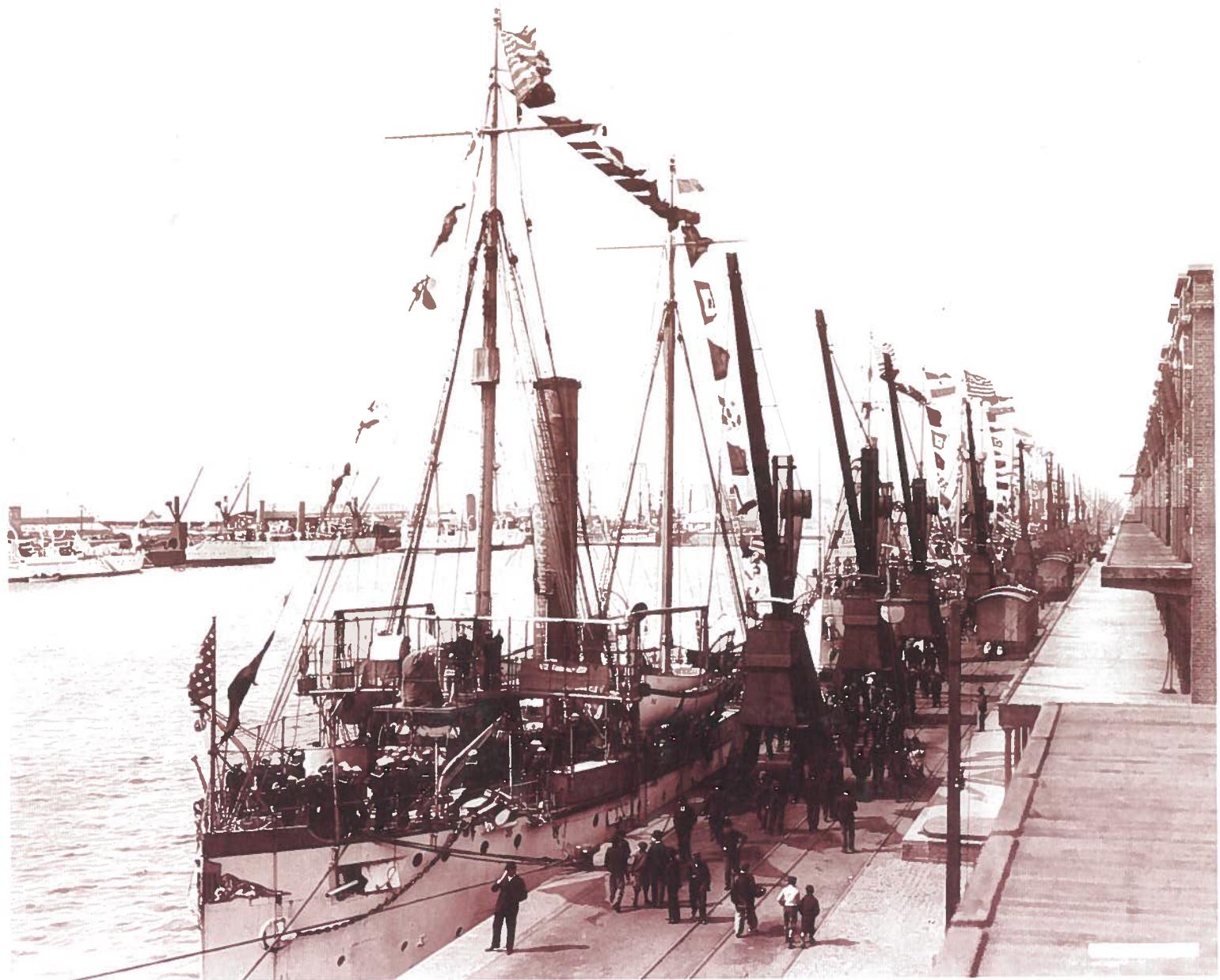
With the reunification of the country, Rosario is proposed as the nation's capital, but its port, the construction of which was started at the end of the 19th century, was not finished before those of Buenos Aires, San Fernando and La Plata.

Buenos Aires, though independent, had partially solved the problem of its port with the construction of a loading pier, new Customs Pier (1855-58), the Passenger Pier (1855) and Las Catalinas pier (1867).

When Buenos Aires joined the Federation, a cycle of hegemonic struggles between the city and the interior

La calle entre los galpones y el agua de los diques estaba ocupada por grúas y furgonetas que contribuían a las tareas de carga y descarga.

The street between the warehouses and the water was occupied by cranes and wagons engaged in loading and unloading ships.





M. A. S.

Decreto para el
casamiento celebrado
con don Eduardo
Madero, al efecto
deceernido cuarenta
Julio 1884

Eduardo Madero

Bernardo de Yrigoyen

Bartolomé Mitre

D. F. Sarmiento A. Belgrano

oficial. Sin embargo, éste no pudo competir con la ventajosa situación de Buenos Aires.

Reunificada la Nación, Rosario es propuesta como capital, pero las obras de su puerto, comenzadas hacia fines del siglo XIX, no fueron terminadas antes de las de los puertos de Buenos Aires, San Fernando y La Plata.

Buenos Aires como Estado independiente había solucionado parcialmente el problema de su puerto con la construcción de los muelles de carga, el muelle de la Aduana Nueva (1855-1858), el de pasajeros (1855) y el de Las Catalinas (1867).

La federalización de Buenos Aires cerró un ciclo de luchas hegemónicas entre la ciudad y el interior. Esta calma —que la historia demostró que fue aparente—, se mantuvo por un tiempo y logró poner nuevamente en escena la necesidad de un puerto para la ciudad.

Huergo y Madero

Las renovadas pugnas en torno al puerto de Buenos Aires dan lugar a variadas propuestas, pero las más destacadas son la de Luis A. Huergo y la de Eduardo Madero.

En 1876, Huergo ganó el concurso realizado por la provincia para la adjudicación de los trabajos de canalización del Riachuelo, su ensanche, profundización, apertura de una nueva boca y construcción de muelles.

Estas mejoras en el Riachuelo permitirían que los buques de ultramar accedieran normalmente al mismo.

En 1880, con la federalización de la ciudad de Buenos Aires, se produjo un cambio en la relación de fuerzas. El traslado de las autoridades provinciales a la nueva capital de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, restó apoyo al plan Huergo.

Posteriormente, se confirmó al Riachuelo como la frontera meridional de la capital argentina. Así, la ribera sur de este curso de agua fue otorgada a la Provincia de Buenos Aires.

La simultánea construcción del puerto de La Plata

came to an end. This apparent peace made for further recognition of the need for a port.

Huergo and Madero

Further disagreements regarding the port of Buenos Aires gave rise to a wide variety of proposals, those of the engineers Luis A. Huergo and Eduardo Madero being the most noteworthy.

In 1876 Huergo won a contest organised by the province to canalise, widen and dredge the Riachuelo, open up a new entrance and construct new piers.

These improvements would allow ocean vessels to enter the river without difficulty.

In 1880, with Buenos Aires joining the Federation, there is a shift in the political power. The capital of the province is moved to La Plata. Such a decision left Huergo's plan with less support.

Soon after, the Riachuelo was confirmed as the southern border of the Argentine capital. The south bank thus remained in the province of Buenos Aires.

Because of the construction of the port of La Plata, the port of the Riachuelo began to lose its strategic role.

The importance of La Plata port was manifest in 1904 when it was nationalised.

Once again the interests of Buenos Aires neutralised any attempt at regional competition.

The province of Buenos Aires lost interest on the port on the Riachuelo, so the proposals for the port at Buenos Aires were reconsidered.

During the presidency of Gral. Julio A. Roca in 1881, Eduardo Madero presented a project drawn up by engineer John Hawkshaw. The project proposed two channels, one south and the other north from the main entrance channel from the river, allowing for two docks at the entrance of each channel. There are four interconnected quays between the docks and occupying the city's edge.

Huergo objects to Madero's project in its technical

El contrato para la construcción del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires fue suscripto el 22 de diciembre de 1884.

The agreement for the construction of the City of Buenos Aires port was entered into on December 22, 1884.

El proyecto definitivo para el Puerto de Buenos Aires de Eduardo Madero.

Eduardo Madero's definite plans for the port of Buenos Aires.

intensificó la pérdida del rol estratégico que, en aquel momento, poseía el puerto del Riachuelo.

La preponderancia adquirida por este nuevo puerto quedó manifestada años más tarde con su nacionalización (1904).

Una vez más, los intereses de Buenos Aires neutralizaban cualquier intento de competencia regional.

La pérdida de interés en las obras portuarias del Riachuelo por parte de la provincia bonaerense, permitió reflotar las propuestas presentadas para el puerto de Buenos Aires.

Bajo la presidencia del general Julio Argentino Roca, Eduardo Madero presentó en 1881 un proyecto, realizado por el ingeniero John Hawkshaw, que proponía dos canales, uno al sur y otro al norte, que partiendo del canal principal del Río de la Plata definía dos dársenas de acceso a la entrada de cada canal. Entre las dársenas, y ocupando todo el frente urbano, se situaban cuatro diques interconectados entre sí.

El proyecto de Madero es objetado por Huergo en sus aspectos técnicos. Se cuestionaba la multiplicación de los canales de acceso y el sistema de dársenas cerradas por considerarlos lentos y obsoletos.

Como respuesta al concurso de proyectos destinado a emprender obras portuarias de gran envergadura –según ley votada por el Congreso Nacional–, Huergo presenta una propuesta alternativa, que consiste en la apertura de un único canal de entrada y salida, una dársena y un muelle útil para maniobra de grandes buques. El sistema diseñado se complementa con muelles y diques dentiformes defendidos por una escollera.

Este plan significaba un cambio de actitud de Huergo respecto de la importancia del Riachuelo como puerto ultramarino. No obstante ello, al proponer que los diques se construyeran de sur a norte, para aprovechar de esta manera el canal sur, mantenía como epicentro de este desarrollo al ya vapuleado Riachuelo.

Esta serie de diques paralelos se ubicaban frente a la

aspects. An increase in the number of access channels as well as the system of closed docks was criticised as being slow and obsolete.

Taking part in a contest to build ports of importance, under a law passed by Congress, Huergo presents an alternate proposal which consisted of the construction of entrance and exit channels, a dock and a pier big enough for manoeuvring big ships. This system also included piers and dentiform quays protected by a breakwater.

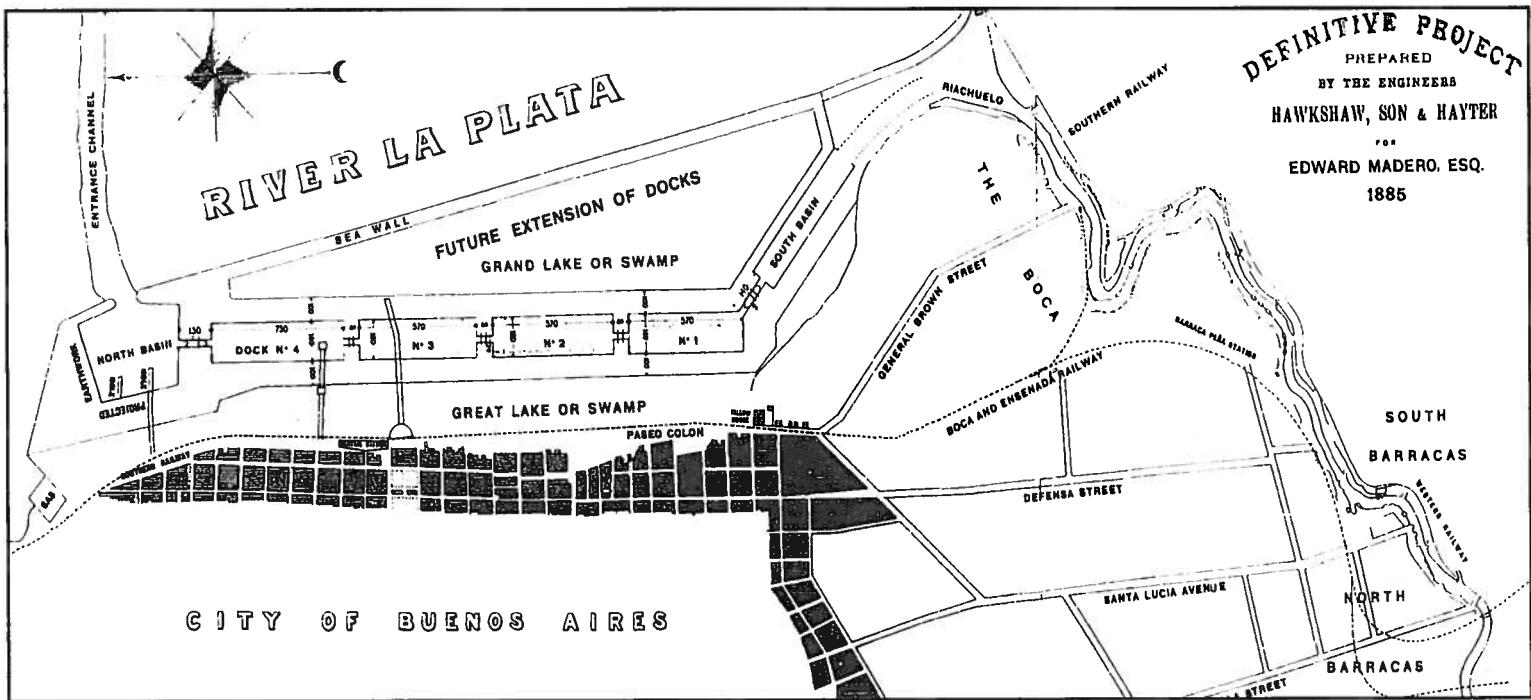
This plan meant a change of Huergo's approach regarding the importance of the Riachuelo as an overseas port. Nevertheless, as the quays were to be built from the south towards the north, to take advantage of the south channel, the Riachuelo remained as the epicenter of this development.

These series of parallel quays were to be opposite the city, along the shore south of Plaza de Mayo, and offered the possibility of indefinite growth northwards.

In 1882 the House of Representatives and the Senate of the National Congress approved Madero's project. On October 27, Law № 1257 is passed, presented by Senator Carlos Pellegrini which authorised the Executive to contract work on the new and artificial port of Buenos Aires. Two years later, on December 22, 1884, President Roca signed the final contract in a solemn ceremony attended by Bartolomé Mitre, Domingo F. Sarmiento and Nicolás Avellaneda, all of whom signed the document drawn up.

The company which undertook the construction was made up by Eduardo Madero and son as concession holders, Thomas Walker and company as building contractors, and John Hawkshaw, Son and Hayter for civil engineering. The firm Armstrong, Mitchell and Company would provide hydraulic machinery, the swinging bridges for the floodgates, cranes and the high-pressure piping.

Construction began in March 1887. The South Dock was inaugurated on January 28th, 1889; quay 1 on



Puerto Madero pronto se volvió obsoleto, al igual que los grandes puertos ingleses en los que Madero se había inspirado.

Puerto Madero soon became obsolete as did the great ports of England which had inspired Madero.

ciudad, al sur de la Plaza de Mayo, y ofrecían la posibilidad de crecer indefinidamente hacia el norte.

En 1882, el proyecto de Madero es aprobado por las Cámaras de Diputados y Senadores del Congreso Nacional. El 27 de octubre se sanciona la Ley 1.257, presentada por el senador Carlos Pellegrini, por la cual se autoriza al Poder Ejecutivo a contratar las obras del nuevo puerto artificial de Buenos Aires.

Dos años más tarde, el 22 de diciembre de 1884, el presidente Roca suscribió el contrato definitivo en una solemne ceremonia en la que participaron Bartolomé Mitre, Domingo Faustino Sarmiento y Nicolás Avellaneda, quienes firman junto al presidente la escritura labrada.

La empresa que se hizo cargo de las obras estuvo integrada por Eduardo Madero e Hijos como concesionarios; John Hawkshaw, Son & Hayter como ingenieros directores y Thomas Walker & Co. como constructores. La firma Armstrong Mitchell y Cía proveería la maquinaria hidráulica, los puentes giratorios para las esclusas, guinchos y cañerías de presión.

Las obras comenzaron en marzo de 1887. La Dársena Sur se inauguró el 28 de enero de 1889; el dique 1, el 31 de enero de 1890; el dique 2, el 28 de setiembre de 1890; el dique 3, el 31 de marzo de 1892. Por su parte, el dique 4 se inauguró el 7 de marzo de 1897, completándose también la Dársena Norte. Así se termina con la totalidad de las obras.

La inauguración formal del Puerto Madero tuvo lugar el 28 de enero de 1889 –coincidiendo con la de la Dársena Sur– en una acto celebrado sobre la cubierta del acorazado Almirante Brown de la Armada Argentina.

Junto a las construcciones de los flamantes diques se construye paralelamente, entre 1894 y 1905, el Dock Sud.

Con la construcción del nuevo puerto se finaliza con casi tres décadas de proyectos no concretados, debates parlamentarios e intereses encontrados. Esta

January 31st 1890, quay 2 on September 28th 1890, and quay 3 on March 31st, 1892. Quay 4 was inaugurated on March 7th, 1897, and in this way the north dock was completed, and the project finished.

The formal opening of Puerto Madero took place on January 28th, 1889, as well as that of the South Dock - from the deck of the battleship Almirante Brown of the Argentine Navy.

South Dock and the brand new quays are built simultaneously between 1894 and 1905.

The construction of the new port put an end to almost three decades of unfulfilled projects, parliamentary debates, and opposing interests. All this allowed for great operating-capacity but at the same time showed a lack of foresight. The old Customs House and the passenger quay were replaced by a port founded on disagreement.

A few years after the inauguration, Puerto Madero showed technical and operational problems. The Riachuelo becomes a port for local shipping and part of a slow and inefficient complex.

Later years would show that Huergo was not wrong when making his original technical objections to Madero's project and that his own plan would be carried out to meet the urgent needs of that moment.

The increase in maritime trade grew exponentially and progress in shipping led to larger vessels.

The facilities were inadequate for loading and unloading and for other port operations.

Therefore Puerto Madero was not fulfilling its objectives and was losing its original function as the ports of London and Liverpool which inspired Madero, did.

Construction of Puerto Nuevo is decided upon, based on Huergo's original idea. The works began in 1919 and the port was inaugurated in 1925.

Thus, Puerto Madero becomes inactive, an irreversible situation. Shipping containers prove an

obra y las gestiones anteriores a la misma exhibieron una gran capacidad operacional pero al mismo tiempo una falta de visión futurista. La aduana y el muelle de pasajeros fueron reemplazados por un puerto concebido sobre la base de la polémica.

A pocos años de su inauguración, Puerto Madero evidencia problemas técnicos y operacionales. El Riachuelo se transforma en un puerto de cabotaje y apéndice de un complejo lento e inorgánico. Los años venideros indicaron que Huergo no estaba equivocado respecto a las objeciones técnicas que había formulado inicialmente al proyecto de Madero, y que su propio plan se vería consolidado por la urgente realidad del momento.

El crecimiento del tráfico marítimo fue cada vez mayor y el progresivo avance de la actividad naviera incrementaba el tamaño de las embarcaciones.

Las superficies terrestres no alcanzaban para la carga, descarga y otras operaciones portuarias.

Consecuentemente, Puerto Madero no cumplía su objetivo y perdía progresivamente su uso original, igual que los puertos ingleses de Londres y Liverpool, en los que se había inspirado Madero.

Se decide entonces la construcción de las obras del Puerto Nuevo, basado en la idea primigenia del ingeniero Huergo. Las obras empiezan en 1919 y el puerto se inaugura en 1925.

De esta manera, Puerto Madero queda inactivo, situación que se torna irreversible. Los sistemas de carga y descarga encuentran en los *containers* una forma de almacenamiento más práctica y ágil, y los galpones se tornan inadecuados. Entonces Puerto Madero genera una nueva inquietud y reinstala otra necesidad: integrar sus 170 hectáreas en forma armónica y planificada a la ciudad.



easier way to load, unload and store cargo and the warehouses become useless.

And in the end Puerto Madero gives room for a new initiative pointing to another need: the integration of its 170 hectares with the city in a harmonious and planned fashion.

Antecedentes de remodelación

A lo largo de este siglo y hasta 1989, los planes para la ciudad de Buenos Aires dirigieron su atención sobre el desactivado Puerto Madero: sus condiciones de centralidad y extensión lo convirtieron en el área obligada para la expansión de las actividades centrales, tanto comerciales y administrativas como recreativas.

1923-1925

Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio y el Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal

Realizado por la Comisión de Estética Edilicia, bajo la intendencia de Carlos M. Noel. Se destaca la jerarquización del Paseo Costanera Sur, a cargo del paisajista francés Jean Claude Nicolas Forestier.

1930-1931

Proyecto del Ingeniero Juan Briano

Multiplicaba sobre el río las dársenas dentiformes de Puerto Nuevo, encerrando una gran dársena de la que derivaban las de atraque.

1929-1940

Plan de Le Corbusier-Ferry Hardoy-Kurchan

Propone un reordenamiento urbano global, con identificación de zonas por actividades y la refuncionalización del área de Puerto Madero, destinándolo a usos culturales, recreativos y administrativos. La reafirmación del frente costero como elemento emblemático de la ciudad, se refuerza con la prolongación del eje de Mayo hasta una isla artificial, la *Cité des Affaires*, en la que se elevan 5 rascacielos.

1962

Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires

Realizado en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires por la Organización del Plan Regulador, dota a la ciudad de un gran Parque Recreativo Central, destinando para ello el área de Puerto Madero más una superficie de 400 hectáreas de tierras a refundar.

1969

Esquema Director del Año 2000

ORDAM/CONADE

Dirigido por el Arq. Juan Ballester Peña, el Plan, realizado por la Oficina Regional del Área Metropolitana en dependencia del Consejo Nacional de Desarrollo, formula la sistematización del área central regional sobre la base de proyecciones de aumento demográfico.

1971

Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires

Desarrollado por el Arq. Juan Kurchan, propone recuperar el barrio sur interviniendo en dos áreas claramente diferenciadas. Una nueva codificación al sur de la Avenida Belgrano erradica el uso industrial, creando actividades

centrales, de residencia y esparcimiento. Las actividades del área central se extienden al viejo Puerto Madero, lo que posibilitaría 100.000 nuevos empleos, complementados con comercios, hoteles y salas de espectáculos.

1981-1982

Ensanche del Área Central

Este estudio, realizado por los Arquitectos Mario Roberto Alvarez y Asociados, Raña Veloso y Asociados, y Serra Valera, incrementa la superficie del suelo, estableciendo en un área de proyecto de 800 hectáreas actividades del terciario que requieren ubicación central y un Parque Metropolitano de uso público.

1985

Convenio Facultad de Arquitectura y Urbanismo (UBA)

Secretaría de Estado y Transporte

Desde la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, el Arq. Juan Manuel Borthagaray encabezó el estudio de los antecedentes históricos y las propuestas anteriores, realizando un relevamiento físico del área que permitiera definir nuevas posibilidades programáticas y proyectuales del área de Puerto Madero.

Plans for remodelling

For much of this century, till 1989, city planners observed Puerto Madero: its central position and its size dictated that it necessarily be considered for any growth, be it commercial, administrative or recreational.

1923-1935

City Council Urbanisation, Regulating and Reformulating Plan for the Capital City (1923-35)

This plan is carried out by the Aesthetic Building Commission during Carlos M. Noel's term in office. The plan highlights the South Riverside esplanade designed by Jean Claude Nicolas Forestier, a French landscape architect.

1930-1931

Engineer Juan Briano's Project

The project increased the dentiform quays of Puerto Nuevo resulting in a large, enclosed dock for mooring.

1929-1940

Le Corbusier-Ferry, Hardoy-Kurchan's Plan

The plan proposed a total urban reorganisation, identifying areas according to function and giving new uses for cultural, recreational and administrative ends. The restoration of the river-front as an emblematic symbol of the city is reinforced by an extension of the Plaza de Mayo axis as far as an artificial island where

five sky-scrappers are to be built –the Cité des Affaires.

1962

Regulating plan for Buenos Aires City

The plan was launched by the City Council to provide the city with a great central recreational park in the area of Puerto Madero, adding a further 400 hectares.

1969

Guiding Plan for the Year 2000

ORDAM CONADE

The plan was directed by the architect Juan Ballester Peña and was drawn up by the local Office of the Metropolitan Area in the National Council for Development. The plan suggests organising the regional central area according to projections of population growth.

1971

Restoration Plan for Buenos Aires southern neighborhoods

The plan is conceived by architect Juan Kurchan who proposes the recovery of the southern neighborhoods, operating in two clearly different

areas. A new code for the area south of Belgrano Avenue forbids industrial use and creates residential and open areas. The activities that require central location extend to the old Puerto Madero that would create 100,000 jobs, in commerce, hotels, cinemas and theatres.

1981-1982

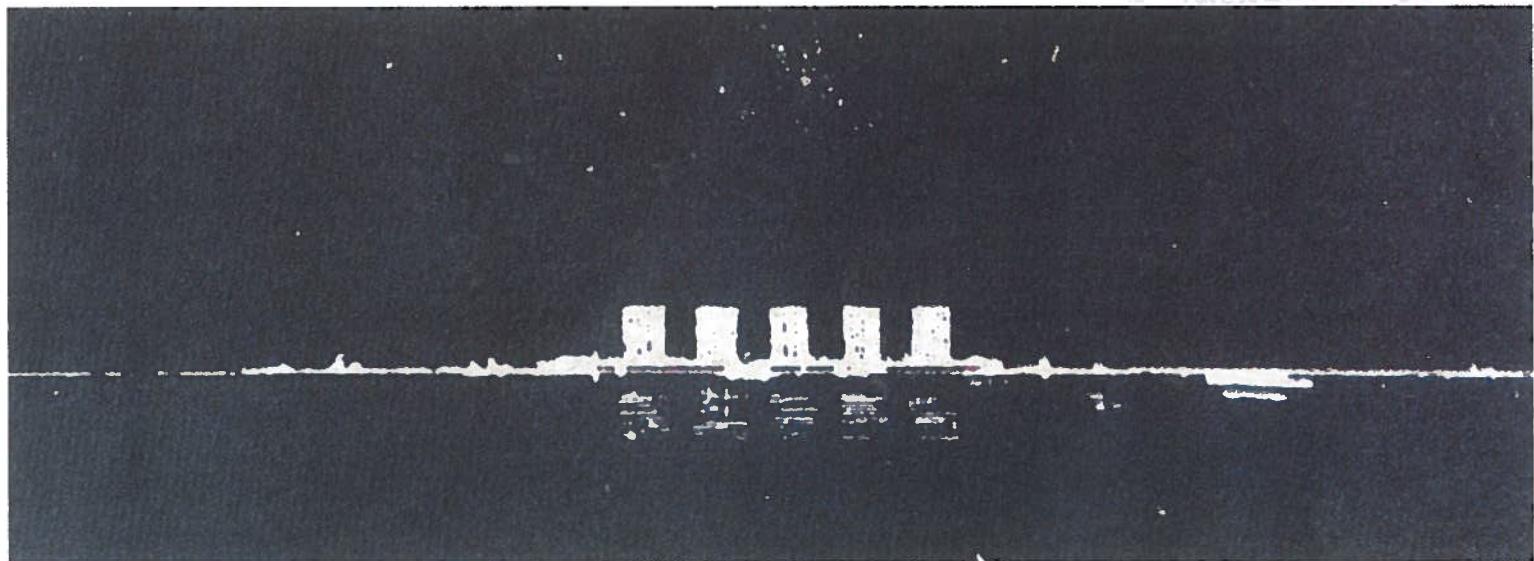
Widening of Central Area

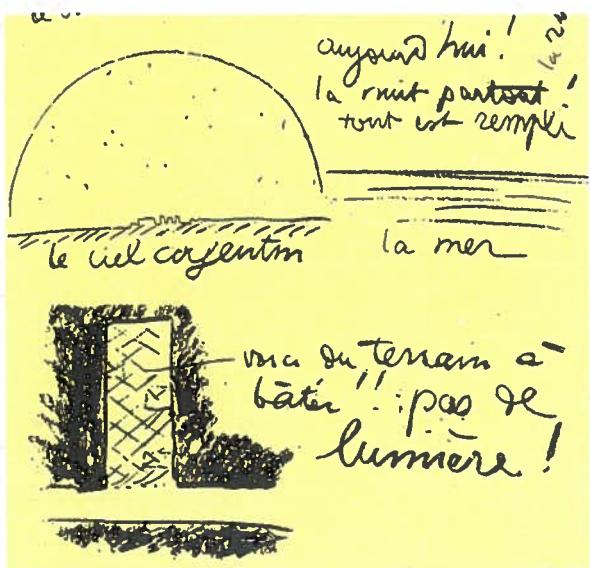
This study is done by architects Mario Roberto Alvarez y Asociados, Raña Veloso y Asociados, and Serra Valera. It proposes increasing the area to 800 hectares, for different activities requiring a central location and a Metropolitan Park for public use.

1985

Buenos Aires School of Architecture - Federal Department of Transport Agreement

Architect Juan Manuel Borthagaray of the Buenos Aires School of Architecture headed the study of the historical background and the previous proposals to evaluate the area so that the new possibilities and plans for the Puerto Madero area could be defined.







La gestión / Management





La ciudad de Buenos Aires no lograba cumplir el viejo anhelo de recuperar su frente urbano sobre el Río de la Plata. Los planes para reconvertir Puerto Madero se habían sucedido sin éxito desde 1925, a pesar del enorme potencial del área, debido a su gran extensión y su ubicación, en eje con Plaza de Mayo.

El centro y el sur de la ciudad se vieron perjudicados con la expansión administrativa y comercial que se orientó hacia el norte. Barrios históricos como San Telmo, Monserrat, Barracas y La Boca quedaron relegados y el rico patrimonio de sus ámbitos se descuidó.

Esta tendencia se revirtió en 1989. En ese año se puso en práctica una estrategia global para reafirmar el centro tradicional de Buenos Aires, a través de una serie de iniciativas que revitalizarían, a su vez, la zona sur. La urbanización de Puerto Madero era uno de los proyectos, y los hechos pronto demostraron que su desarrollo iba a renovar por completo la imagen de toda la ciudad.

Las instalaciones de puertos obsoletos se adaptan a usos urbanos en el mundo entero. Nueva York, Boston, Londres, Rotterdam y Barcelona son algunas ciudades

The City of Buenos Aires had not achieved its old aspiration of regaining its water front on the River Plate. Plans to reconvert Puerto Madero had followed each other without success since 1925, in spite of the enormous potential, its large area and its situation on the Plaza de Mayo axis offered.

Meanwhile, the center and south of the city had been damaged by the administrative and commercial expansion which, for want of space, had spread northwards. Historical neighborhoods such as San Telmo, Monserrat, Barracas and La Boca were relegated and their rich heritage was not cared for.

This tendency was reverted in 1989. That year an overall strategy to reaffirm the traditional center of Buenos Aires was undertaken through a series of initiatives which in turn, would give new life to the southern areas. The urbanization of Puerto Madero was one of those projects and this action soon proved that this development would completely renew the image of the whole city.

Obsolete port installations all over the world are adaptable to urban needs. New York, Boston, London,

El 23 de julio de 1991 se derriba simbólicamente un tramo de la verja de hierro que separaba a Puerto Madero del resto de la ciudad.

On July 23, 1991 a portion of the iron railings that separated Puerto Madero from the rest of the city is demolished.

Presentación al presidente Carlos Saúl Menem del primer plan para urbanizar el área. De izq. a der.: Pablo Bossi, Eduardo Giana, Alfredo Garay, Carlos Grosso y, de espaldas, Raúl Vicco.

The first plan to develop the area is presented to President Carlos Saúl Menem. From left to right: Pablo Bossi, Eduardo Gianna, Alfredo Garay, Carlos Grosso and turning his back, Raúl Vicco

que muestran estos procesos de reconversión. La intervención en Puerto Madero, sin embargo, se diferencia claramente de otras. Si bien su escala monumental, al combinarse con la centralidad, favorecía la localización de oficinas, los diques y su entorno presentaban un marco apropiado para usos más diversos. La valiosa arquitectura de ciertas construcciones en el área imponía un fuerte carácter al conjunto y su desarrollo podía acercar la ciudad a la Reserva Ecológica y al río. La presencia de amplios espacios libres creaba la oportunidad de dotar a Buenos Aires de los parques públicos más grandes de las últimas décadas.

Hasta ese momento, las iniciativas de intervención se habían topado con una infranqueable superposición de competencias, ya que en el área actuaban más de una decena de entes municipales, provinciales y nacionales. La Administración Nacional de Aduanas, la Administración General de Puertos, la Prefectura Naval Argentina, por nombrar sólo algunos, convivían con empresas privadas que llevaban adelante, allí también, actividades industriales. Los galpones, antiguos depósitos de mercadería, estaban ocupados por intrusos y uno de los edificios se utilizaba para guardar expedientes de la justicia. Pero la sanción de la Ley de Reforma del Estado N° 23.696, propiciada por el presidente Carlos Saúl Menem durante su primer año de gobierno, proporciona las condiciones jurídicas necesarias para un cambio sustancial en las reglas del juego. Faltaba encontrar el modo más dinámico y eficiente para terminar con varias décadas de inercia.

En agosto de 1989, cuando se iniciaba la gestión del licenciado Carlos Alfredo Grosso como intendente de la ciudad de Buenos Aires, un primer plan referencial para Puerto Madero, elaborado por la Secretaría de Planeamiento de la comuna porteña, expone frente al presidente Menem el estado en que se encuentra el área y el atractivo potencial que tiene como pieza urbana. Cuenta el arquitecto Emilio Rivoira, presidente del

Rotterdam and Barcelona are some of the cities which prove the point. But the job in Puerto Madero was to differ very clearly from them. Though its central position would favor its turning into offices, the wharves and quays and their surroundings could be the settings for diverse other uses. The valuable architecture of certain other buildings in the area influenced the character of the whole, and the development would draw the city nearer its Nature Reserve at Costanera Sur and closer to the river. The existence of large open areas afforded Buenos Aires the chance of gaining new public parks, the largest during these last decades.

So far, all initiatives had come up against the unsurmountable situation of overlapping jurisdictions, since in the area over a dozen provincial and national institutions and municipal bodies held sway. The National Customs Administration, the General Port Administration, the Argentine Coast Guard (these are but a few), all shared space with private enterprises which, here too, carried out industrial activities. The docks, warehouses, old depositaries of merchandise, were home to illegal squatters and one building was used as an archive of the justice department. So the State Reform Bill N° 23696 pushed forward by President Carlos Saúl Menem during his first year in office, provides the right legal conditions for new rules of the game. It was only necessary now to discover the most agile and efficient way to end several decades of inertia.

In August 1989, when Carlos A. Grosso was starting his term as Mayor of the City of Buenos Aires, a rough plan for Puerto Madero, drawn by the Planning Secretariat of the city, demonstrates to President Menem the state of the area and its potential as a part of the city. According to architect Emilio Rivoira, President of the Urban Planning Council of the City of Buenos Aires between 1989 and 1991: "During this period the recovery of old Puerto Madero was developed, in council, under national initiative, together with the Planning

Consejo de Planificación Urbana de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires entre 1989 y 1991: "Durante ese período se desarrolló en el Consejo, dentro de lo que era la iniciativa nacional, la recuperación del área del viejo Puerto Madero, conjuntamente con la Secretaría de Planeamiento Urbano, a cargo del arquitecto Alfredo Máximo Garay. Las decisiones políticas, sin embargo, sólo se podían encauzar mediante un mecanismo que, en un contexto de hiperinflación, permitiese estimular la inversión privada nacional o extranjera".

"La pregunta era cómo" –explica el arquitecto Alfredo Garay, entonces secretario de Planeamiento Urbano de la Municipalidad–. "Cómo concebir esta empresa pública y lograr hacerla creíble". Y recuerda el encuentro inicial con el Presidente: "A la primera reunión que tuvimos con el presidente Menem, llevamos un primer proyecto donde estaba el concepto básico de lo que íbamos a hacer. Teníamos una planilla en la que habíamos definido el loteo, la cantidad de parcelas, el tipo de edificios que se podía llegar a construir en cada una, y ésto nos daba unos tres millones de metros cuadrados construibles. Le gustó mucho la idea. En ese momento se estaba construyendo muy poco y era como pensar que el país tenía perspectivas de futuro".

Pronto el modelo de gestión surge como resultado de un intenso trabajo en equipo entre la ciudad y la Nación. Emilio Rivoira define su trascendencia: "Lo más importante del desarrollo, y de lo que ocurrió a partir de 1989, es el modelo de gestión que se pudo poner en práctica, es decir, lo que transforma el sueño en realidad". Un decreto presidencial establece institucionalmente esta nueva forma de actuar en la ciudad.

El 15 de noviembre de 1989, en Buenos Aires, se suscribe un convenio entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, representado en el acto por el doctor José Roberto Dromi, el Ministerio del Interior, en representación del Poder Ejecutivo Nacional, representado por el doctor Eduardo Bauzá, y la Muni-



Secretariat under architect Alfredo Máximo Garay".

The political decisions however, could only be under a mechanism which, in a hyperinflationary situation, would stimulate private investment, local or foreign. "The question was how?" explains Alfredo Garay, then Urban Planning Secretary, "how to conceive this public plan and make it credible". He remembered his first meeting with President Menem: "We took the first project with the basic concept of what was to be done to our initial meeting with Menem. There was a form with all the lots, the number of each, the type of building each could have –all adding up to three million covered square meters. He likes the idea a lot. At that time very little was being built and it was like believing that the country could have a future".

Soon the management plan appeared from intense team work between the City and the Nation. Emilio Rivoira explains its importance: "What is most important in the development and in what happened after 1989, is the management model which was put into practice, i. e. what turned the dream into a reality". A Presidential decree institutionalizes this new way of operating for the City.

On November 15, 1989, an agreement was signed in Buenos Aires, between the Ministry of Public Works



cipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, representada por el licenciado Carlos Alfredo Grosso, por el cual se acordó constituir una sociedad anónima, denominada "Corporación Antiguo Puerto Madero, Sociedad Anónima". Están presentes, como integrantes iniciales de los órganos de administración y fiscalización de la sociedad, Raúl Juan Vicco, Alberto José Anta, Pedro Pou, Eduardo Antonio Giana, Alfredo Máximo Garay, Daniel Ernesto González Bonorino, Jorge Alberto Murdocca, Pablo Enrique Bossi y Jorge Luis Salomoni. Antonio Troiano lo hace en carácter de interventor en la Administración General de Puertos y Carlos Marcelo Carenzo Pérez, en su calidad de presidente de Autopistas Urbanas S.A. Este convenio se ratifica días más tarde con el decreto presidencial N° 1279/89, que también crea la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., aprobando su estatuto societario. El objeto de la sociedad recién constituida es:

"(...) La confección del Plan Maestro de Desarrollo Urbano, el estudio de la infraestructura urbana a incorporar y la promoción de las inversiones en el área, la actividad inmobiliaria y la construcción de obras nuevas y/o remodelaciones necesarias en la zona para convertirla en un polo de desarrollo urbano basado en la genuina inversión, con participación de capitales nacionales y extranjeros, como asimismo la venta y locación de las tierras pertenecientes al área en

and Services, represented on this occasion by Dr José Roberto Dromi, the Minister of the Interior, representing the National Executive, in the person of Eduardo Bauzá, and the City Council represented by Carlos Grosso, under which a public company, the "Corporación Antiguo Puerto Madero, S.A." is created. The initial members of the organization for its administration and comptrollership were Raúl Juan Vicco, Alberto José Anta, Pedro Pou, Eduardo Giana, Alfredo Garay, Daniel Ernesto González Bonorino, Jorge Alberto Murdocca, Pablo Enrique Bossi, and Jorge Luis Salomoni. Antonio Troiano represents the General Port administration, and Carlos Carenzo Pérez as president of Autopistas Urbanas S.A. This agreement is ratified days later by Presidential decree N° 1279/89 which at the same time creates the Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., approving its corporate by-laws. The purpose of this newly constituted company is "(...) to draw up the Master Plan for Urban Development, the study of the urban infrastructure to be undertaken and promotion of investment in the area, real-estate activity and construction of new buildings and/or the remodeling necessary to turn it into an urban development project based on real investment, with the participation of local and foreign capitals, and the sale and lease of the lands belonging to the projected area, with the undoubted fiscal benefit which all this represents. These works would tend to strengthen the much delayed growth and development of the southern areas of the city of Buenos Aires, generating another center of relevant urban investment as a result of what happened before (...)"

In the presidential decree, because of the flexibility which the new legislation allows for, the State transfers dominion of the land to the new Corporation. Emilio Rivoira points out its importance: "The decree, within the framework of the State Reform allows a board to be constituted where all the competing institutions –some

cuestión, con el indudable beneficio fiscal que esto representa. Dichas obras tenderían a potenciar asimismo el postergado desarrollo y crecimiento de la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires, generando otro centro de inversión urbana relevante como consecuencia de lo anterior (...)".

En el decreto presidencial, en virtud de la flexibilidad que permitían las nuevas leyes promulgadas, el estado transfiere el dominio de los terrenos a la nueva sociedad. Destaca Emilio Rivoira su relevancia: "El decreto, dentro de la ley de reforma del Estado, lo que permite es armar un directorio en el que todos los entes que tiro-neaban en contra en el área, unos doce o catorce, estaban representados". Alfredo Garay agrega: "...había muchos edificios del Estado Nacional que podían entrar en conflicto. Entonces quedamos en que el Estado nos transfiriera la totalidad de las tierras y nosotros después íbamos a discutir caso por caso". La ciudad, por su lado, se compromete a generar el proyecto.

La Corporación está conformada como una Sociedad Anónima, rigiéndose por la ley N° 19.550 de Sociedades Comerciales, en la que sus accionistas son el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires), que designan los seis miembros del directorio. Eduardo Giana, miembro del primer directorio de la Corporación y su presidente desde 1991 a 1993, explica: "Lo fundamental era mostrar acciones rápidas para la ejecución del proyecto y así diferenciarse de la crisis de los últimos años. Como era un proyecto en el que se había trabajado mucho anteriormente y nunca se había llevado nada a la práctica, no queríamos que se convirtiera sólo en una intención".

El patrimonio de esta nueva sociedad está integrado por ambas partes, en iguales proporciones. El aporte del Estado Nacional es la tierra, con las instalaciones existentes, y el municipio capitalino contribuye mediante la escisión de la empresa Autopistas Urba-

12 or 14 – are represented". Alfredo Garay adds "...there were many buildings belonging to the State which could be fought over. What we agreed was that the State would transfer all the lands to us and we would later on analyse case by case". The city, on its part, would generate the project.

The Corporation is governed by law N° 19550 for commercial institutions where the shareholders are the State and the government of the city of Buenos Aires (ex-municipality) who designate the 6 members of the Board. Eduardo Giana, founding member of the Board and its president from 1991 to 1993 says "it was fundamental to show quick results in executing the project and thus distance the endeavor from the crisis which had reigned over the previous years. Since it was a project in which a lot of effort had been invested before, and for which nothing had been done, we did not want to become a simple statement of intent".

The patrimony of this new Corporation is equally divided between the two parties. The National government gives the land and existing infrastructure while the City earns its share by excising the Autopistas Urbanas Company and drawing up the urbanization plan, including the survey, the evaluation of buildings and overseeing the work which increased the worth of this devalued area of Puerto Madero, to convert it into an attractive opportunity for investment, incorporating it to the rest of the city. Since there has been no public budget approved, the Corporation gets its operative expenses from exploiting the patrimony which it had been given.

Architect Enrique Fazio defines the Corporation as "a tool for modern urbanization". The wisdom of creating the Corporation is highlighted by architect Carlos Rodríguez, sub-manager of the Corporation's Project Department at the time and a member of the team brought together by Alfredo Garay in the urban Planning Secretariat which architect Jorge Moscato led:

De izq. a der.: Carlos Grossó, José R. Dromi, Carlos Saúl Menem y Eduardo Bauzá durante el acto de creación de la nueva sociedad.

From left to right: Carlos Grossó, José R. Dromi, Carlos Saúl Menem and Eduardo Bauzá during the ceremony creating the new Company.

La presentación del plan catalán generó el debate que derivó en el llamado a un concurso de ideas para Puerto Madero.

The presentation of the Catalan plan gave rise to a debate which resulted in calling for a Contest of Ideas for Puerto Madero.

nas y la realización del plan de urbanización. Este incluye la mensura, el relevamiento de lo construido y la supervisión de obras que aporten el valor agregado a la devaluada zona de Puerto Madero, para convertirla en una atractiva oportunidad de inversión, integrándola al resto de la ciudad. Al no contar con ninguna partida de presupuesto público, la empresa obtiene sus recursos operativos con la explotación del patrimonio que se le transfirió.

El arquitecto Enrique César Fazio, presidente de la Corporación de 1997 a 1998, la define como “una herramienta del urbanismo moderno”. El acierto de crear su organismo es resaltado por el arquitecto Carlos Rodríguez, subgerente de Proyectos de la Corporación en esa época y miembro del equipo que formó el arquitecto Garay en la Secretaría de Planeamiento Urbano, dirigido por el arquitecto Jorge Moscato: “La Corporación es el alma del proyecto. Su modelo de gestión es un progreso con respecto a la forma tradicional que tiene el Estado argentino de gestionar un proyecto así. Demostró que se podía hacer algo que durante muchos años parecía imposible. Cuando yo comencé a trabajar en el proyecto, el hecho de que la Administración General de Puertos y todos los organismos que tenían jurisdicción se pusieran de acuerdo, era visto como una cosa casi utópica. Creo que esto es fantástico, el hecho de la creación, no sólo del proyecto, sino la forma de hacerlo. La Corporación cobra y paga; se venden terrenos y con eso se pagan las infraestructuras. Como es una sociedad anónima, tiene sus objetivos y sus cuentas claras, lo que le permite tener, primero, credibilidad y, segundo, la flexibilidad necesaria para perseguir sus objetivos. Además, este es el único lugar en donde el gobierno nacional y el municipal acuerdan una política urbana conjunta”.

El arquitecto Pablo Huberman, gerente técnico y gerente general de la Corporación en los inicios del desarrollo, coincide: “La cuestión fundamental es la transfe-

“The Corporation is the soul of the project. Its management plan is better than the usual traditional way the State has in managing projects such as this. It showed that it could do something that for many years had been thought impossible. When I started to work on the project the fact that the General Port Administration and all the other institutions with a say in the matter could agree, was seen as almost utopian. I think this is fantastic, creating not only the project but the way of carrying it out. The Corporation pays and is paid; lots are sold and the income pays for the buildings. Being a public company its objectives and accounts are transparent which first, allows it credibility and second, the necessary flexibility to pursue its objectives. Moreover, this is the only place where the State and the Municipality agree on a joint urban policy”.

Architect Pablo Huberman, technical and general manager of the Corporation at the beginning, agrees: “The fundamental question was the transference of the land; this was the key which unlocked the rest. What was always aimed at, was to bring in private investment, bettering the resources to benefit the community because it was public heritage. This is the balance which was sought from the start: that private investment benefit the community”.

Being the owner of the land the Corporation can develop the whole management plan as in a building society or developer. Its being one, on the other hand, allows a certain degree of coherence between the other various parties.

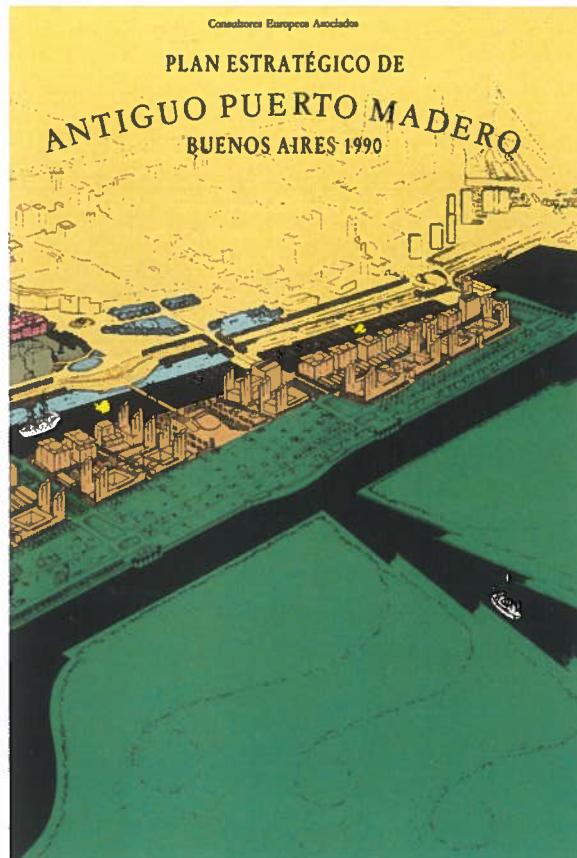
The next step for the Municipality of the City of Buenos Aires was to draw up the Master Plan which could be the operational guideline for the development. To do this an agreement was signed with the City Corporation of Barcelona (signed in 1985), in Spain; Carlos Grosso remembers “...we used the free cooperation of Barcelona’s Municipality which sent a group of experts who had worked on the restoration of the port

rencia del dominio de las tierras; esta fue la llave que destrabó todo. Lo que siempre se pretendió hacer es poner en juego la inversión privada, mejorando y potenciando los recursos para beneficio de la comunidad, porque era un bien público. Este es el equilibrio que, desde un primer momento, se trató de buscar: que haya inversión privada y un beneficio final para la comunidad”.

Al ser la propietaria del terreno, la Corporación dispone de toda la capacidad de gestión de una empresa inmobiliaria y desarrolladora. Su carácter unitario, por otro lado, permite garantizar la coherencia entre las distintas intervenciones.

El paso siguiente fue elaborar el denominado Plan Maestro que, a cargo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, constituye el elemento estructurador del desarrollo. Para hacerlo, se aprovecha un convenio de cooperación e intercambio con el Ayuntamiento de Barcelona, España, firmado en abril de 1985. Recuerda el licenciado Carlos Grosso: “...usamos la cooperación gratuita del municipio de Barcelona, que envió un equipo de profesionales que habían trabajado en la restauración de su puerto”. Los directores del equipo son el arquitecto Joan Busquets y el economista Joan Alemany. Sus integrantes trabajan con el apoyo de un equipo local dirigido por los arquitectos Alfredo Garay y Jorge Moscato (1). Este último, consejero a cargo del proyecto, señala: “...con los catalanes aprendimos cómo hacerlo. Se llega a la conclusión de que se van a construir tres millones de metros cuadrados, que van a dar lugar a una inversión de 1500 millones de dólares”.

El 13 de julio de 1990, el intendente capitalino Carlos Grosso recibe el Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero, entregado por los representantes del Ayuntamiento. Su presentación en la Sociedad Central de Arquitectos genera un reclamo de parte de las entidades profesionales locales, que demandan una participación en el proyecto. El arquitecto Julio Keselman, presidente de la Sociedad Central de Arquitectos



of that city.” The leaders of the team were architect Joan Busquets and economist Joan Alemany. Those taking part worked with the local team headed by architects Alfredo Garay and Jorge Moscato (1). The latter, head of the project remarks: “with the Catalans we learned how to do it. The decision is reached to build three million covered meters, an investment of 1500 million dollars”.

On July 13, 1990, Carlos Grosso, Lord Mayor of the capital city, receives the Strategic Plan for Antiguo Puerto Madero which was handed to him by the participants from Barcelona. Its presentation in the Central Society of Architects gave rise to a claim by the local School of Architects who demanded participation in the project. Architect Julio Keselman, president of the Central Society of Architects from 1989 to 1998 reflects: “First I want to make very clear that I am satisfied with the creation of a structural legal body such as the Corporation which autarchically generates all these activities that the project needs in order to develop

entre 1989 y 1998, manifiesta: "En primer lugar, quiero dejar muy en claro mi conformidad en la conformación de un cuerpo legal estructural como el de la Corporación para que, en forma autárquica, genere todas aquellas actividades que requiere el proyecto para desarrollar Puerto Madero. Pero, cuando presencio la apertura de carpetas, invitado por el intendente Grosso, tomo conciencia de que hay un proyecto muy importante armado por profesionales extranjeros".

El pedido da lugar a que, el 11 de abril de 1991, se labre un acta entre la Sociedad Central de Arquitectos, la Cámara Argentina de la Construcción, la Unión Argentina de la Construcción y el Centro de Profesionales de Arquitectura y Urbanismo, en el que estas entidades manifiestan su apoyo a la urbanización de Puerto Madero y al reciclaje de los galpones colorados, y solicitan un llamado a un concurso de ideas para Puerto Madero.

El 14 de junio de 1991, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., en su carácter de comitente, insta a la firma de un convenio entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Sociedad Central de Arquitectos, convocando al Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero. El objetivo es establecer los fundamentos del plan. Se fijan tres primeros premios y cinco menciones. Las propuestas deben estar listas en un plazo de tiempo máximo de ciento veinte días.

El arquitecto Julio Keselman expresa: "Para redactar un programa de necesidades, las bases, se formó un grupo de asesores. Estaba conformado por Pablo Huberman, representando a la Corporación, Jorge Moscato, a la Municipalidad y, en representación de la Sociedad Central de Arquitectos, Odilia Suárez y Heriberto Allende. Ellos redactaron las bases después de seis meses de intenso trabajo y habiendo consultado a gente de la industria, el comercio y la vivienda, así como a especialistas en disciplinas como el transporte, el urbanismo, la ecología, el paisajismo y otras".

El cese de las actividades portuarias se reflejaba en el abandono de los edificios del área

The end of port activities was reflected in the state of negligence of the buildings in the area.

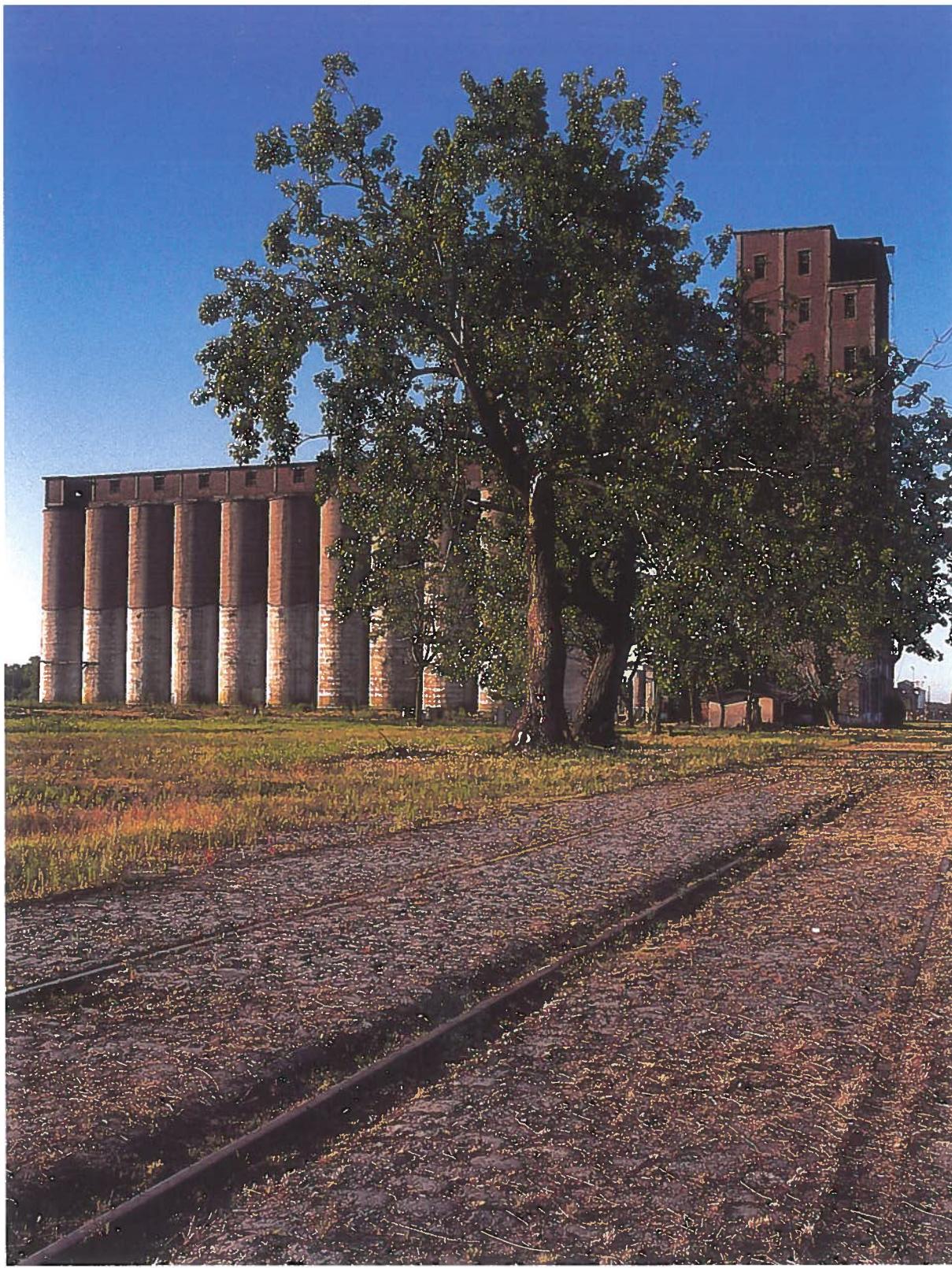
Puerto Madero. Now, when I witness the opening of the ledgers, invited by Mayor Carlos Grosso, I realize that there is a very important project put together by foreign professionals".

This demand leads to a document signed on April 11, 1991, where the Central Society of Architects, the Argentine Chamber of Construction and the Center of Architects and Town Planning all give their support to Puerto Madero project and the recycling of the red warehouses and ask for a Contest of Ideas for Puerto Madero.

On June 14, 1991 the Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. in its leading role, calls for the signing of an agreement between the Municipality of the City of Buenos Aires and the Central Society of Architects, calling for the National Contest of Ideas for Puerto Madero. The object is to establish the bases for the plan. Three first prizes are offered and five mentions. The results have to be ready in 120 days.

Architect Julio Keselman states: "to draw up a program of necessities a group of advisors was formed. Pablo Huberman representing the Corporation, Jorge Moscato of the Municipality, and for the Central Society of Architects Odilia Suárez and Heriberto Allende were the members. They drew up the conditions after six months of intensive work and consultations with people in industry, commerce and housing as well as specialists in such fields as transport, town planning, ecology, landscape planning and others.

In general terms the conditions call for the reconversion of the area to rescue it from abandonment and deterioration so that it may contribute to assuaging the urban shortcomings of the center of the city. It determines a maximum occupation of 1,5 million covered square meters, the lowest figure put forward by any of the plans till then. To guarantee continuous use, residential use is added to tertiary uses. Open green spaces for public use are doubled in area and recreational



El concurso tuvo una gran repercusión en los medios. En la foto, la publicación de los proyectos de los tres equipos ganadores.

The Contest was amply covered by the media. In the photograph we see the publication of the three winning entries.

Clarín arquitectura¹

INGENIERIA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO

Buenos Aires,
viernes 17 de
enero de 1992

RESULTADO DEL CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PARA PUERTO MADERO

Lo que casi treinta días de evaluación de los noventa y seis trabajos presentados para el Concurso Nacional de Ideas para la urbanización del área de Puerto Madero, se conocieron los resultados. Los premios y las menciones de este certamen tienen un nombre a partir del acto reciente que realizó en la Sociedad Central de Arquitectos. Para conocer las opiniones y la idea central de cada proyecto "Clarín" conversó con los integrantes de los tres equipos que, junto al cuerpo técnico municipal, elaborarán la propuesta definitiva para ese significativo sector de la ciudad.



Planta de conjunto con la zonificación propuesta para el área de Puerto Madero por el equipo más joven premiado que incluye a Cristián Cernic y Gerardo Grinbaum, entre otros.

La ciudad, el río y la promesa de un encuentro

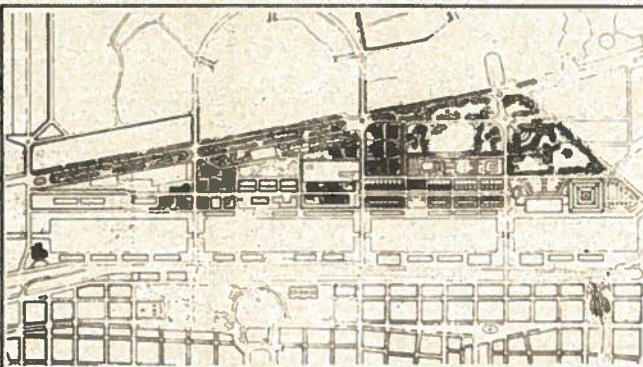
Con el carácter de "tuita por unanimidad" y luego de casi un mes de evaluación, se expuso en la SCA el dictamen sobre el Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero.

En la reunión, que contó con la presencia de los miembros del jurado, dos de los asesores del certamen y autoridades de la institución, se vivió un clima de intensa actividad. Ya en el intermedio previo a la apertura de sobres, los panelistas exhibidos se encargaron de regalarles la sonrisa a algunos de los expectantes arquitectos, y la desazón a muchísimos otros.

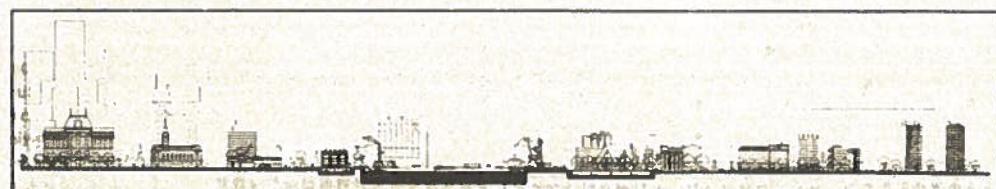
Puerto Madero, aún con numerosas indefiniciones en cuanto a su futuro, logró la convocatoria de más de mil profesionales a través de noventa y seis trabajos. Y, sobre todo, una undécima opinión: la necesidad de los concursantes, la clara idea de que todo lo anterior podía expresarse y debía proponerse para el desarrollo de los ciudadanos.

Analizando el total de planteos, la evaluación encontró dos tendencias de ideas dominantes. Por un lado, la que pretende la concreción de una forma ideal y, por el otro, la referida a un proceso más flexible de crecimiento. El jurado no favoreció este último, ya que consideró que sus propuestas identificaban las múltiples decisiones independientes que "conformaría con el tiempo el fragimiento de ciudad nativa del concurso".

Carácter, flexibilidad estratégica, accesibilidad, equilibrio entre los diversos usos, actitud frente al eje histórico, relaciones con el río y el agua, integración y política urbana y factibilidad, fueron las pautas adoptadas para el análisis pormenorizado. Finalmente —según



Plano general de posible uso del suelo según la idea del grupo encabezado por el arquitecto Juan Manuel Borthagaray.



Uno de los cortes que define el nuevo perfil para lo zona que complementó el trabajo elaborado por Enrique García Espil, Mariana Leidemann y otros.

En líneas generales, las bases determinan la reconversión del área para rescatarla del abandono y el deterioro, de manera que contribuya a equilibrar los déficit urbanos del centro de la ciudad. Define una ocupación máxima de un millón y medio de metros cuadrados, la más baja de todas las previstas en los planes proyectados anteriormente. El uso terciario se complementa con el residencial para garantizar una vida continua en el lugar. Las áreas verdes de uso público se duplcan y se contemplan actividades de esparcimiento, recreativas y culturales. Se establece, además, la necesidad de conservar los galpones debido a su importante valor patrimonial.

Al concurso se presentan noventa y seis estudios de todo el país. Como afirma el arquitecto Carlos Lebrero, actual presidente de la Sociedad Central de Arquitectos: "El concurso le dio el carácter de consulta pública que el proyecto necesitaba". El 10 de febrero de 1992, el jurado que preside el intendente Carlos Grosso, integrado por los arquitectos Jorge Aslan, Carmen Córdova, César Carli, Raúl Rivarola, Emilio Rivoira, Mario Sabugo y Alfredo Garay, otorgan en forma unánime los primeros premios a los trabajos de tres equipos ⁽²⁾.

Tres representantes de cada equipo ganador elaboran el proyecto definitivo. Son Juan Manuel Borthagaray, Cristián Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez, Antonio Tufaro y Eugenio Xaus. El arquitecto Juan Manuel Borthagaray describe así el proceso: "De los tres trabajos ganadores salió una síntesis. El programa del concurso permitía hacer un tejido mucho más esponjado que el de Barcelona, con un predominio bastante grande de espacios verdes que se integraron con los de la Costanera Sur y con jardines existentes en el triángulo con Brasil. Ese proyecto del concurso es el que finalmente se convirtió en ordenanza y, con esa ordenanza, hicieron toda la infraestructura". Por su parte, el arquitecto Enrique García



PUERTO MADERO CONCURSO NACIONAL DE IDEAS



Las bases para el Concurso Nacional de Ideas para el área de Puerto Madero se redactan después de seis meses de intenso trabajo.

The bases for the National Contest for Ideas for the area of Puerto Madero are drawn up after six months of intense work.

free-time activities are incorporated as well as cultural pursuits. The necessity of keeping the docks is recognized, these being of important heritage value.

Ninety-six projects are submitted for the contest. At that time architect Carlos Lebrero, today's president of the Central Society of Architects, said: "Open competition gave it a status as of public hearing which the project needed". On February 10, 1992 the panel of judges, presided by Carlos Grosso and made up by architects Jorge Aslan, Carmen Córdova, César Carli, Raúl Rivarola, Emilio Rivoira, Mario Sabugo and Alfredo Garay, unanimously award first prizes to the projects presented by three teams ⁽²⁾.

Three representatives of each winning team draw up the final project. They are Juan Manuel Borthagaray, Cristián Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez, Antonio Tufaro and Eugenio Xaus. Architect Borthagaray describes the process: "a synthesis was drawn from the three winners, a program allowing for much more expanded plans than that of Barcelona with a large component of green areas integrating with those of Costanera Sur, and gardens in the triangle with Brasil avenue. This project is the one which was finally converted into the ordinance, and by which all the infrastructure was built". Architect Enrique García Espil,

Proyecto Urbano
para Puerto Madero.

*Urban Project
for Puerto Madero.*

Espil, otro de los ganadores y actual secretario de Planeamiento Urbano del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, comenta: "Fue una muy buena experiencia de trabajo conjunto, de discusión de ideas urbanísticas. El concurso era muy grande, el más importante en el mundo desde que se construyó Brasilia. Las bases del concurso estaban muy bien definidas. Una de nuestras ideas era la de construir ciudad evitando que esto fuera una isla. La idea era sumar espacio público, memoria y la presencia de los diques. Lo básico era extender la ciudad, no como un fragmento aislado, sino como parte del mismo centro de la ciudad". El arquitecto Eugenio Xaus, también miembro de uno de los equipos ganadores, agrega cuáles eran los lineamientos que se tenían en cuenta: "Definir las ideas generales de los trazos, es decir, cómo ubicábamos las masas de edificios altos y bajos, cómo se mezclaba el verde en la propuesta, la locación de tramas...".

El Anteproyecto Urbano para Puerto Madero se presenta en octubre de 1992. Define una angosta franja de edificación entre los diques y un gran parque, que se conecta con la trama urbana a través de anchos bulevares arbolados, trazados en correspondencia con las avenidas de acceso al área. Dos racimos de torres rematan los dos bulevares centrales y marcan la nueva terminación de la ciudad hacia el río, a la manera de la *Cité des Affaires* de Le Corbusier. El parque se funde con la Costanera Sur y se prolonga en el verde de la Reserva Ecológica. Al borde del agua, sobre el lado este de los diques, se propone una edificación baja con un mix de usos que aporta equipamiento y vida al paseo público. Establece la construcción de plazas abiertas a la línea del borde de agua, en correspondencia con cada uno de los diques. Los edificios existentes, sujetos a preservación por su valor patrimonial, sólo se pueden reciclar dentro de su estructura. Su aprobación se produce en abril de 1994, mediante la resolución N° 001/94

another of the winners and today Secretary of Urban Planning in the City of Buenos Aires Government, for his part comments: "It was a wonderful experience to work together discussing town-planning ideas. The contest was enormous, the most important in the world since Brasilia. The conditions of the contest were very well defined. One of our ideas was to build onto the city without this becoming an island. It was important to add public areas, the docks and memories. Basically it was to extend the city not as an isolated adjunct but as part of the down-town area". Architect Eugenio Xaus, also a member of a winning team, adds the general rules to be taken into account: "Define the general idea, that is how to integrate high and low buildings, how to distribute the green spaces, the location of street grids."

*The preliminary urban plan for Puerto Madero is presented in October 1992. It delineates a narrow building strip between the docks and the large park connected to the city's street lay-out by wide, tree-lined boulevards which correspond to the avenues which give access to the area. Two clusters of towers rise at the end of these avenues and mark the new limits of the city towards the river, as in Le Corbusier's *Cité des Affaires*. The park melds into Costanera Sur and continues in this green nature reserve. By the water on the east side of the docks, low structures are recommended which add variety to its uses and gives life to the public areas. It calls for building squares by the water corresponding to each of the docks. The existing buildings must be preserved for their heritage value so they can only be recycled on the inside.*

In April 1994, the plan is approved through edict N° 001/94 of the Advisory Council on Urban Planning of the Undersecretariat of Urban Development of the Municipality of the City of Buenos Aires. It is ratified on July 8, 1997 by being published in the official bulletin, which incorporates the area into the Urban Planning Code of the City of Buenos Aires.





del Consejo Asesor de Planificación Urbana, dependiente de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Es ratificada, el 8 de julio de 1997, con la publicación en el Boletín Oficial de la Ordenanza N° 51.675, que incorpora el área de Puerto Madero al Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires.

Mientras se desarrolla el Plan Maestro, se trabaja en forma paralela para definir y poner en práctica una estrategia para la puesta en valor del borde denominado Madero-Huergo, que se encuentra entre los espejos de agua de los diques y las avenidas Eduardo Madero-Ingeniero Luis Huergo. Si bien se encara como una gestión autónoma, responde a los objetivos integradores del Plan en el proceso de urbanización.

Los dieciséis depósitos antiguos, de ladrillo a la vista, se alinean a lo largo de 2,5 kilómetros, a intervalos regulares, sobre el borde oeste de los diques. Construidos entre 1900 y 1905 para tareas de almacenamiento, presentan una galería y plataformas hacia los espejos de agua. Los cerramientos originales de sus ventanas son de hierro fundido y de hierro y madera sus portales corredizos. Disponían de tres o cuatro pisos y sótano. Las grúas adosadas a los muros se usaban para la carga y descarga de mercaderías. Estos depósitos fueron diseñados en Inglaterra y armados pieza por pieza

While the master plan is being drawn up, simultaneous work is done to define and put into practice the management of an area called Madero-Huergo, west of the docks, between them and Madero and Huergo avenues. Though this is undertaken as an independent project, it is in answer to the objective of the plan in the process of urbanization.

The sixteen old red-brick warehouses known as the docks, line the 2,5 km of wharves spaced at regular intervals on the western side of the docks. Built between 1900 and 1905 for storage, they have a covered verandah and platforms facing the water. The original doors and windows are of cast iron, their sliding ports of iron and wood. They had three or four storeys and a cellar. The cranes attached to the walls were for loading and shifting merchandise. They were designed in England and assembled piece by piece where they are today. They are a clear expression of English industrial architecture, and the whole is of cultural and historic heritage value.

The requirement to keep the external façades of the warehouses meets with general approval. In this sense, all projects presented in the contest agree. Though they no longer serve for what they were designed for, they are part of the Buenos Aires landscape, and their privileged position and central location can be incorporated, adapting them to other uses.

en el lugar donde siguen en pie. Representan una constante expresión de la arquitectura industrial inglesa en el país y todo su entorno conforma un valioso patrimonio histórico y cultural.

La necesidad de preservar el aspecto de los galpones tiene consenso general. Los proyectos participantes en el Concurso Nacional de Ideas han coincidido plenamente en este sentido. A pesar de haber perdido las funciones para las que fueron construidos, forman parte del paisaje de Buenos Aires y, con una ubicación privilegiada frente a su área central, pueden ser incorporados a la dinámica urbana si se adaptan a otros usos.

Con esta intención, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. solicita al Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires la sanción de una norma urbanística que defina el sector de galpones, muelles y diques como “Área de Preservación Patrimonial”. La ordenanza N° 44.945 crea el Distrito de Zonificación U32 “Área de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero” y pauta estrictas normas de protección edilicia, referidas a lo construido sobre las parcelas ubicadas desde Viamonte a Belgrano, y de protección ambiental para el espacio público y privado que rodea a los antiguos depósitos, los diques y sus banquinas.

Las nuevas normas vigentes en el sector ponen en marcha el proceso de urbanización. La Corporación no recibe partidas de presupuesto público y, por lo tanto, debe generar sus recursos para iniciar la transformación. La tierra y los edificios existentes son sus únicos bienes que, dotados de una infraestructura portuaria, no tienen valor de mercado. La manera de obtener los fondos necesarios para la construcción de una infraestructura que habilite el área para usos urbanos es la venta de los galpones a reciclar. El sector que ocupan sus edificios se puede conectar a las redes de infraestructura de la ciudad.

El proceso de venta de los galpones comienza con

To this end the Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. asks the City Council to approve legislation to declare the area of wharves, warehouses and docks as an “Area of Heritage Protection”. The ordinance 44.945 which had been approved in May 1991 declares the area Zoning District U32 “Antiguo Puerto Madero Area of Heritage Protection” and strict norms for the conservation of the buildings on lots between Belgrano and Viamonte and environmental protection for public and private use around the warehouse area, and the docks themselves are approved.

New regulations in the sector start the process of urbanization. The Corporation receives no public funds so it must generate its own to begin the transformation. The land and the existing buildings are its only assets and, being part of an obsolete dock they have no market value. The way to obtain the funds necessary to build the needed infrastructure to turn the area into one of urban utility is through the sale of the warehouses for recycling. The sector occupied by the buildings can be connected to the built-up area of the city.

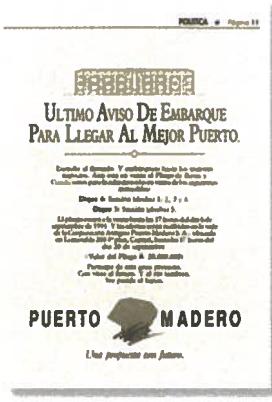
The process of selling the warehouses begins with advertising. Eduardo Giana points out: “...we had to explain what the Corporation was and transmit a feeling of trust both to the public sector and to the public institutions which were all watching us with close attention”. The challenge was to see beyond the state of abandonment of the old port. “When we took potential investors to see the area, it was hard to get over to them the possibilities for development” relates Gonzalo Bunge, the Commercial Manager of the Corporation. Carlos Grosso also remembers those early times:

“It was difficult to convince those early investors to buy the warehouses, many groups forming consortia to face the degree of risk”.

Pablo Huberman explains the hopes of the Corporation regarding future commercial operations: “The intention was that the wharves and warehouses

Los antiguos galpones de mercadería se encontraban en un estado de gran deterioro.

The old warehouses were in a terrible state of disrepair.



una tarea de promoción. Como señala Eduardo Giana, "...había que explicar qué era la Corporación y transmitir confianza, tanto al público privado como a los organismos públicos que nos observaban con bastante atención". El desafío era ver más allá del estado de abandono del viejo puerto. "Cuando llevábamos a posibles inversores a recorrer la zona, era difícil darles una idea de las posibilidades del desarrollo", relata Gonzalo Bunge, gerente comercial de la Corporación. Carlos Grosso también recuerda aquellos primeros tiempos: "Fue difícil convencer a los primeros y, para comprar los galpones, se formaron consorcios de muchos grupos para licuar un poco las cuotas de riesgo".

Pablo Huberman explica así las expectativas de la Corporación frente a las futuras operaciones comerciales: "La intención era que el área de los galpones y los diques conservasen su ambiente portuario, manteniendo algunas grúas y barcos. Los galpones serían reciclados en su interior, permitiendo los mismos usos que para el centro de la ciudad, como vivienda, oficinas, hotelería y actividades culturales. El llamado a licitación pública daría prioridad a quienes presentasen un *mix* correcto de esas actividades. Queríamos que la zona se convirtiese en un lugar de espaciamiento y comercialmente atractivo".

La estrategia comercial de la Corporación dispone ventas escalonadas, por etapas, y de norte a sur, ya que los galpones del norte, por su cercanía con Retiro, tienen un valor mayor que los del sur. Gonzalo Bunge, refiriéndose al mecanismo de venta, dice: "Si bien la Corporación es una Sociedad Anónima que se rige por la ley de sociedades comerciales, a nadie escapa que el capital es estatal. Por esa razón, elegimos vender los galpones en forma de licitación pública". La licitación se hace a dos sobres; en el primero, se presentan el proyecto arquitectónico de refuncionalización de los galpones, el plazo comprometido para su ejecución y los antecedentes de los oferentes, y el segundo contiene la

maintain the port character, by keeping a few ships and cranes. The warehouses would be renovated on the inside allowing for the same type of use as in the city center –housing, offices, hotels, cultural activities... The call to public tender would favor those who offered the correct mix of these activities. We wanted the area to become commercially attractive and a place for leisure.

The Corporation's commercial strategy was to sell in stages from the north southwards, since the warehouses nearer Retiro are more valuable than those at the south end. Gonzalo Bunge refers to the mechanism of sale: "Though the Corporation is a company regulated by law N° 19,550, everyone knows that the capital belongs to the State. For this reason we decided to sell the warehouses by public tender". This is done under two covers: the first presents the architectural project of refunctionalization of the warehouses, the date of completion and to the curricula of the participating firm; the second cover contains the economic offer. The call for tenders is intimately related to the social objective of the Corporation which is the urbanization of Puerto Madero. Gonzalo Bunge highlights this: "The condition of the date of completion, if not met, meant that the property returned to the ownership of the Corporation, because the aim was to finish an area which would in turn attract future investors. Construction took precedence over sales because building was the measure of success, not the generation of funds; the object was to urbanize the area, not to generate profit. All our efforts aimed at this. Back in 1990 real estate sales were done with 30% down and the rest over 30 days. Foreseeing the lack of capital in the country at that time, the proposed terms were over five years."

On July 23, 1991 the Corporation starts selling the conditions for tenders for the first five warehouses contemplated in the first stage of the recycling project. The four on quay 4 and the northernmost on quay 3. This

oferta económica. La licitación está relacionada íntimamente con el objeto social de la Corporación, que es la urbanización de Puerto Madero. Lo recalca Bunge: "Estaba la condición del plazo para las obras, que si no se cumplía, la propiedad volvía a la Corporación porque se buscaba ir conformando un área que, a su vez, atrajese a futuros inversores. La ideología era priorizar la construcción a la venta, porque el proyecto pasaba por lo que se construía y no por lo que ingresaba en la Corporación. Su objeto social no es el de obtener mayores ganancias, sino el de urbanizar el área de Puerto Madero y hacia eso apuntaron todos nuestros esfuerzos. Si nos remitimos al año 90, todas las operaciones inmobiliarias de la ciudad se hacían 30% al contado y el saldo a los treinta días. La Corporación, previendo la falta de capital que existía en la Argentina en ese momento, propone vender cada galpón para que se pague en cinco años".

El 23 de julio de 1991, la Corporación inicia la venta de pliegos de condiciones para la adquisición de los cinco primeros galpones, contemplados en la primera etapa del proyecto de reciclaje, que son los cuatro correspondientes al dique 4 y el galpón norte del dique 3. Lo hace a través de una ceremonia desarrollada en la intersección de la calle Viamonte y la Avenida Madero. Durante el acto, el entonces intendente Carlos Grosso derriba simbólicamente un tramo de la verja de hierro que separaba Puerto Madero del resto de la ciudad y subraya así su significación: "Fue un acto que le daba el carácter de irreversible a la continuidad del proceso de urbanización. Así se rompía una valla natural, con lo cual unificábamos el trazado urbano del resto de la ciudad con lo que estaba en el puerto. Segundo, se rompía un prejuicio y un miedo que venía de toda la etapa de la represión, en la que no se podía entrar al lugar. Tercero, rompía con todas las maniobras dilatorias. Por lo tanto, además de la emoción de ver que empezábamos a caminar en el proyecto, el acto también

UNA INVERSIÓN EN TIERRA FIRME.

3^a VENTA DE INMUEBLES DE PUERTO MADERO.

A partir de hoy, se pone en venta el pliego de bases y condiciones para la adjudicación en venta de los siguientes inmuebles:

DIQUE 1: SECCION 4 PARCELA 13	DIQUE 1: SECCION 5 PARCELA 14
DIQUE 1: SECCION 3 PARCELA 15	DIQUE 1: SECCION 6 PARCELA 16
DIQUE 1: SECCION 1 PARCELA 17	

(Valor del pliego. \$ 2.000.) (Valor del pliego. \$ 5.000.)

Los pliegos estarán a la venta en la sede de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., ubicada en Esmeralda 288 - 4^º piso, Capital, hasta el 9/11/92 a las 16 hs.
Las ofertas se recibirán en el mismo lugar hasta el 16/11/92 a las 16 hs.

PUERTO MADERO

Una propuesta con futuro.
Esmeralda 288 4^º piso, Capital Federal.

Avisos de venta para los galpones al oeste de los diques. El éxito de las operaciones pone en marcha el proceso de urbanización.

Advertising for the sale of the warehouses west of the quays. The success of these sales starts the process of urbanization.

was done at a ceremony held at the intersection of Viamonte street and Madero avenue. During the ceremony, Major Carlos Grosso symbolically knocks down a section of the iron fence which cuts off Puerto Madero from the city. He says: "It was an act which lent the process of urbanization an irreversible character. Thus a barrier was demolished and the streets of the city were connected to those within the port area. Secondly, at that same moment, all fears and preju-



representó la firme determinación de que no nos íbamos a parar con respecto a esto”.

La respuesta de los inversores es contundente. Se presentan veintiséis grupos empresarios y, entre julio y diciembre, se adjudican todos los galpones. La cifra pagada por los edificios asciende a casi veinte millones de dólares y la inversión estimada para las obras es de cuarenta y cinco millones de dólares. El arquitecto Marco Pasinato, secretario de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente durante la intendencia de Jorge Domínguez, que participó en el reciclaje de los galpones 1 y 2 en el dique 4 señala respecto de estas primeras ventas: “Llamamos Puerto Viamonte al proyecto porque correspondía con la llegada de Viamonte hacia el puerto y entendíamos, además, que esto era el comienzo de un desarrollo hacia el sur. El problema que existía, fundamentalmente en esta fase inicial, era la conexión con la ciudad. Por eso, solicitamos la posibilidad de alcanzar las playas de estacionamiento y lograr una parquización con una permeabilidad que llegue a esta zona a través de un sistema gradual y verde. En la plaza principal, se hizo una rosa de los vientos, como una brújula, donde se marca el sur en vez del norte, porque acá lo que comienza es el sur”.

El éxito de esta primera venta es muy importante para la Corporación. Así lo interpreta Eduardo Giana: “Lograr la primera venta de los galpones fue el primer

dices hanging over from the time of the repression when access to the area was forbidden, also crumbled. Third, an end was put to all dilatory maneuvering. So as well as the emotion of seeing the project under way at last, it also represented our firm determination not to let up.”

The response from investors was amazing. Twenty six groups of businesses presented themselves and between July and December, all the warehouses were awarded. The sum raised was nearly 20 million and the estimated investment about 45 million. Architect Marco Pasinato, Secretary of Urban Planning and the Environment under Jorge Domínguez, who participated in recycling warehouses Nº 1 and 2 on quay 4 comments: “We called the project Viamonte because that street now reached the port and we understood that this was the start of development towards the south. The fundamental problem in this initial phase was connecting up the city. For this reason we requested parking lots for landscaping to connect us through a gradual green belt. In the main square a compass card was built, pointing to the south because this is where the south starts.”

The success of this first sale is very important for the Corporation. Eduardo Giana says: “The sale was our first action for society. The level of interest, way beyond what was expected, generated great competition in bidding for the buildings. This allowed us to select the projects very carefully, to choose the consortia of businessmen who would participate, and also to generate an air of market success.” “Great merit lay in creating a legal framework where investors could develop their projects securely,” adds Pablo Bossi, a member of the Corporation’s Board till 1998.

Another of the pioneers, architect Berardo Dujovne, at present Dean of the School of Architecture and Urban Planning of the University of Buenos Aires describes the moment: “We started work at the begin-

acto hacia la sociedad. El nivel de participación, que fue mucho más alto de lo esperado, generó una alta competencia en el pago de los inmuebles. Eso sirvió para hacer una muy buena selección de proyectos, de grupos empresarios que intervenían y, además, para generar un clima de éxito en el mercado". "El gran mérito fue haber creado el marco jurídico para que los inversores puedan invertir y desarrollar sus proyectos con seguridad", acota Pablo Enrique Bossi, miembro del directorio de la Corporación hasta 1998.

Otro de los pioneros de la reconversión, el arquitecto Berardo Dujovne, actual decano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, describe claramente esos momentos: "Empezamos a trabajar al principio del desarrollo en el dock 5, al mismo tiempo que se trabajaba en los cuatro primeros. Todos teníamos esperanzas puestas en el futuro de Puerto Madero aunque, también, grandes incertidumbres. Fuimos nosotros los que planteamos, como programa de desarrollo de los docks, una unidad multiuso porque no sabíamos bien si se iban a usar como oficinas o como viviendas. Es decir, que planteamos una cosa muy flexible, inclusive no se tenía bien en claro qué iba a pasar con las plantas bajas. En ese momento, nadie soñaba con el desarrollo comercial que tomaron después. En definitiva, la evolución y la dinámica propia de Puerto Madero fueron definiendo los usos".

La segunda licitación, para vender los galpones restantes del dique 3, se realiza en marzo de 1992. Esta vez el monto que se paga por los edificios alcanza los diez millones de dólares y la inversión comprometida es de cuarenta millones de dólares. El 2 de septiembre de 1992, el presidente Menem y el intendente Grosso inauguran las primeras obras en el sector.

En octubre de ese mismo año, se venden los inmuebles del dique 1 y se adjudican los cuatro galpones del dique 2 a la Universidad Católica Argentina, para la construcción de su campus universitario.



ning on dock 5 just as work was initiated on the first four. We all had hopes for the future of Puerto Madero, interspersed with many fears. It was we who proposed, as a development program for the dock, the multi-purpose unit. As we had no idea whether they would be used for offices or residences, we proposed something very malleable; we did not even know for sure what would happen to the ground floor. At that time nobody dreamt of the commercial activity that developed later. It was the evolution and the dynamics of Puerto Madero which was defining its uses."

The second call to a tender to sell the remaining warehouses of quay 3 took place in 1992. This time the sum raised was 10 million dollars and the promised investment was 40 million. On September 2, 1992, President Carlos Menem and Mayor Carlos Grosso inaugurated the works on the first sector.

In October of that same year conditions for acquiring the lots on quay 1 go on sale, and the four warehouses on quay 2 are awarded to the Argentine Catholic University for their Campus.

As things progress, the value of square footage increases in this new sector of the city, as well as the variety of uses the buildings are put to. Toribio Achával, president of the real-estate agency that bears his name and who is a major stakeholder in the project, comments: "The first premises were sold for offices and later

Apertura de los sobres que contienen las propuestas para el reciclaje de los edificios.

The ceremony of opening the proposals for recycling the buildings.



A medida que se conforma este nuevo sector de la ciudad, el precio que se paga por el metro cuadrado evoluciona. También lo hacen los usos con los que se van ocupando los edificios. Como señala Toribio Achával, presidente de la inmobiliaria que lleva su nombre: "Al principio, los locales se vendían como oficinas y después hubo una gran explosión desde el punto de vista gastronómico. Varias empresas de servicios también se fueron instalando en la zona. Lo que empezó en 1500 dólares el metro cuadrado, llegó hasta 4000 y, en algunos casos, a 5000. El uso gastronómico, sin embargo, tiene un techo y, a medida que se iba desarrollando Puerto Madero, apareció otro tipo de empresas, como ópticas, bancos, quioscos, que ayudaron a que se pueda desarrollar de una manera muy interesante".

En agosto del mismo año, el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires sanciona la ordenanza N° 46.975 que, aprobada en noviembre de 1993, otorga normas urbanísticas para las obras que restan construir. La misma ordenanza rige para el primer edificio en altura de Puerto Madero, proyectado

there was a great demand for restaurants. Several service companies also installed themselves in the area. What started at 1500 dollars per square meter rose to 4000 and even 5000. There is a limit to restaurants, however, and as Puerto Madero grew, other businesses such as opticians, banks, drugstores, appeared which lent interest to the way things were developing."

In August of that same year, the Buenos Aires town council passes ordinance N° 46975 which, approved in November 1993, sets standards for those buildings yet to be erected. The same regulations apply for the first of the tall buildings to be constructed in Puerto Madero at the northern end of the quays. This is to be the building for the central administrative offices of Telecom Argentina. It will be the second high-rise with a steel structure in the country. Its shape, split or divided into two of different heights, acts as a portal to the other side of the docks where the master plan is to be carried out.

To the South and complementing the urban setting of the Telecom tower, at the opposite end of the quays, rises the Malecón tower, an "intelligent" office building which with its curved shape and glass façade echoes the lines of the nearby motorway. Sale of its space, as in all the other undertakings in Puerto Madero, is a success. Jorge Ginevra, president of Aranalfe, who owns the building, says: "The enthusiasm of takers is related to the result we have had on the market and interest has been so great that 100% of the building was sold before its inauguration. The businessman also points out the positive effect that his building has towards the South, "this is going to open up development in San Telmo, Barracas and La Boca, where there have been no projects to date."

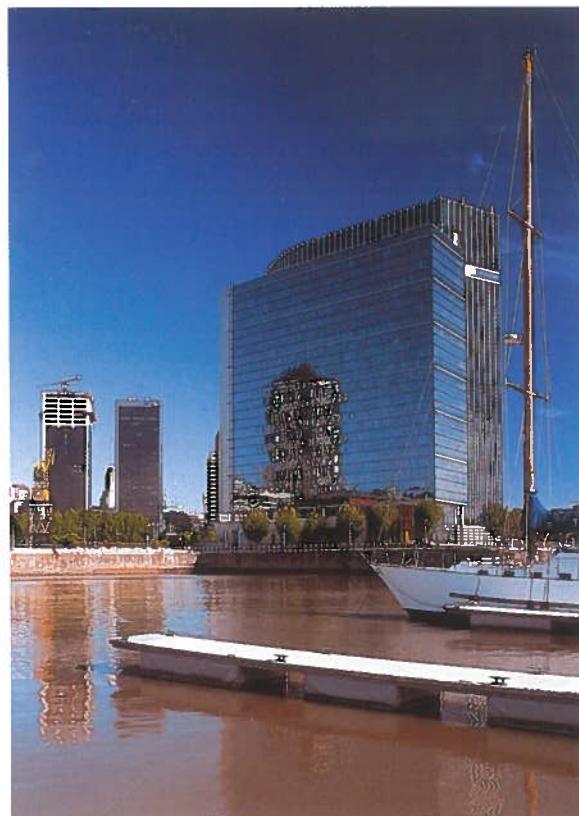
The works introduce the loft as an alternative for living or office space. The offices on sale have great benefits. They are served by the most modern services of telecommunications. Though small units are available, whole floors are also on offer not usually found in the

para la cabecera norte de los diques. Se trata del edificio construido para alojar la sede administrativa central de la empresa Telecom Argentina. Es la segunda torre con estructura de hierro en el país. Su figura en dos alturas actúa como portal hacia el otro lado de los diques, donde se ejecuta el Plan Maestro.

Hacia el sur y complementando el emplazamiento urbano de la torre Telecom, en el extremo opuesto de los diques se levanta la torre Malecón, un edificio inteligente de oficinas que, a través de sus formas curvas y su fachada de vidrio, se integra al perfil de las autopistas cercanas. Su comercialización, al igual que en el resto de los emprendimientos en Puerto Madero, resulta un éxito. Jorge Ginevra, presidente de la empresa Aranalfe, dueña del edificio, comenta: "El entusiasmo de los desarrolladores está en relación con la respuesta que tenemos del mercado, y la acogida ha sido tan buena, que se vendió el 100% del edificio antes de su inauguración". El empresario también señala la incidencia positiva que su construcción ejerce hacia el sur: "Esto va a desarrollar mucho la zona de San Telmo, Barracas y La Boca, donde hasta ahora no había proyectos".

Las obras introducen el *loft* como tipología alternativa de vivienda u oficina. La oferta de oficinas reúne grandes atractivos. Están construidas con los servicios más modernos de informática y telecomunicaciones. Si bien existe la unidad de menor escala, también hay grandes plantas en horizontal, una opción difícil de encontrar en el resto de la ciudad. El equipamiento de excelencia se combina con la proximidad con el agua, inédita hasta el presente, que surge con el nuevo borde urbano.

Las plantas bajas de los galpones se ocupan con locales comerciales que, abiertos al sistema de ramblas y veredas, brindan a la ciudad un espacio público de alta calidad y garantizan un uso integral de la zona durante toda la semana, de día y de noche. La instalación del primer restaurante en el área, El Mirasol del



Los dos edificios actúan como un portal hacia el este, donde toma forma el Plan Maestro.

The two buildings compose a gate towards the East, wherefrom the Master Plan takes shape.

rest of the city in such dimensions. The excellence of their equipment combined with the proximity of water, only now available at last on the city's new edge.

The ground floors of the warehouses are occupied by commercial outlets which, giving on to the esplanades and side-walks, offer the city high quality public areas and guarantee an integral use of the area during the whole week, day and night. The first restaurant in the area, "El Mirasol del Puerto", has strange tales to tell. Emilio Fernández, one of its owners recounts: "On the invitation to the inauguration in May 1994, we had to draw a plan of how to get there as nobody knew this corner of the city. So that it should be discovered we had various ideas. One of these was to contract the "Antigua Jazz Band" to march around "El Mirasol" playing and making a happy noise, so that those on Madero avenue would look and see that there was something on the other side; everyone thought that the city ended at Puerto Madero". In a few years the area of the warehouses becomes the best place for restaurants in Buenos Aires.

From the very beginning the Corporation, with the

La rosa de los vientos en el dique 4 marca el sur.

The compass card at quay 4 marks south.

Puerto, reúne anécdotas curiosas. Emilio Fernández, uno de sus dueños, relata: "En la invitación para la inauguración, en mayo de 1994, tuvimos que poner un plano para que la gente llegara al restaurante, porque se desconocía totalmente esta parte de la ciudad. Para que se descubriera, tuvimos varias ideas. Una de ellas fue contratar a la Antigua Jazz Band para que caminara alrededor de El Mirasol, tocando y haciendo ruido, así los que pasaban por Avenida Madero podían ver que había algo del otro lado porque, para todos, la ciudad se terminaba en la Avenida Madero. En pocos años, la zona de los galpones se ha configurado como el polo gastronómico más atractivo de Buenos Aires".

Desde un principio, la Corporación acompaña a los inversores con una serie de actividades tendientes a promocionar el área y lograr que la memoria colectiva incorpore el paisaje portuario. En noviembre de 1991 se inaugura la Nueva Bienal de Arte Joven, que convoca a cientos de miles de personas. Al año siguiente, se monta una feria internacional sobre treinta hectáreas del antiguo puerto, llamada América '92, que conmemora los quinientos años del descubrimiento de América. Abierta de octubre a diciembre, recibe más de un millón de visitantes. Otro evento, que contribuye a presentar en sociedad el desarrollo de Puerto Madero, es Casa FOA '93. La décima edición de esta tradicional muestra de la decoración se realiza en el galpón 5 del dique 3, que refacciona la empresa IRSA. Propone un uso alternativo de sus espacios, de entre 50 y 600 metros cuadrados, para viviendas u oficinas. En el lapso de un mes, asisten a la muestra unas ciento veinte mil personas. Los efectos son inmediatos. Dice Iván Achával, presidente de la inmobiliaria Achával Cornejo, a cargo de la comercialización del galpón: "A partir de Casa FOA, hubo una puja entre los que descubrieron que esto estaba a dos cuadras de la calle 25 de Mayo, de la Bolsa de Comercio, y todo el dock 5 se vendió en seis meses".

La excelente respuesta de la inversión privada en el

investors, take part in a series of activities to promote and put the dock area on the map. In November 1991 the New Young Artists' Biennial draws hundreds of thousands of people. The next year an international fair on 30 hectares of the old port, America '92, commemorates the 500th anniversary of Columbus' discovery of America. It was open from October to December and received more than one million visitors. Another event which contributes to presenting Puerto Madero's development to society is Casa FOA '93. The tenth version of this traditional home-decoration show took place in warehouse 5 of quay 3, which IRSA was remodeling. It offers an alternative use for its areas of between 50 and 600 square meters as living space or offices. In but one month a hundred and twenty thousand people visit the show. The effect is immediate. According to Iván Achával, president of Achával Cornejo, the real estate agency who offered these spaces for sale, "as from Casa FOA there was competition between those that discovered that this was only two city blocks from 25 de Mayo street, from the stock exchange, and all dock 5 was sold in six months.

The wonderful response from private investors in recycling the warehouses vastly exceeds the Corporation's expectation. The total price paid for the warehouses was 42 million dollars and the figure invested in their reconversion reached 220 million dollars. In this sector the building and equipping is of high quality and has a sales price on the market of between 1800 and 2500 dollars per square meter. The recycling creates 5500 permanent jobs and lodges 1500 residents.

With the income perceived by the sale of the warehouses the Corporation carried out the infrastructure works that were needed for the area to be in full operation. Thus, it fulfills its commitment to Puerto Madero's investors. The sum invested reaches 17 million dollars. New service networks are installed over a distance estimated at 3 kilometers:

reciclaje de los galpones, supera ampliamente las expectativas de la Corporación. El valor total de los precios pagados por los galpones es de cuarenta y dos millones de dólares y la cifra invertida en su refuncionalización asciende a los doscientos veinte millones de dólares. En ese sector, la construcción presenta un nivel de calidad y equipamiento medio alto y alto, con un precio de venta en el mercado entre 1800 y 2500 dólares por metro cuadrado. La recuperación crea 5500 empleos permanentes y reúne a 1500 residentes en el área.

Con los ingresos producidos de la venta de los galpones, la Corporación realizó las obras de infraestructura necesarias para que el área funcione a pleno. Cumple así el compromiso asumido frente a los inversores del Borde Madero. El monto de las inversiones que lleva a cabo alcanza los diecisiete millones de dólares. Se ejecutan redes nuevas de infraestructura de servicios, sobre una longitud estimada en tres kilómetros:

- Distribución de energía eléctrica en media y baja tensión.
- Distribución de gas natural a media presión.
- Distribución de agua potable.
- Captación de líquidos cloacales.
- Captación de aguas de lluvia.
- Telefonía de pares y de fibra óptica.
- Transmisión satelital de datos.
- Televisión por circuito cerrado.

Los nuevos tendidos se complementan con:

- Pavimentos, acordonamiento de calles y construcción de veredas.
- Prolongación de la trama vial urbana con la apertura de nuevas calles.
- Semaforización peatonal y vehicular.
- Iluminación pública.
- Señalización vertical y horizontal.
- Parquización y forestación.

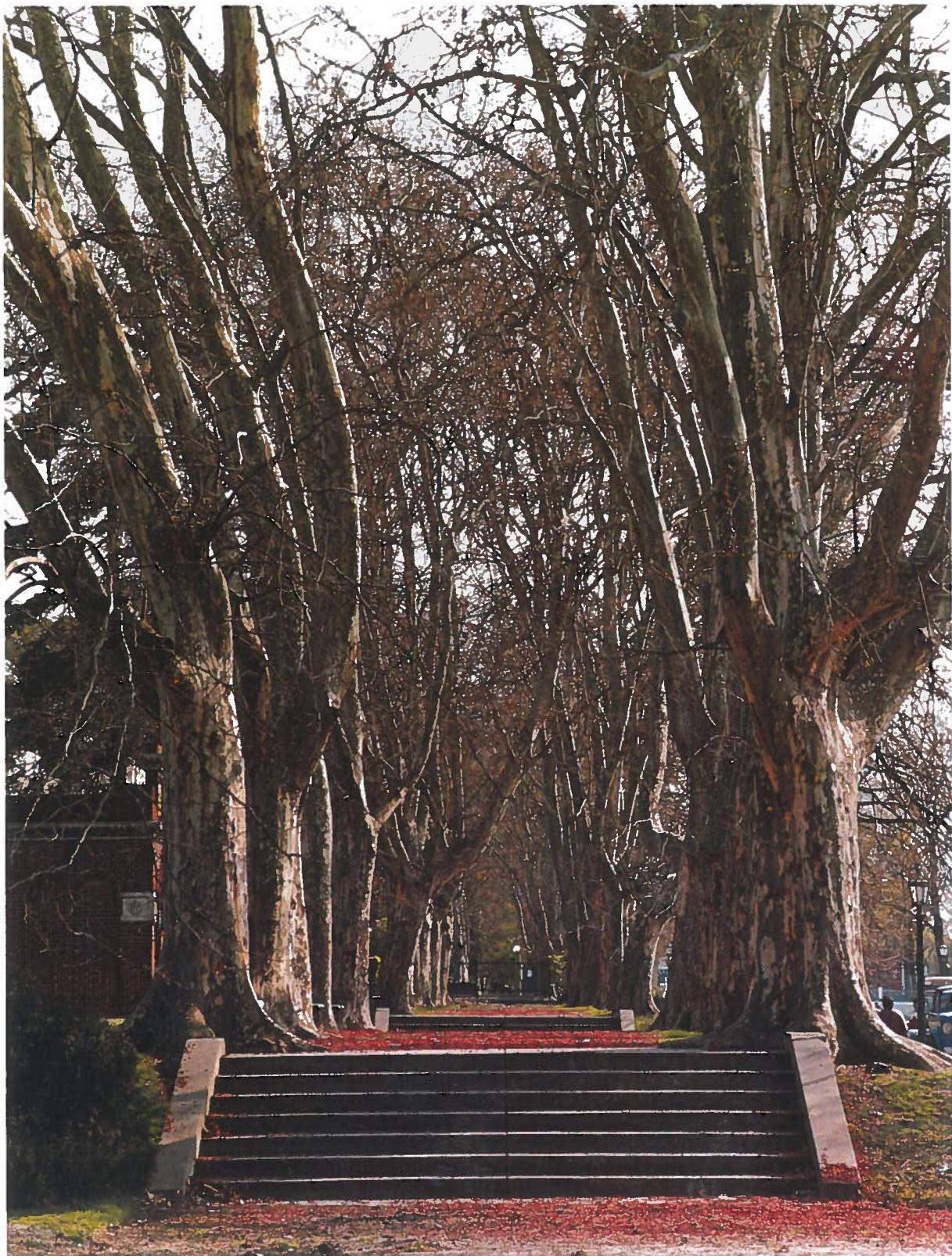


- Electric power lines.
- Natural Gas.
- Drinking Water.
- Sewage effluents.
- Rainwater culverts and storm drains.
- Electric and Fiber-optic telephones.
- Satellite data transmission.
- Closed-circuit television.

These networks are complemented with:

- Paving and curb-stoning of streets and side-walks.
- Extension of the city street grid with new streets.
- Traffic lights and pedestrian crossings.
- Street and public area lighting.
- Sign-posting and street directions painted on tarmac.
- Landscaping and tree-planting.

In order to offer open spaces to the inhabitant of the city, the Corporation converted the old tracks between the buildings and the edge of the wharf where loading



Con el interés de proveer al habitante de la ciudad espacios verdes de uso público y gratuito, la Corporación convierte la antigua calle del ferrocarril entre los galpones y los diques –una banquina de trabajo en la que se llevaban a cabo las tareas de carga y descarga– en un atractivo paseo público. El recorrido, que se extiende paralelo a los diques, sigue las constantes métricas de los galpones y está construido con adoquines y durmientes recuperados del viejo puerto. Junto al diseño industrial de la baranda, las luminarias y los bancos mantienen el carácter portuario del ámbito, enfatizado por la presencia de grúas ubicadas en las plazas que se crean entre los galpones. Este paseo constituye la primera intervención de la Corporación en el espacio público de Puerto Madero. Se construye con sus primeros ingresos y, de alguna manera, simboliza el compromiso de la Corporación con los inversores y la sociedad.

Con la misma intención de mejorar la insuficiente relación de espacios verdes públicos por habitante de la ciudad, en octubre de 1994 la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. celebra un convenio con la Sociedad Central de Arquitectos, con el auspicio de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por el cual le encomienda la realización de un Concurso Nacional de Anteproyectos para las “Nuevas Areas Verdes para Puerto Madero y la Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur”. Participan en el acto el intendente municipal Jorge Domínguez, el vicepresidente de la Corporación, Pablo Enrique Bossi y el presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, Julio Keselman. El concurso comprende 17 hectáreas de áreas verdes que pertenecen a la Corporación, la revitalización de la Costanera Sur y el dragado de la Laguna de los Coypus de la Reserva Ecológica. Los nuevos espacios, que se incorporan a la ciudad para la recreación y el esparcimiento, representan los parques públicos más grandes de las últimas décadas. Al llama-

and unloading was carried out, into an attractive esplanade. This has been done with paving-stones and railway ties recovered from the old port. Together with the industrial design of the railing, the type of street lamps and benches keep the port character of the surroundings, all emphasized by the presence of cranes placed in the spaces between the warehouses. This was the first job the Corporation undertook in the public spaces of Puerto Madero. It was carried out with first sales and in a way symbolizes the commitment of the Corporation to the investors and society.

With the same ideals in mind, of increasing the green areas per head of population in the city, in October 1994 the Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. enters into an agreement with the Central Society of Architects, under the auspices of the Municipality of the City of Buenos Aires, to call for a National Contest of Ideas for the new green areas in Puerto Madero and revaluing of Costanera Sur. Among those present were Jorge Domínguez, Mayor of the city of Buenos Aires, Pablo Enrique Bossi, vice-president of the Corporation and Julio Keselman, president of the Central Society of Architects. This would include the 17 hectares of green areas belonging to the Corporation, reviving Costanera Sur and dredging the Coypus lake in the nature reserve. The new areas for recreation and leisure thus incorporated into the city are the largest public areas in these last decades. Twenty three projects from all over the country are presented (5). Architect Graciela Novoa, a member of the winning team explains: “Costanera Sur, a forgotten area in the city, was included in the contest, as was the nature reserve. Opening up open places in the south of the city, which has many less green spaces than the north was a very attractive proposition. As one of the conditions in the terms of the contest was dredging the Coypus lake on the edge of the reserve, there would be much movement of earth. There would be soil to move also at the other park, landscaping the

Más de la mitad de la superficie total del Plan se destina a espacios verdes de uso público y gratuito.

More than half the surface area of the plan is to be devoted to open spaces of free public access.

La Corporación realiza las obras necesarias para la puesta en valor de la Costanera Sur.

The Corporation undertakes the necessary improvements to revalue Costanera Sur.

do se presentan veintitrés proyectos de todo el país⁽³⁾. La arquitecta Graciela Novoa, integrante del equipo ganador, explica las premisas del proyecto: "La Costanera Sur, una pieza bastante olvidada de la ciudad, estaba contemplada en el concurso y también la Reserva Ecológica. La operación de un espacio público en la zona sur de la ciudad, que tiene muchos menos espacios verdes que el norte, era sumamente atractiva. Como en las bases estaba contemplado el dragado de la Laguna de los Coypos, que se encuentra en el borde de la Reserva, en una de las premisas se acordaba el movimiento de suelos con la tierra que se sacara de la laguna. A partir de esta sugerencia, los dos parques tienen movimiento de suelos. Además de los parques, el proyecto era para parquizar los bulevares de entrada a Puerto Madero. Como son muy anchos, planteamos un espacio central que puede ser como una plaza lineal. Cada bulevar va a tener una especie de árbol, todos típicos de Buenos Aires, como el jacarandá, la tipa y el palo borracho, de floraciones en distintas épocas. También vamos a recuperar una tradición perdida en la ciudad, que es la de las fuentes en la calle".

Posteriormente, en junio de 1999, la Corporación toma a su cargo la ejecución de las obras de recuperación y puesta en valor de la Costanera Sur y asume el mantenimiento por un plazo de cinco años. Lo hace a partir de un convenio de colaboración firmado entre la Corporación, representada por el presidente de su directorio, profesor David Jorge Casas, y el vicepresidente, doctor Alberto Maques, y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, representado por el secretario de Obras y Servicios Públicos y Transporte y Tránsito, ingeniero Hugo Clausse.

En el sector de los galpones, entretanto, los emprendimientos logran la alternancia de distintos usos urbanos. El 20 de abril de 1994, la Universidad Católica Argentina inaugura el edificio Santo Tomás Moro, donde funcionan las facultades de Ciencias

entrance boulevards to Puerto Madero. As these are very wide, we proposed a central area like an island in the middle. Each boulevard will have one species of tree which is typical of Buenos Aires, such as Jacaranda, Tipa, or Palo Borracho, each flowering in different seasons. We also intend to restore a tradition which has been lost in the city, the drinking fountain."

Later in June 1999, the Corporation undertakes the restoration of Costanera Sur and agrees to maintain it for five years. This is done through an agreement signed between the Corporation represented by the president of the Board, professor David Jorge Casas and the vice-president Doctor Alberto Maques and the governor of the city of Buenos Aires represented by the secretary for Public Works, Services and Transport and Traffic, engineer Hugo Clausse.

Meanwhile in the warehouses the idea of varied uses is being devised. On April 24, 1994 the Argentine Catholic University inaugurates its St. Thomas Moore building where they have their Social Sciences and Economics faculties, and the Law and Political Science schools. The Corporation has stimulated the presence of a university in the area. Eduardo Giana gives details: "We dreamt about a university setting up in Puerto Madero to give it a youthful, student touch". The Catholic University was interested in building a campus to gather together its various schools which were scattered throughout the city. Eduardo Giana continues: "This was a sale of such importance that it was the first that was done directly, without tenders. The price was fixed and they bought four warehouses. This gave Puerto Madero a good boost. Because of the presence of the University, the bus transport system now enters the area. There is also a train service which joins Puerto Madero with Castelar in the province of Buenos Aires. The arrival of young people brings about a different alternative of feeding houses and cheaper entertainment which add to the variety.



Los servicios públicos de tren y colectivo se habilitan pronto en el área. La apertura de calles la integra con fluidez al trazado urbano.

Public train and bus services soon operate in the area. The opening up of streets integrates the area with the urban network.



Sociales y Económicas y de Derecho y Ciencias Políticas. La Corporación alienta, desde un principio, la instalación de una universidad en el área, como lo manifiesta Eduardo Giana: "Soñábamos que en Puerto Madero se instalara una universidad, que le diera un clima juvenil de estudiantes". La UCA, por su lado, estaba interesada en construir un campus universitario para concentrar sus facultades, que estaban distribuidas por la ciudad. Continúa Giana: "Era una venta tan importante que fue la primera que se hizo en forma directa, sin licitación. Se fijó un valor y compraron cuatro galpones para reciclar. Esto le dio un empujón muy grande a Puerto Madero". A raíz de la presencia universitaria, el transporte público de colectivos hace su ingreso en el área. También se establece un servicio de trenes, que une Puerto Madero con Castelar, en la Provincia de Buenos Aires. La afluencia de gente joven produce la aparición, además, de diversas propuestas gastronómicas y de entretenimiento más baratas, que contribuye a enriquecer el abanico de ofertas disponibles en el lugar.

El ritmo acelerado de construcción ocupa rápidamente los galpones con los distintos usos previstos por la Corporación. El reciclaje comprende 195.000 m³ construidos sobre 115.000 m³ de suelo. Buenos Aires vuelve a mirar al río con el desarrollo de este sector que, sin descuidar el rico patrimonio histórico del ámbito del puerto, reúne los últimos adelantos tecnológicos en su construcción. El nuevo enclave metropolitano se incorpora rápidamente a la memoria colectiva. El impacto positivo alcanza la zona que se extiende entre el complejo Catalinas Norte, que completa su capacidad constructiva, y la Avenida Corrientes, en los alrededores de la Plaza Roma.

La gestión de la Corporación, durante los primeros años, lleva adelante asimismo otras acciones, menos visibles, tendientes a la limpieza del terreno. "Comenzamos a trabajar con un inventario que había hecho la



The accelerated rhythm of construction rapidly leads to the warehouses being occupied for the various uses the Corporation had foreseen. Recycling involves 195,000 covered square meters built on the 115,000 square meters of land. Buenos Aires is back at the river front with the development of this sector which, without jeopardizing the rich historic heritage of the port area incorporates the latest technological advances in its construction. The new metropolitan neighborhood in Buenos Aires is soon assimilated into public acceptance. The positive impact reaches the area of Catalinas Norte, which soon fills up, and Corrientes avenue around Plaza Roma.

During the first years the Corporation undertakes other works which are less visible, tending to clear the land. "We started to work with an inventory which Autopistas Urbanas has done", says Norman Azcoitia who was then operations manager for the Corporation. The presence of abandoned shipping in the docks giving rise to all manner of legal problems, is resolved successfully by the Corporation. Squatters are also persuaded to leave the area, though some of them have been living there for twenty years. The Molinos Río de la Plata building on quay 3 closes down in June 98.

empresa Autopistas Urbanas Sociedad Anónima”, dice Norman Azcoitia, por entonces gerente operativo de la Corporación. La presencia de buques abandonados en los espejos de agua de los diques, con toda suerte de situaciones legales, es resuelta satisfactoriamente por la Corporación. También son persuadidos a dejar el área los intrusos que, en algunos casos, llevan veinte años viviendo en ella. El edificio de Molinos Río de la Plata, en el dique 3, cesa su actividad industrial en junio del 98. En el dique 4 funciona una zona de operación portuaria hasta 1997. La firma de distintos convenios de desalojo libera también todos los depósitos ocupados en este dique. La Prefectura es la autoridad policial y jurisdiccional del área de Puerto Madero y colabora activamente con la Corporación, desde el comienzo de su gestión.

Con el fin de otorgar más vida a los diques y crear nuevos puntos de interés turístico en el área, a fines de 1994 se realizan obras de calado en dique 3, que permiten el ingreso de los buques museo ARA Fragata Sarmiento y ARA Corbeta Uruguay. Recuerda el capitán de navío Hugo Dietrich, a cargo de las embarcaciones históricas: “Llegamos acá en noviembre de 1994. La Fragata Sarmiento estaba amarrada en la Dársena Norte y volvimos al viejo puerto, desde donde la fragata zarpó por primera vez para sus viajes, el 12 de enero de 1899. Lo hizo desde el dique 4 y es como que inauguró, de alguna manera, este puerto. Representa una escuela de mar y, a través de sus viajes de instrucción, navegó el equivalente a cincuenta vueltas alrededor del mundo. Fue declarada Monumento Histórico Nacional en 1962 y, ya fuera de servicio, se convirtió en museo. Tanto la fragata, ubicada en el dique 3, como la corbeta, en el dique 1, reciben muchísimos visitantes por año, entre turistas y chicos de colegio. Creo que son un aporte cultural muy grande para Puerto Madero y la ciudad”.

El espacio público de Puerto Madero reúne dife-

Port operations are carried out in quay 4 till 1997. The signing of various agreements of eviction, releases all the occupied store houses on this quay. The Coast Guard is the policing authority in the jurisdiction of Puerto Madero area and cooperates actively from the very beginning.

In order to give more life to the quays and create further points of interest in the area, towards the end of 1994, dredging was carried out to allow the museum ships, ARA Fragata Sarmiento and ARA Corbeta Uruguay entry. Capt. Hugo Dietrich, in charge of these historic vessels remembers: “We arrived here in November 1994. The Fragata Sarmiento had been tied up in North Dock and thus returned to the old port from which she had first set sail on January 12, 1899. On that occasion she sailed from quay 4, and it is as if she inaugurated this dock. As a training ship, in all her voyages she sailed the equivalent of 50 times around the world. She was declared a national historic monument in 1962, and once out of service she was turned into a museum. Both the frigate in quay 3 and the corvette in quay 1 receive many visitors each year between tourists and school children. I believe they are a very important cultural asset for Puerto Madero and the city.

The public spaces of Puerto Madero offer different alternatives. The sculpture “El Cincel”, by Jorge Gamarra which stands at the intersection of Alicia Moreau de Justo avenue and Macacha Güemes boulevard is carved in quebracho wood and is 4 meters tall, standing out as you advance towards the river.

Entertainment is represented by the latest generation cinema complex installed at quay 1. Its importance is pointed out by architect Berardo Dujoyne, who designed the project: “It brought in equipment which the southern area did not have.”

As the project grows the relationship with the rest of the city intensifies. Work on joining the streets to the existent grid reinforces communication with the city’s

El diseño del paseo público contribuye a mantener el carácter portuario del ámbito

The design of public spaces contributes to maintaining the port character of the place.



Con los primeros ingresos de la venta de los galpones, la Corporación construyó un amplio paseo público a lo largo de los diques.

With funds from the sale of the first warehouses the Corporation built a wide public esplanade along the quays.



rentes propuestas. La escultura “El cincel” de Jorge Gamarra, emplazada en la intersección de la Avenida Alicia Moreau de Justo y el Bulevar Macacha Güemes, que está tallada en madera de quebracho y alcanza cuatro metros de altura, sobresale gratamente en el itinerario que avanza hacia el río.

El entretenimiento se beneficia, además, con un complejo de cines de última generación, que se instala en el dique 1. Su importancia para la zona sur es destacada por el arquitecto Berardo Dujovne, autor del proyecto: “Acercó equipamiento que la zona sur no tenía”.

A medida que el desarrollo cobra forma, la relación con el resto de la ciudad se intensifica. Las obras para la prolongación de calles, que hasta el momento no llegan al puerto, refuerzan la comunicación del área con el trazado urbano. En 1995, las avenidas Corrientes y Córdoba llegan hasta la calle Alicia Moreau de Justo. Les siguen otras calles porteñas como Lavalle, Viamonte y Juan Domingo Perón. Por una disposición del año siguiente, todas las calles y los parques de Puerto Madero llevan nombre de mujer, en reconocimiento a su aporte cultural y humanitario a la historia del país. Así la Avenida Córdoba se transforma en el Bulevar Cecilia Grierson; la calle Juan Domingo Perón en el Bulevar Macacha Güemes; la Avenida Belgrano en el Bulevar Azucena Villaflor; la calle Estados Unidos en el Bulevar Rosario Vera Peñaloza y la Avenida Brasil en el Bulevar Elvira Rawson de Dellepiane. El primer bulevar se inaugura en noviembre de 1997. El Bulevar Rosario Vera Peñaloza, que llega al cruce con la “Fuente de las Nereidas” de la escultora tucumana Lola Mora, representa el primer acceso directo por Puerto Madero hacia la Costanera Sur.

En el marco de la aprobación del proyecto para el este de los diques, a través de la Ordenanza Nº 51.675 sancionada por el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, la Corporación realiza una serie de trabajos previos, como el diseño y el cálculo de



lay-out. In 1995 Corrientes and Córdoba avenues reached Alicia Moreau de Justo street. Then other city streets such as Lavalle, Viamonte, and J. D. Perón. By decree of the following year, all the streets and parks of Puerto Madero are named after women in recognition of their cultural and humanitarian contribution to the country's history. So Córdoba avenue becomes Cecilia Grierson boulevard, Perón street becomes Macacha Güemes boulevard; Belgrano avenue becomes Azucena Villaflor boulevard; Estados Unidos street becomes Rosario Vera Peñaloza boulevard, and Brasil avenue, Elvira Rawson de Dellepiane boulevard. The first of these boulevards is inaugurated in 1997. It is Rosario Vera Peñaloza which reaches "Las Nereidas" monument by the Tucumán sculptress Lola Mora and represents the first direct access from Puerto Madero to Costanera Sur.

Within the framework of approval of the project for the east side of the quays, by ordinance Nº 51,675 of the City Council of Buenos Aires, the Corporation carries out

las infraestructuras, los estudios de suelo, la subdivisión de la tierra y los planos de mensura.

Se da comienzo a las obras de infraestructura con una inversión que asciende a cien millones de dólares. La obra principal consiste en la apertura y pavimentación de la red vial, en la zona comprendida entre el Bulevar Rosario Vera Peñaloza por el sur, la Avenida Cecilia Grierson por el norte, la Avenida de los Italianos por el este y el paseo del malecón. Para lograrlo, se ejecuta una excavación que aloja el paquete estructural de las calles y las veredas. Las obras comprenden la construcción de un conjunto de sumideros y colectores pluviales, así como las cámaras y bocas de acceso del sistema de desagües pluviales. Estas obras se complementan con la instalación de los principales sistemas de servicios:

- Red principal y cañerías secundarias y subsidiarias del sistema de provisión de agua potable con sus correspondientes nudos, válvulas de maniobra y cierre, así como los hidrantes y tomas para motobombas del sistema de precaución de incendio.
- Red de colectores principales y colectoras secundarias del sistema de desagües cloacales, con sus correspondientes bocas de registro y cámaras especiales.
- Red de distribución del sistema de suministro de gas natural.
- Construcción de las canalizaciones subterráneas y las cámaras de empalme y tiro para la red de energía eléctrica en media y baja tensión.
- Sistema de alumbrado público: montaje de columnas de alumbrado, la instalación de las luminarias, cámaras, sistema de comando de los circuitos y tendido de conductores.
- Construcción de las canalizaciones subterráneas y de las cámaras de empalme y de distribución de las redes de los sistemas de telefonía, transmisión de datos y televisión por cable.

El Bulevar Rosario Vera Peñaloza, que vincula el oeste de los diques con la Costanera Sur, se construyó con un ancho de ochenta metros, estipulado por el Plan.

Rosario Vera Peñaloza boulevard, which joins the western end of the quays to Costanera Sur, was made 80 meters wide as stipulated in the plan.

a series of tasks like designs and calculations for buildings, soil studies, and subdivisions and approval of the surveys.

Building is begun on the infrastructure with an investment which reaches one hundred million dollars. The main undertaking consists of opening up and paving the street grid between Rosario Vera Peñaloza boulevard in the south and Cecilia Grierson in the north, De los Italianos avenue to the east and the breakwater. First an excavation is done where the street and the sidewalk will be. This includes storm drains and their manholes and culverts. At the same time the main services installations are laid:

- *The main network of water pipes for drinking water with all the interconnections, valves and the hydrants and couplings for fire-fighting.*
- *The sewage network's main and secondary lines with their corresponding inspection chambers.*
- *Natural gas pipes.*
- *Construction of the underground runnel-ditches for laying the cables for medium and low-tension power lines.*
- *Street lighting system; installation of the lamp-posts, circuit commands and the interconnecting cables.*
- *Installation of telephone, cable tv and data transmission lines.*
- *Construction of the underground ducts for the system of traffic lights.*
- *Sign-posting and street painting for lanes and indications for the various streets in the area.*
- *Replacement of existing bridges.*
- *Opening up of Rosario Vera Peñaloza boulevard.*
- *Construction of the sewage pumping station and related infrastructure.*
- *Tunnel for public services below the channel which joins quays 2 and 3.*
- *Permanent mooring bollards for the ARA Fragata Presidente Sarmiento Museum Ship.*





- Construcción de los ductos subterráneos, cámaras y equipos controladores del sistema de señalización luminosa para el tránsito de la red vial.
- Demarcación horizontal y señalamiento vertical de las distintas arterias de la red vial de la urbanización.

La Corporación ejecuta las siguientes tareas:

- La apertura del Bulevar Rosario Vera Peñaloza.
- La construcción de la estación de bombeo cloacal y obras de nexo.
- Túnel de servicios públicos bajo el canal de vinculación entre los diques 2 y 3.
- Amarre permanente del buque museo ARA Fragata Sarmiento.
- Recambio de los puentes existentes.
- Construcción de un paseo peatonal.

En cuanto a la calidad de las obras, el arquitecto Enrique Fazio, presidente del directorio de la Corporación entre 1997 y 1998 y su actual vicepresidente, puntualiza: "Conozco en detalle las infraestructuras que se han hecho, tanto en superficie como subterráneas. Los materiales empleados son de una calidad que supera ampliamente los estándares de la ciudad. Esto no es una deficiencia de la ciudad sino una virtud de la Corporación, que utilizó los ingresos obtenidos de las inversiones privadas para construir un barrio de excelencia".

Al mismo tiempo, la construcción de la infraestructura de servicios y las obras de superficie tornan visible el Plan Maestro, surgido del Concurso Nacional de Ideas, al otro lado de los diques. Las obras iniciadas en el sector conforman el nuevo frente urbano. Los compradores de los terrenos pueden escriturarlos a su nombre una vez que el proyecto alcanza un grado de desarrollo del 40%. Como explica Jorge Pasin, gerente técnico de la Corporación, "es una garantía al proceso de urbanización para que se cumpla con el compromiso asumido".



La Corporación ejecuta las nuevas obras de infraestructura para dotar de servicios a las noventa nuevas hectáreas.

The Corporation carries out new infrastructure works involved in providing services to the new 90 hectares.

- *Replacement of existing bridges.*
- *Construction of a pedestrian walk.*

As to the quality of the work undertaken, architect Enrique Fazio, president of the board of the Corporation between 1997 and 1998, and its present vice-president, comments: "I know the details of the work which has been done both on the surface and underground. The materials which we used are of a quality which amply exceeds the standards for the city. This is not a shortcoming on the part of the city, but one of the Corporation's virtues in using funds accrued from the private investment to build a superlative neighborhood."

At the same time construction of the services installations and work on the surface, makes the Master Plan, which originated in the National Contest for Ideas, noticeable on the other side of the docks. The works undertaken now become part of the new city perimeter. Buyers of the lots can put them to their name, once the project is 40% complete. Jorge Pasin, technical manager

El emprendimiento contempla distintas actividades de recreación y esparcimiento.

The undertaking contemplates different activities of recreation and leisure.

Los inversores reciben el apoyo permanente de la Corporación. Miembros de su gerencia técnica visitan periódicamente las obras, hablan con los responsables de cada sector, coordinan las distintas participaciones y, si surge alguna dificultad con algún ente prestador de servicios públicos, tratan de alcanzar de manera ágil la solución.

La cabecera norte del dique 4 es el destino de otro importante proyecto que contempla las actividades deportivas previstas en el Plan. En marzo de 1994, la Corporación llama a concurso público para la construcción de un *club house* y marinas para embarcaciones deportivas y de navegación. El Yacht Club Puerto Madero se inaugura en abril de 1997. Su sede flotante y las amarras, construidas en Inglaterra con materiales y técnicas de última generación, cambian el paisaje de los diques. Las estrictas normas de protección ambiental, vigentes en sus espejos de agua, regulan la práctica de los deportes acuáticos que, con la recuperación del área, pueden realizarse en pleno centro porteño. Resalta la trascendencia de un proyecto de estas características Germán Neuss, miembro del grupo inversor a cargo del mismo: "Esta es la primera experiencia de un puerto deportivo de esta envergadura, de primer nivel internacional, en la ciudad de Buenos Aires".

En el dique 4 hay varios proyectos en construcción. Sobre el extremo norte se erige el Museo de Arte de la colección Fortabat, cuyo edificio contará con una gran sala permanente, abierta hacia la ciudad a través de una fachada vidriada, y salas flexibles para exposiciones temporales. Hacia el sur, los edificios de Puerto del Centro conciben modernas oficinas sobre el espejo de agua. Germán Neuss, uno de los inversores del proyecto, indica: "La experiencia adquirida en el City Port Building nos ha llevado a diseñar una propuesta, cuya intención es concentrar en la margen este del dique 4 la máxima dinámica e intensidad participativa urbana.

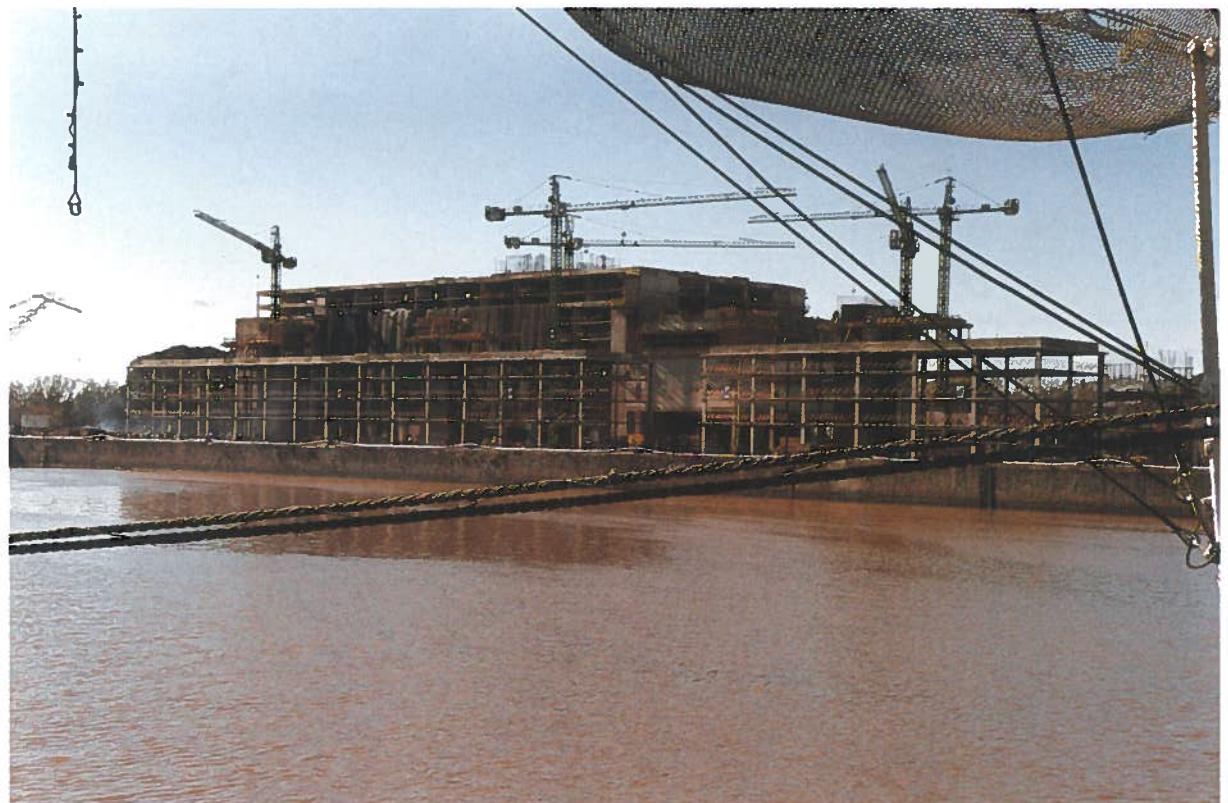
of the Corporation explains: "It is a guarantee of the process of organization in order to comply with the commitment undertaken."

Investors receive permanent support from the Corporation. Members of its technical management team periodically visit the site, speak to those responsible for each area, coordinate the various actions and if any difficulty should arise with the purveyors of any public service, try to reach a quick solution.

The head of quay 4 is the location for another important project which contemplates sporting activities foreseen in the plan. In March 1994 the Corporation calls to a public tender for the construction of a club house and marinas for recreational craft. The Puerto Madero Yacht Club is inaugurated in April 1997. The floating Club House and the moorings, built in England with latest generation materials and techniques, have changed the landscape at Puerto Madero. The strict aquatic environmental protection regulations set standards for practising these sports which can now be done in the very center of town. Germán Neuss, a member of the group investing in this project, highlights its importance: "This is the first experience of a recreational port of this size, of top international standards, in the city of Buenos Aires."

Various other construction projects are in full development at quay 4. At the northern end rises the Art Museum for the Fortabat Collection, which will have a large hall for a permanent exhibition opening towards the city through a transparent façade, and other halls adaptable to temporary exhibits. Towards the south, the office buildings of Puerto del Centro overlook the water. Germán Neuss, one of the investors in the project explains, "The experience we have had in the City Port Building has allowed us to design a proposal with the intention of concentrating on the eastern edge of quay 4 the most dynamic and intense urban participation. The historic character of the port is to be





El carácter histórico del puerto se va a conservar en las aceras, calzadas y banquinas, adaptándolas a la realidad actual. Este va a ser un gran centro comercial con gran variedad de actividades al aire libre y un polo de atracción, como es la actividad náutica. Los edificios serán inteligentes, según los requerimientos actuales del avance tecnológico". Otros edificios, también de oficinas, están comenzando a levantarse en este dique.

Frente al dique 3, se encuentra en desarrollo la construcción de un gran complejo de edificios, Madero Este, que incorpora a la cadena internacional de hoteles Hilton por primera vez en la Argentina. Está integrado por un hotel cinco estrellas, de 424 habitaciones, un centro de convenciones, de más de 4000 metros cuadrados, y 200 departamentos para ejecutivos, las Hilton Buenos Aires Residences. Alberto González, el gestor del emprendimiento, subraya cuáles son las obras urbanas más destacables en el entorno: "Tenemos la obligación de hacer, del lado este, una calle peatonal de siete cuadras hasta el Bulevar Azucena Villaflor. También estamos haciendo un puente peatonal, rotatorio y de paso libre, entre las márgenes este y oeste del dique 3, que va a ser la estrella de la ciudad de Buenos Aires. Está diseñado por el ingeniero y arquitecto Santiago Calatrava. Es su primer puente en América Latina". Esta singular pieza de ingeniería se ha declarado de Interés Turístico Nacional. Sobre el borde del dique se elevarán tres edificios de oficinas, Porteño Plaza 1, 2 y 3, y un gran centro comercial, en el que estarán las veinte salas de cine del Cinema Paradiso. El Museo del Mar y la Navegación mostrará la evolución de las embarcaciones y la estrecha relación entre la Argentina y el mar.

Frente al Bulevar Rosario Vera Peñaloza, en el dique 2, se encuentra la Parroquia Nuestra Señora de la Esperanza, el primer emprendimiento desarrollado en el marco del Proyecto Urbano. Cerca de su moderna estructura se construyen dos edificios de viviendas, que

conserved in the sidewalks, pavements and shoulders of the road, adapted to present reality. This is going to be a great commercial center with much open air activity centered on nautical pastimes. The buildings are to be intelligent to comply with present requirements of technological advances." Other buildings, also for offices, are the starters at this quay.

In front of quay 3 Madero Este is taking shape, a concentration of buildings for the Hilton International chain of hotels, for the first time in Argentina. It is made up of a five-star hotel with 424 rooms, a convention center of over 4000 covered square meters and 200 executive suites, the Hilton Buenos Aires Residences. Alberto González, head of the project which includes the most noteworthy urban development in the area, tells us: "We are obliged to build a pedestrian street along the east shore, seven city blocks long as far as Azucena Villaflor boulevard. We are also building a swinging foot-bridge, over quay 3 which will be the star of the city of Buenos Aires. It has been designed by architect and engineer Santiago Calatrava. It is his first bridge in Latin America." This singular piece of engineering has been declared of National Tourist Interest. Three office buildings will rise on the edge of the quay, Porteño Plaza 1, 2 and 3, and a great commercial center where there will be the twenty theaters of Cinema Paradiso. The Museum of the Sea and Shipping will show the evolution of vessels over time and the close relationship between Argentina and the sea.

The parish church of Nuestra Señora de la Esperanza rises in front of Rosario Vera Peñaloza boulevard at quay 2. Near this modern structure, two residential buildings are being erected to be added to the hotel capacity and office buildings planned for this sector.

At quay 1 and complying with the requirements to stimulate growth in the south of the city, an important residential, office and entertainment center will soon be built, with a surface area of 350,000 covered square

Las obras iniciadas en el sector este definen el nuevo frente de Buenos Aires.

The work started in the eastern sector defines the new face of the City of Buenos Aires.

En el viejo puerto existían edificios de gran valor patrimonial que era necesario preservar. El molino El Porteño se recupera para usos urbanos.

In the old port there were buildings of a great heritage value which were essential to preserve. The El Porteño flour mill is recovered for urban uses.



se sumarán a los nuevos emprendimientos hoteleros y de oficinas previstos para este sector.

En el dique 1, y cumpliendo con el objetivo de potenciar el crecimiento del área sur de la ciudad, un importante complejo de viviendas, oficinas y entretenimiento se instalará próximamente cubriendo una superficie de 350.000 metros cuadrados. Jorge Ginevra, presidente de New Side S.A., la empresa propietaria, expone las razones para encarar un proyecto con esa dimensión: "Nuestro desarrollo en la zona no mira solamente al mercado interno, sino también al Mercosur".

El reciclaje de tres edificios de valor patrimonial, construidos a principios de siglo, está previsto en el Plan Maestro. Se preservarán y refuncionalizarán, para actividades culturales, el molino harinero ubicado en el dique 3, donde la Fundación Di Tella construye la sede para sus institutos universitarios, y el silo que perteneciera a la Junta Nacional de Granos, también en el dique 3, como parte del emprendimiento de Madero Este. El molino El Porteño, ubicado en el dique 2, manteniendo su fisonomía, se convertirá en un hotel de lujo, emprendimiento que cuenta con la participación del diseñador francés Philippe Starck.

La construcción de tres grandes parques, llamados

meters. Jorge Ginevra, president of New Side S.A., the owners, puts forward the reasons for undertaking a project of these dimensions: "Our development in the area is not only looking at the internal demand but also to that of Mercosur".

The recycling of three buildings of heritage significance, built at the beginning of the century, is foreseen in the master plan. They will be preserved and refunctionalised for cultural activities. These are the flour mill at quay 3 where the Di Tella Foundation will build a site for its university institutes, and the grain elevator belonging to the National Grain Board, also at quay 3, as part of the Madero Este project. El Porteño mill at quay 2, without changing its external appearance, will be converted into a luxury hotel, designed by the French designer Philippe Starck.

The construction of three great parks, to be called Mujeres Argentinas, Virginia Bolten and Micaela Bastidas, adding some twenty new green hectares to the city for public use, completes the project for the eastern side of the quays.

In less than ten years the Corporation has achieved a great proportion of its goals. Through public tenders all its land is being sold quickly and the projects soon poke above the new city skyline. Iván Achával, the real estate businessman points out: "The short time involved in Puerto Madero is incredible." Private investment, once the project is done, will reach 2 thousand million dollars.

The management model of the Corporation introduces an unusual peculiarity into democratic Argentina. Angel Ruiz, a member of the Board explains: "Ever since Fernando de la Rúa heads the city government, the official line and the opposition both are part of the Corporation; it is the most noteworthy aspect and we still head in the same direction, without disagreements, seeking to carry out our objectives.

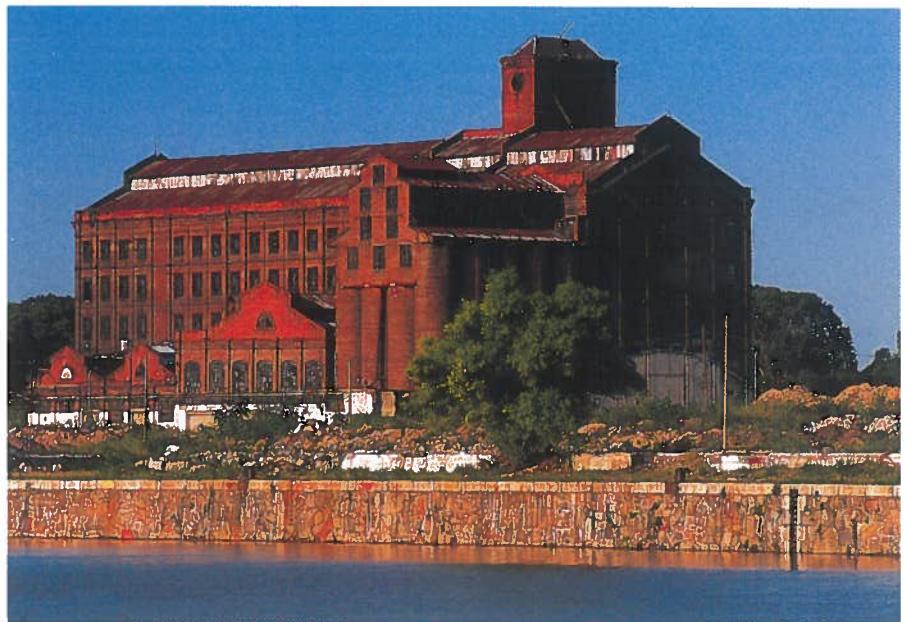
Alberto Maques, vice-president of the Corporation,

Mujeres Argentinas, Virginia Bolten y Micaela Bastidas, que sumarán a la ciudad unas veinte hectáreas de nuevas áreas verdes de uso público, completan el desarrollo del proyecto al este de los diques.

En un lapso menor a los diez años, la Corporación alcanza gran parte de sus objetivos. A través de licitaciones públicas, todos los terrenos de su propiedad se venden a gran velocidad y los proyectos se asoman pronto en el nuevo horizonte urbano, como lo resalta el empresario inmobiliario Iván Achával: "Los tiempos en que se desarrolló Puerto Madero son increíbles". La inversión privada, una vez completado el desarrollo, alcanzará los dos mil millones de dólares.

El modelo de gestión de la Corporación introduce una particularidad inédita en la Argentina de convivencia democrática. Angel Ruiz, actual miembro de su directorio explica que "a partir de la llegada de Fernando de la Rúa a la jefatura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, oficialismo y oposición integran la Corporación. Desde el punto de vista institucional, es el hecho más destacable y seguimos trabajando en la misma dirección, sin diferencias y con el interés de cumplir nuestros objetivos". Por su parte, Alberto Maques, vicepresidente de la Corporación, agrega: "Debo decir con gran satisfacción que cuando llegamos aquí nos incorporamos a un cuerpo colegiado que funcionaba desde siete años atrás. Las diferencias en cuanto a metodología fueron rápidamente subsanadas y superadas. El proyecto es tan importante que supera todo lo que uno puede imaginar".

Se refiere a la especial relación que unió en el proyecto a la gestión pública y la iniciativa privada, Nicolás Vicente Gallo, titular de la Secretaría de Producción y Servicios del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires hasta 1998: "El proyecto de Puerto Madero es más que una excepcional obra urbanística; representa un inteligente esfuerzo público para convocar y potenciar el esfuerzo privado".



for his part, adds: "I must say with great satisfaction that when we arrived we joined a professional team which had been operating together for seven years. The differences as to methods were rapidly overcome and corrected. The project is so important that it exceeds everything one can imagine."

The close relationship established between public management and private investment is a basic condition for developing the plan, as expressed by Nicolás Vicente Gallo, head of the Secretariat of Production and Services in the City Government till 1998: "the Puerto Madero project is more than an exceptional town planning undertaking. It represents an intelligent public effort to call together and facilitate private enterprise."

The president of the Corporation, Professor David Jorge Casas, contemplates the size of the various phases of development: "All were important stages; the first was planning the whole project for the urban development of the area, on 170 hectares which the nation had transferred to the Corporation. It was the moment when we had to awaken the interest and enthusiasm of



El presidente de la Corporación, profesor David Jorge Casas, considera la magnitud de las distintas fases de desarrollo: "Todas fueron etapas importantes; la primera fue la planificación de todo el proyecto del desarrollo urbanístico del área, que comprendía 170 hectáreas que el Gobierno Nacional había transferido a la Corporación. Era el momento en que teníamos que despertar la inquietud y el entusiasmo de los inversores privados. Puerto Madero es la obra de la confianza que la Corporación logró generar en los inversores privados para que este desarrollo urbano sea un verdadero ejemplo de planificación urbanística y arquitectónica; no sólo en el país y la región, sino también en el mundo entero".

the private investor. Puerto Madero is the result of the faith that the Corporation managed to instill into private investors for this project to become a real example of urban and architectural planning, not just for the country and the region, but for the whole world."

(1) El equipo se completaba con Emilio Rivoira, Pablo Huberman, Daniel Zilberberg, Silvia Fajdre, Mishal Katz y Carlos Rodríguez por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y Jordi Borja, Jordi Domingo por el Puerto Autónomo de la Ciudad de Barcelona.

(2) El primero formado por Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Fabián Maci, Fernando Sabatini, Mariana Soldini, Antonio Tufaro, Guillermo Lesch y Alejandro Rizzo. El segundo por Cristián Carnicer, Gerardo Grinbaum, Alejandro Labeur, Rómulo Pérez, Eugenio Xaus y Mario Basani. El tercero por Juan Mario Gastellu, Carlos Marré, Armando Pérez Güimil, Enrica Rosellini, Pablo Doval, Andrea Behar, Juan Pablo Coos, Patricia Dietrich y Juan Manuel Borthagaray.

(3) El equipo ganador estaba integrado por los arquitectos Graciela Novoa, Irene Joselevich, Alfredo Garay, Néstor Magariños, Carlos Verdecchia, Eduardo Cajide, Adrián Sebastián y Marcelo Vila.

(1) *The team was made up by Emilio Rivoira, Pablo Huberman, Daniel Zilberberg, Silvia Fajdre, Mishal Katz and Carlos Rodríguez for the Municipality of the City of Buenos Aires, and Jordi Borja, Jordi Domingo for the Autonomous Port of the City of Barcelona.*

(2) *The first made up by Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Fabián Maci, Fernando Sabatini, Mariana Soldini, Antonio Tufaro, Guillermo Lesch y Alejandro Rizzo. The second by Cristián Carnicer, Gerardo Grinbaum, Alejandro Labeur, Rómulo Pérez, Eugenio Xaus and Mario Basani. The third by Juan Mario Gastellu, Carlos Marré, Armando Pérez Güimil, Enrica Rosellini, Pablo Doval, Andrea Behar, Juan Pablo Coos, Patricia Dietrich and Juan Manuel Borthagaray.*

(3) *The winning team was made up of architects Graciela Novoa, Irene Joselevich, Alfredo Garay, Néstor Magariños, Carlos Verdecchia, Eduardo Cajide, Adrián Sebastián and Marcelo Vila.*

En noviembre se cumplen diez años de la creación de la Corporación. El alcance de su gestión puede medirse, en términos urbanos, con la oficialización del área de Puerto Madero como nuevo barrio porteño, el 9 de septiembre de 1998. El barrio número cuarenta y siete de la ciudad de Buenos Aires lleva el nombre del puerto que, cien años atrás, hizo grande al país. Puerto Madero es un barrio de excelencia que incide favorablemente en toda la ciudad.

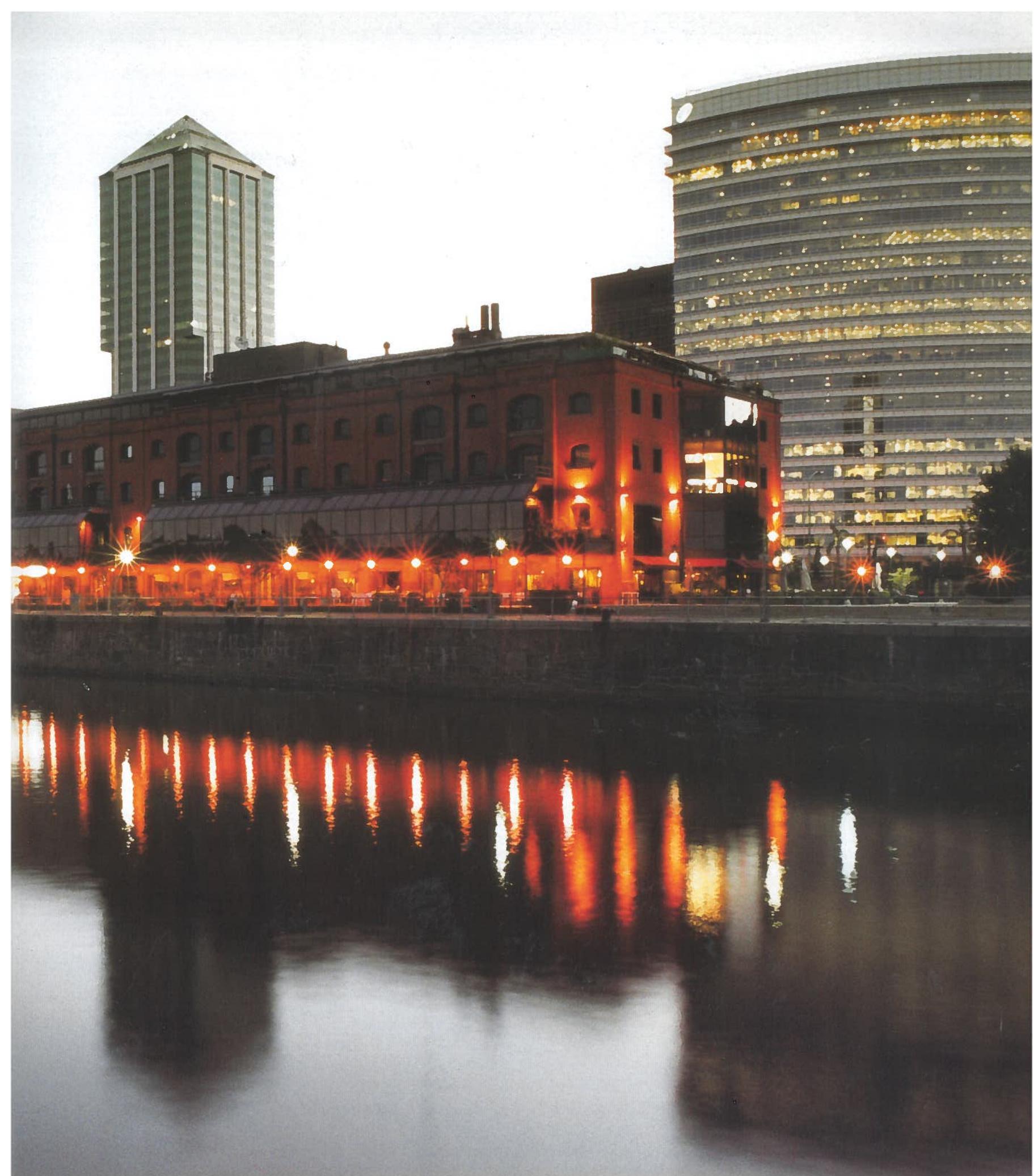
A partir de la reconversión de Puerto Madero, el centro urbano tradicional recobra su protagonismo y equilibra el eje norte-sur. El sur resurge con fuerza y se crean los espacios públicos más grandes de las últimas décadas. Finalmente, la ciudad de Buenos Aires recupera su frente urbano sobre el Río de la Plata.

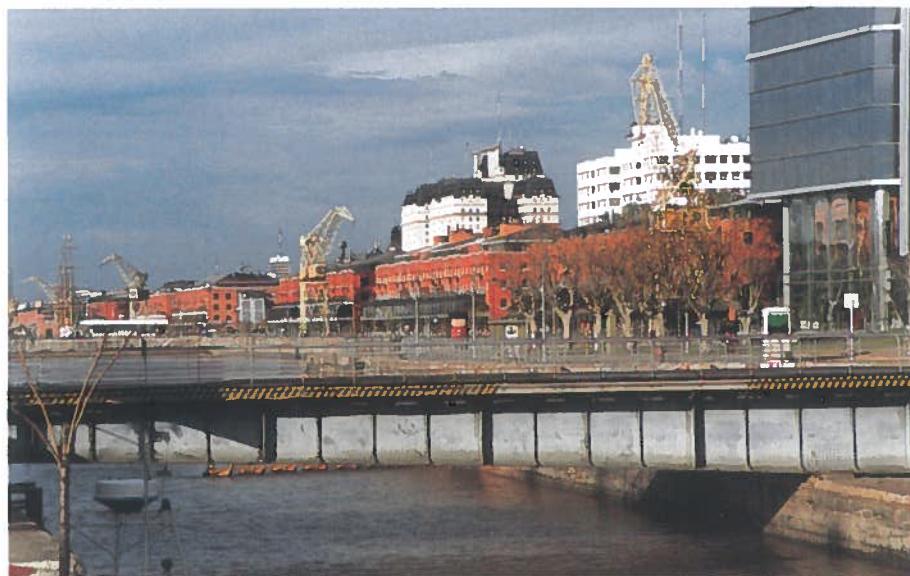
In November it will be ten years since the creation of the Corporation. The scope of its action can be measured, in urban terms, with the recognition in official circles of Puerto Madero as a new neighborhood, on September 9, 1998. This 47th neighborhood of the city of Buenos Aires carries the name of the port which, one hundred years ago made the country great. Puerto Madero is a neighborhood "par excellence" which affects the whole city in a positive way.

As from the reconversion of Puerto Madero, the traditional center of town regains its prominent place and the balance is restored on the north and south axis. The south emerges strongly and the largest public open spaces of the latest decades are created. Finally the City of Buenos Aires recovers its waterfront on the Río de la Plata.









La reconversión / *Reconversion*



Puerto Madero

LIC. CARLOS GROSSO

Haber pensado en la oportunidad de reciclar Puerto Madero fue una apuesta a que otra Argentina era posible: la Argentina del decidir y del hacer. Significaba salir del círculo vicioso que, pasando de la idea al estudio de factibilidad, no arribaba jamás a la puesta en práctica de los proyectos. Quince estudios antecedieron a nuestra voluntad de iniciar la reconstrucción.

Desde el momento en que Le Corbusier planteara en 1929 la necesidad de reconvertir el área portuaria, hasta el día en que se tiraron las verjas, pasaron cincuenta y dos años de frustraciones.

Cuando iniciamos la gestión, el equipo municipal había pensado realizar algunas intervenciones testimoniales para dejar atrás muchos signos de la Argentina dolorosa y estancada.

Dinamitar el albergue Warnes fue eliminar un testimonio

Thinking about the possibility of recycling Puerto Madero was like laying odds on the probability of a different kind of Argentina, an Argentina of decisions and actions. It implied breaking out of the vicious circle in which ideas and feasibility studies never led to the execution of projects.

There had been fifteen projects prior to our decision to start reconstruction.

From that period in 1929 when Le Corbusier spoke of the necessity of reconvertig the port area, until the day that the surrounding fence was demolished, fifty-two frustrating years had gone by.

When we started, a municipal group had been thinking about doing some token recycling process to cover the signs of a country so piteously stalled.

Demolition of the Warnes Hostel was a step along the road to eliminate evidence of the peronist-antiperonist

de la lucha facciosa en la Argentina, –el testimonio de cómo el peronismo-antiperonismo había dejado inconcluso un fabuloso hospital de pediatría–; era también sacar de la ciudad una llaga social y posibilitarle a la gente que vivía allí un nuevo camino para su progresiva dignificación; así nació el barrio Ramón Carrillo.

Hacer que muchas empresas fueran “padrinos” de las plazas de Buenos Aires, era recobrar el cuidado eficiente de algunos espacios verdes, era devolverle al ciudadano parte de su patrimonio, junto con el placer de redescubrir las flores y la iluminación en las calles de Buenos Aires.

Reciclar los conventillos de La Boca y la manzana de San Francisco evidenciaba el posible quehacer participativo entre el pasado y los vecinos. Comenzar a renovar los frentes de Avenida de Mayo buscaba recuperar la

struggle, which had stopped the wonderful pediatric hospital in its tracks. It represented also the removal of a social sore and allowed the squatters who lived there an open road to more dignified participation: the Ramón Carrillo housing estate was born.

Allowing firms to undertake the care of the city squares and green areas through a system of sponsorship was a way to improve the upkeep and to give back to the man-in-the-street part of his heritage, the pleasures of flower-beds and well-lit streets.

Recycling the *conventillos* of La Boca and of San Francisco showed that it was possible to meld today's residents and their past. Renewing the street-front along Avenida de Mayo sought to recover the architectural elegance of our first major avenue. The rebuilding of “El Querandí” bar was to pay homage to the “Juvenilia” generation of Buenos Aires schoolchildren.

nobleza de nuestra primera gran arteria. Reconstruir el bar El Querandí era un homenaje a la "Juventud" de las generaciones escolares de Buenos Aires.

Hacer el Centro Cultural Recoleta y su paseo anexo mediante la inversión privada, demostraba cómo podía integrarse el parque, un evento comercial y gastronómico, con la recuperación de un edificio histórico que se adecuaba para la actividad cultural pública y gratuita.

En fin, la escrituración individual, lote por lote, de algunas de las llamadas "villas miserias" de la ciudad, abría la posibilidad de un mejoramiento del hábitat de quienes, hasta ese momento, vivían en la precariedad de la posible erradicación.

Entre todas estas cosas, Puerto Madero fue devolverle una zona a la ciudad, un espacio que en los años aciagos de la violencia había quedado vedado a la libre circulación de los ciudadanos; que no figuraba en el conocimiento de los jóvenes. Como un hombre de casi cincuenta años, me recordaba de la Costanera Sur como el lugar en donde terminaban los paseos que hacía con mis padres allá por 1950, cuando me llevaban a ver los barcos. En 1989 no era ni puerto, ni paseo. Sólo un espacio mal aprovechado, en ruinas, lleno de ratas y basuras.

Hoy vemos que este barrio es de todas las generaciones, de todos los días y de todos los sectores sociales.

Queríamos también que Puerto Madero no fuese sólo una fría zona de oficinas que a las 5 de la tarde quedara solitaria. Quisimos hacer un lugar que juntase las múltiples actividades que el hombre realiza en una ciudad: espacio para el trabajo, para la vivienda, para el estudio, para el esparcimiento; y todo ello se fue logrando, poco a poco, convirtiéndose en una mezcla natural de funcionamientos.

Pocos creían en el proyecto; muchos más apostaban a la crítica inconsistente frente a la idea de reciclar el puerto. Me hacía recordar a las oposiciones que tuvo

The development of the Recoleta Cultural Center and neighboring areas of public access, through private investment, was proof of just how a public park, commercial outlets and restaurants can fit into the recuperation of a historic building for free, cultural public activity.

Finally, giving the title-deeds of each and every lot in the squatters' shanty-towns in the city to those living on them, opened the possibility of improving the living habitat of those who had till now lived precariously under constant threat of eviction.

Amongst all these actions the Puerto Madero project was simply returning an area to the city where, in the violent years, access had been forbidden to the citizens, an area unknown to the younger generation. At fifty years of age I was reminded of Costanera Sur where we used to end our outings with my parents in the 1950's when I was taken to see the ships. By 1989 it was neither an outing nor a port –just a ruin, a wasteland full of rats and rubbish. Today we see there a neighborhood belonging to all generations, for daily use by all social sectors. We also wanted Puerto Madero to be not just an impersonal setting for offices, which are shut up and abandoned every night at five p.m. We wanted it to be an area with the many activities man does in the city: a work place, living space, for academic pursuits, for free time –and all this was achieved, little by little, as it became a multi-functional site.

Few people believed in the project. Many more indulged in inconsistent criticism of the very idea of recycling the port area. It reminded me of the opposition that Torcuato de Alvear met with, when he wanted to open up Avenida de Mayo, or of those who were of the idea that 9 de Julio avenue was to be for upper-class strollers, or of the town councilors who proposed demolishing the obelisk... Today, ten years later, it seems incredible that it should have become a new neighborhood of Buenos Aires.

Torcuato de Alvear para abrir la Avenida de Mayo; o a quienes opinaban que la Avenida 9 de Julio era un paseo oligárquico; o a los concejales que propusieron demoler el obelisco, en fin. Hoy a diez años, parece increíble que se haya convertido en un nuevo barrio de Buenos Aires. Sin embargo, Puerto Madero no es sólo un nuevo barrio en sí mismo; los efectos empiezan a sentirse en San Telmo y Monserrat. Y su ejemplo ilumina el camino de La Boca y Barracas, como los reciclajes del 2000, después que nuestro proyecto del sistema de defensa contra las inundaciones –el hoy llamado popularmente “polder”– concretara el fin de los anegamientos de esos barrios.

Devolverle la calidad del paisaje a la zona portuaria era reivindicar la historia porteña misma, era vestir el Río de la Plata con ropa nueva, era ponerle el sello del recuerdo vivo y constante.

Reciclar significaba preservar la maravillosa estructura de sus ladrillos y ventanales, conservar las grúas y los quinches; y agregarles, con la creatividad de nuestros arquitectos, la luminosidad de los techos vidriados y los patios interiores en una cuidadosa amalgama de pasado y presente. Recrearle un sitio, útil y bello al mismo tiempo, a este punto del mapa de la capital implicaba hacerle un aporte al orgullo del ciudadano que de verdad ama a la ciudad. Era también darle la bienvenida al visitante del interior o del exterior con la imagen de una postal nueva, donde tierra y río emergían juntos del olvido. A diez años del inicio, todos aquellos objetivos están en camino. Buenos Aires no se detiene. Crea y recrea intensamente. Es para quienes la aman con pasión y no para los mezquinos del utopismo inviable o de la indecisión permanente.

En este décimo aniversario, vaya mi agradecimiento más entrañable a todos aquellos que con su creatividad, su trabajo y su buena fe y voluntad, hicieron que Puerto Madero fuera una realidad: y para el pueblo de la ciudad que lo hizo suyo desde el primer momento.

And Puerto Madero does not stand apart; its effect is beginning to be felt in San Telmo and Monserrat neighborhoods. Its example will light the way ahead for La Boca and Barracas, the recycling projects for the 21st century, once the polder defense against flooding puts an end to the dangers from such disasters in these two neighborhoods.

Recuperating the quality of the landscape in the port area is to highlight the very history of *porteño* life; it is as a new suit of clothes for the Río de la Plata; it is as if to put a living and eternal seal on it.

Recycling meant respecting the wonderful structures, their very bricks and windows, keeping the cranes; adding, through the creativity of our architects, the light of glass roofs and the internal patios, all within the framework of a carefully planned mix of past and present.

To recreate a lovely and at the same time useful site at this point of the map of the capital was like giving a certain pride to the citizen who loves his city. It was also to welcome the visitor from the interior or from abroad with a post-card view where the land and the river together emerge from a forgotten past. Ten years after starting the project, all these objectives are under way. Buenos Aires is unstoppable. She creates and recreates intensively. She is for those who love her passionately, not for the mean pushing their impossible utopias, or of permanent indecision.

On this tenth anniversary I extend my most heartfelt thanks to all those who with creativity, work, good faith, and willingness made the Puerto Madero project a reality; and to the people of the city who adopted it from the very beginning.

1989



"Que de acuerdo a los estudios de la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo, como de la Administración General de Puertos, se ha descartado la zona denominada "Antiguo Puerto Madero" desde el punto de vista operacional portuario, por cuanto el diseño de diques, hoy de reducido tamaño para los buques en servicio, hacen que el área en cuestión resulte prácticamente inutilizable en un 75% de su capacidad. Que de ello surge que dicha zona no es rentable desde el punto de vista portuario, siendo de destacar que, de mantenerse el actual esquema de utilización de dicha área, se estaría privando a la ciudad de Buenos Aires de la posibilidad de realizar un aprovechamiento racional de tierras, cuya situación privilegiada las torna de interés para un proceso de urbanización, donde quede integrada a la ciudad a semejanza de las primeras metrópolis del mundo".

Anexo I - Decreto 1279 - Noviembre de 1989.



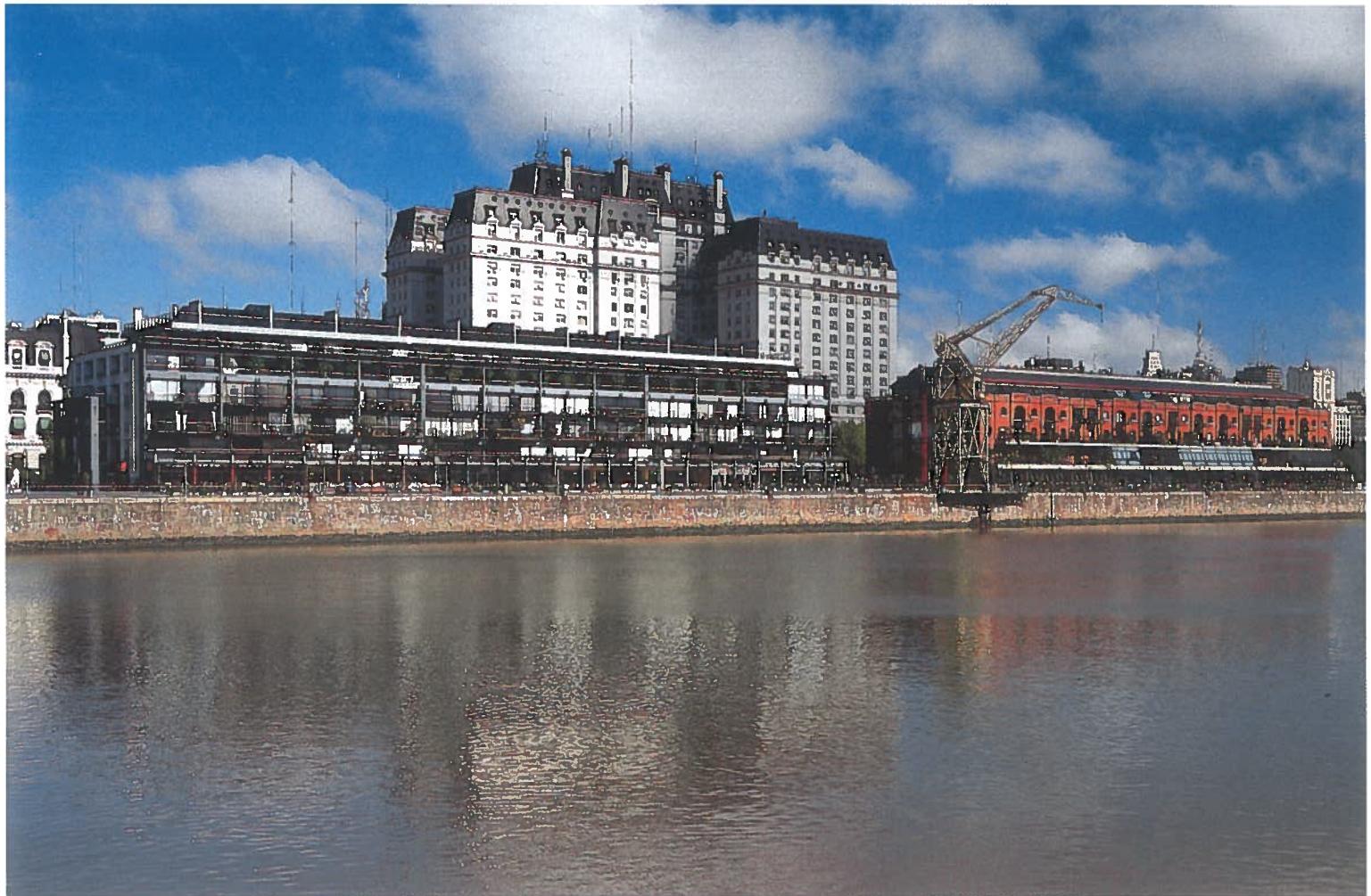
"Since, according to studies by the Undersecretariat of River and Ocean Transport and also by the General Ports Administration, the area known as "Antiguo Puerto Madero" has been discarded from the point of view of operational port activity because of the docks being of reduced size for modern ships, making the area in question practically unusable in 75% of its extent; and because of this the said area is not profitable for port uses, and if the present use of the area is maintained the City of Buenos Aires will be denied the possibility of a more rational use of its land surface; since the area's privileged position renders it of interest for urban development to be incorporated into the city as in the better cities of the world..."

Decree 1279, appendix 1 - November 1989.



"Dado que la decisión final a la que arriba este Jurado ha sido tomada por unanimidad, el mismo desea resaltar que la selección de propuestas, a su criterio, posibilitará la concreción de las ideas expuestas, lo que lo lleva a hacer expresa su esperanza de poder caminar, dentro de un plazo razonable, por este nuevo fragmento de ciudad como demostración del empeño puesto para modificar situaciones aún no resueltas".

Acta nº 3. Fallo del Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero.
Córdoba - Grossi - Aslan - Carli - Garay - Rivoira - Rivarola - Sabugo - Huberman - Suárez. 10 de enero de 1992.



"Since the final decision made by this panel was reached by unanimity, we must point out that, in our opinion, the selection of the projects will allow for carrying them out, which makes us look forward to walking along this new piece of city in a reasonable period of time, to demonstrate the willingness to change situations that appear stagnant."

From the Minutes nº 3 of the selection committee of the National Contest for Ideas for Puerto Madero.
Córdoba - Grosso - Aslan - Carli - Garay - Rivoira - Rivarola - Sabugo - Huberman - Suárez. January 10, 1992.

1989



"La prudencia de los índices de ocupación total establecidos en las Bases permite que las finalidades de desarrollo constructivo y espacio verde sean compatibles: el proyecto que presentamos caracteriza a la totalidad del área como un gran parque continental de construcciones que albergan actividades. Resulta claro que la isla triangular no puede ser una mera extensión del damero urbano. Desde Forestier, Noel y Le Corbusier afirma su vocación de ser algo distinto y característico".

Memoria Descriptiva de uno de los proyectos ganadores del Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero.
Arq. Juan Manuel Borthagaray y otros. Enero de 1992.



"The "bases" establish careful indexes for total occupation which allow for compatibility of buildings and green areas: the project we present considers the whole area as a great park with buildings to house various activities. It is clear that the triangular island cannot be a mere extension of the urban checkerboard. Ever since Forestier, Noel and Le Corbusier, it shows its determination to be something different and characteristic."

From the description of one of the projects winning the National Contest for Ideas for Puerto Madero.

Arq. Juan Manuel Borthagaray and others. January, 1992.

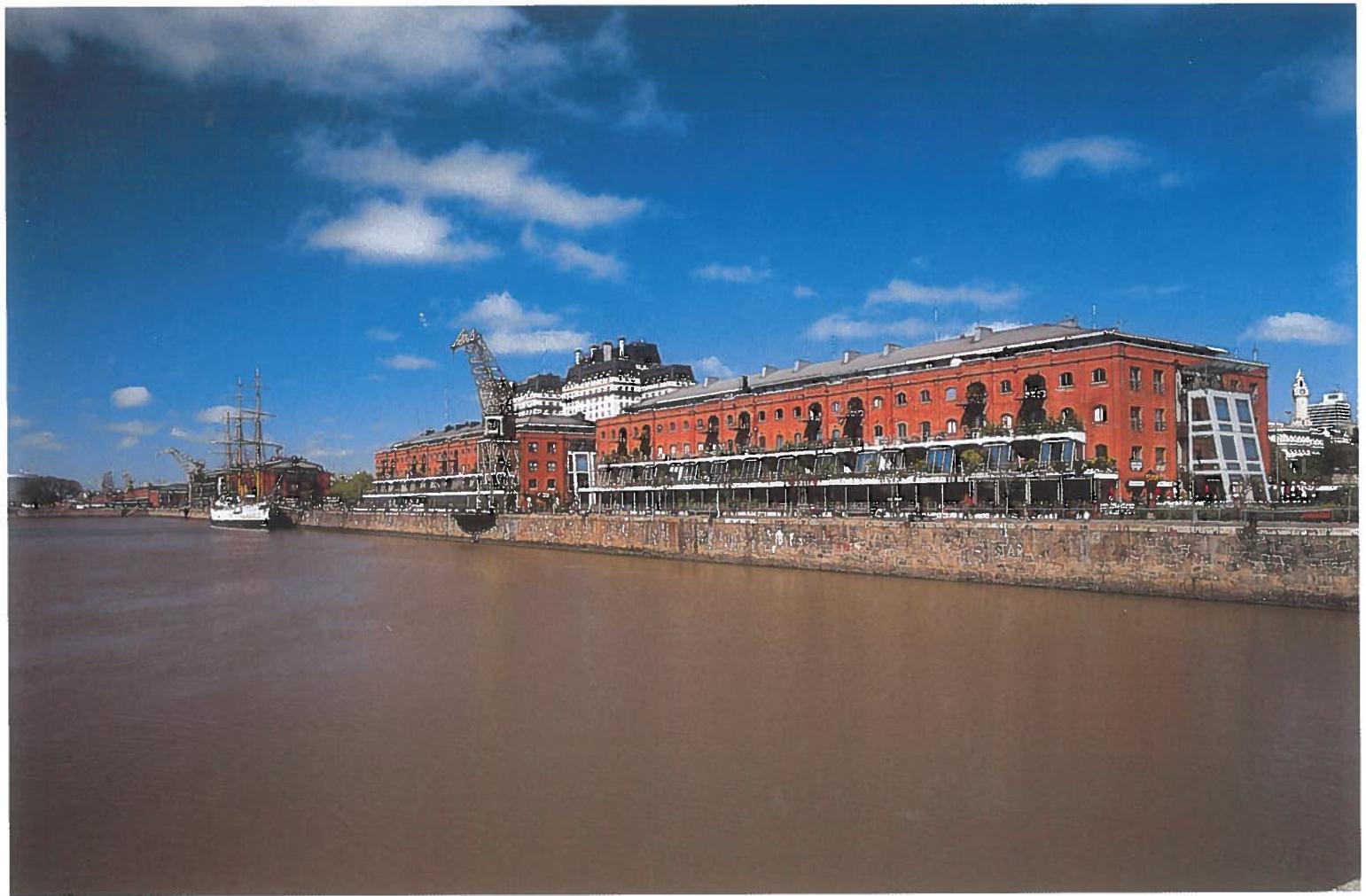
1989



"La filosofía que inspiró el programa, al decir de los asesores, no surgió de buscar un lucro inmobiliario municipal, sino de proveer tierras para alojar la porción de expansión del terciario del casco céntrico, hasta el punto que el área puede absorberla en armonía con una generosa oferta de Parques Públicos, conservando el patrimonio existente y agregando un *mix* de viviendas suficiente para asegurar la vida continuada del sector".

Memoria Anteproyecto Urbano para Puerto Madero.

Borthagaray - Carnicer - Doval - García Espil - Leidemann - Marré - Pérez - Tufaro - Xaus. Septiembre de 1992.



"According to the evaluators, the philosophy which inspired the program did not come from the Municipality seeking profit, but from the desire to provide lands to accommodate the tertiary expansion of the central part of town to the point where the area could absorb it in harmony, with a generous setting aside of public parks, preserving the existing heritage and adding a mix of residences to ensure continued life for the sector."

Report of the Anteproyecto Urbano for Puerto Madero.

Borthagaray - Carnicer - Doval - García Espil - Leidemann - Marré - Pérez - Tufaro - Xaus. September 1992.

1989



"Que este emprendimiento involucra áreas que constituyen un invaluable patrimonio de suelo para recreación y que pertenece al conjunto de los habitantes de la ciudad y las generaciones venideras, como el área denominada Reserva Ecológica y la Costanera Sur, como así también en el sector de diques y depósitos, de alto valor patrimonial por sus características arquitectónicas, existiendo escasas ciudades en el mundo que poseen las características de tamaño y centralidad comparables a la del área destinada a reconversión urbanística de Puerto Madero..."

Que es necesario avanzar en el desarrollo del Plan Antiguo Puerto Madero con estrategias de gestión adecuadas y normas particularizadas que las acompañen..."

Considerando Ordenanzas N° 44.945 - Comisión de Planeamiento Urbano
del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires. Mayo de 1991.



"That this undertaking involves areas which constitute invaluable areas for recreation belonging to all the inhabitants of the city and to future generations such as the Costanera Sur and the Nature Reserve, as also in the area of docks and warehouses with their architectural heritage; there are few cities on earth with comparable areas so centrally placed as the area destined for recycling called Puerto Madero..."

That it is necessary to advance in developing the Antiguo Puerto Madero plan with adequate management strategies and accompanying regulations..."

From the "consideranda" of Ordinance N° 44,945 of the
Urban Planning Committee of the Town Council of the City of Buenos Aires. May, 1991.



"En nuestra reflexión los parques son parte de una única trama urbana; no son espacios vacíos sino recintos construidos que siguen la lógica de otros materiales: el aire, el agua y las plantas. Un parque es el lugar de las estatuas y de los besos, el lugar donde los padres juegan con sus hijos y del cuidado del cuerpo. Es el paseo para mostrar la ciudad, el sol del sábado a la mañana, el lugar donde se espera que llegue abril y septiembre. El primer tema es, por lo tanto, resolver la tensión entre los supuestos conceptuales de esta reserva natural y la de un proyecto de urbanización, que tiende a reproducir los parámetros de un área céntrica, debiendo integrar este tejido interviniendo exclusivamente sobre las áreas del parque. La pieza de un *puzzle*, que se retira para volverse a dibujar, abriendo la oportunidad de que su nuevo diseño recomponga la imagen global, la cargue de nuevos significados y, por qué no, la vuelva más hermosa".

Memoria descriptiva - Trabajo ganador del Concurso Nacional de Anteproyectos para las Nuevas Areas Verdes de Puerto Madero y Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur.



"In our opinion, parks are an integral part of the urban network. They are not empty spaces but built following the logic of other materials –air, water, plants. A park is the place of statues and kisses, where parents play with their children, where you look after your body. It is the stroll to show off the city, Saturday morning's sunshine, the place where one waits for April and September. The first thing to be resolved therefore is the apparent clash between a natural area and a building project which tends to reproduce the parameters of a central area, but imposed on the area of a park. It is the piece of a puzzle which is pulled out for redrawing, offering thus an opportunity for a new design to recompose the global image, fill it with new meaning and, –why not– make it yet more beautiful."

Descriptive introduction - Presentation which won the National Contest of Proposals for the
New Green Areas of Puerto Madero and Revaluation of Costanera Sur.

1989



"El haber generado una corporación de desarrollo urbano, como la de Puerto Madero, es una de las decisiones más trascendentales que ha tenido la planificación urbana de Buenos Aires", Enrique Fazio.

"El proyecto de Puerto Madero logra que la tierra más valiosa de la ciudad vuelva a ser la del centro y es la llave que abre la puerta al sur", Jorge Moscato.

"Puerto Madero aporta a la ciudad un pulmón hacia el río; a una ciudad como Buenos Aires, que fue hecha de espaldas al río", Luis Aragón.

"En Puerto Madero, se antepuso el interés de la ciudad a las cuestiones políticas. El resultado es una hermosa obra que disfrutan todos sus habitantes", Felipe Figuerero.

Reflexiones sobre Puerto Madero.



"Creating a Corporation for urban development such as the one of Puerto Madero is one of the most important decisions which the town planning of Buenos Aires has benefited from", Enrique Fazio.

"The Puerto Madero project revalues the city's land and opens the gate to the south", Jorge Moscato.

"Puerto Madero provides the city with a green breathing area towards the river; the city which was designed with its back to the river", Luis Aragón.

"At Puerto Madero the city's interests came before political interests. The result is a beautiful development which all her inhabitants enjoy." Felipe M. Figuerero.

Remarks on Puerto Madero.

1989



“...Es así que, después de la fundación hecha por Juan de Garay, no existe quizás un hecho urbanístico más importante como la concreción y el desarrollo de Puerto Madero hasta nuestro siglo; y es la obra más grande que se vaya a ejecutar con vistas al tercer milenio. Va a constituir Puerto Madero un barrio de excelencia, un barrio acorde con los requerimientos del hombre de nuestra sociedad en los umbrales de una nueva civilización...”

Profesor David Jorge Casas, presidente de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.
Acto de Imposición del nombre oficial al Barrio Puerto Madero. Septiembre de 1998.



"...Since the founding by Juan de Garay there is perhaps no other building project as important as the development of Puerto Madero; and it is the greatest undertaking to be executed for the third millennium. Puerto Madero will constitute a neighborhood "par excellence" fitting the requirements of men of our society on the threshold of a new civilization..."

Professor David Jorge Casas, president of Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.
Official naming ceremony to "Barrio Puerto Madero". September 1998.

1989



“...El desarrollo de Puerto Madero significará un hito de cómo, superando los problemas de jurisdicciones, se resuelven las cosas para el bien común. Ese debe ser el criterio; la distribución de las gestiones se hace para una mayor eficacia y por encima de las diferencias políticas. Cuando se trata del bien común debe acentuarse el sentido de cooperación; los problemas no son los del éxito individual sino el beneficio del conjunto...”

Doctor Fernando de la Rúa. Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
Acto de Imposición del nombre oficial al Barrio Puerto Madero. Septiembre de 1998.



"...The development of Puerto Madero is a sign-post showing how, by overcoming the problems of jurisdiction, things can be resolved for the common good; that must be the criteria. Splitting up the task is for better efficiency but must be above political differences, and when it is for the common good, a sense of cooperation must prevail; problems have nothing to do with personal success but with the benefits that accrue..."

Doctor Fernando de la Rúa, Head of the Government of the city of Buenos Aires.
Official naming ceremony to "Barrio Puerto Madero". September 1998.

1989



"Barrio etimológicamente viene del árabe, de "barri", y barri quiere decir afuera de la ciudad, pero este puerto ha cambiado el sentido de la expresión, este puerto y este barrio están construidos en plena Ciudad de Buenos Aires para beneficio de todos los argentinos y para beneficio de todo el mundo..."

Doctor Carlos Saúl Menem, Presidente de la Nación Argentina.
Acto de Imposición del nombre oficial al Barrio Puerto Madero. Septiembre de 1998.



"The Spanish word for neighborhood, –barrio– comes from the Arabic which means outside the city but Puerto Madero has changed the meaning of the expression since the port and the neighborhood are built right in the city of Buenos Aires to benefit all Argentinians and the whole world."

Doctor Carlos Saúl Menem, president of the Argentine Republic.
Official naming ceremony to "Barrio Puerto Madero". September 1998.



El proyecto / *The project*



Comentario / Comment

ARQ. CÉSAR PELLI

Puerto Madero le brinda a Buenos Aires una oportunidad única: la de poder expandir contiguamente su centro cívico y comercial. Esto es raramente posible en las grandes ciudades. Por estar al lado mismo del microcentro, los terrenos de Puerto Madero son extremadamente valiosos. Y por estar junto al río, sobre la Reserva Ecológica, tienen la posibilidad de ser más abiertos, con más espacios verdes que los de la ciudad tradicional. Lo crítico para mí es cómo esta nueva zona se hace una con la ciudad vieja. La gran virtud de Buenos Aires es que es muy agradable de caminar. Se puede llegar a cualquier parte del centro cómodamente a pie. Para que Puerto Madero se haga parte completa del centro, va a requerir que se lo entreteja peatonalmente con la ciudad. No debe estar separado por autopistas, ni siquiera por playas de estacionamiento. Si uno mira hacia el futuro no es difícil imaginarse esta nueva zona de Buenos Aires

Puerto Madero offers Buenos Aires a unique opportunity: to extend both its civic and commercial centers. This is rarely the case in big cities. Because it is right beside the downtown area, the land itself is extremely valuable. Because of the proximity of Costanera Sur Nature Reserve there is the opportunity for more open spaces than most traditional cities. The crux for me is the way this new area becomes one with the old city. The great virtue of Buenos Aires is that it is very pleasant to stroll in –one can get anywhere in the center on foot. In order that Puerto Madero may be completely integrated to the city center it must be connected by easy walking accesses with the city. It must not be cut off by highways, not even by large parking lots. When one looks into the future it is not difficult to imagine this new area of Buenos Aires with a great bustle of life, not only in the feeding houses

con una gran densidad de vida. No sólo con los restaurantes y oficinas que ya existen, sino con gran cantidad de viviendas y lugares de recreación y cultura. Bien guiado, Puerto Madero le puede dar a Buenos Aires más que una oportunidad inmobiliaria. Le puede dar una nueva vida, en un área joven, llena de energía y abierta a todo el mundo.

Puerto Madero ha tenido mucha suerte en comenzar reciclando sus galpones. Esto hace de esta zona no sólo un lugar nuevo, sino también un lugar bien conectado con el pasado. Y haber comenzado reciclando estos galpones demuestra una actitud de respeto y aprecio por el patrimonio común, reconoce que somos todos uno, unidos a través de las distancias y del tiempo.

Los galpones son ya una imagen querida, una imagen de este éxito. No podría haber mejor comienzo para esta gran nueva empresa.

and offices, but also in homes, cultural centers and recreational areas. If well planned, Madero can give Buenos Aires more than just a building opportunity. It can give it new life in a young neighborhood, full of energy and open to the whole world.

Puerto Madero has been very fortunate in being able to recover the old warehouses. They not only provide a new site, but also one intimately connected with the past. The recycling of this area shows an attitude of respect and understanding of the common heritage, it recognizes that we are all one, connected over time and distance. The warehouses are already a much-loved image, a symbol of success. There was no better way to start this great new project.

PUERTO MADERO

PROYECTO URBANO PARA PUERTO MADERO

Juan Manuel Borthagaray
Cristián Carnicer, Pablo Doval,
Enrique García Espil,
Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez,
Antonio Tufaro, Eugenio Xaus, Arqs.

PASEO PUBLICO PEATONAL

Proyecto
Hampton – Rivoira y Asociados

Diseño de mobiliario urbano
Arq. Diana Cabeza

NUEVAS AREAS VERDES PARA PUERTO MADERO

Proyecto
Arqs. Eduardo Cajide, Alfredo Garay,
Irene Joselevich, Néstor Magariños, Graciela Novoa,
Adrián Sebastián, Carlos Verdecchia, Marcelo Vila.

OBRA DE INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS – SECTOR OESTE

Proyecto y dirección
Grimaux – Ene I

Construcción
Kantek – Enytek
Petersen Thiele & Cruz UTE

OBRA DE INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS – SECTOR ESTE

Proyecto y dirección
Latinoconsult

Construcción
Petersen Thiele & Cruz – Riva S.A.





SUPERFICIE TOTAL

170 hectáreas



SUPERFICIE A URBANIZAR

130.50 hectáreas



SUPERFICIE SECTOR OESTE

40.50 hectáreas



SUPERFICIE SECTOR ESTE

90 hectáreas



DIQUE 4

1
MUSEO
COLECCION FORTABAT
proyecto
Rafael Viñoly Architects PC /
Arqs. Tarsitano,
Godoy Colombo

6
YACHT CLUB
PUERTO MADERO
proyecto
Arqs. Robredo,
Marino, Villegas

2
IRSA
EDIFICIO DE OFICINAS
proyecto
Arqs. Baudizzone, Lestard,
Varas / Arqs. Urgell,
Penedo, Urgell /
Arqs. Manteola,
Sánchez Gómez, Santos,
Solsona, Salaberry.

7
EDIFICIO TELECOM
proyecto
Kohn, Pedersen & Fox
estudio asociado
Hampton - Rivoira
y Asociados

3
S.I.I.P
EDIFICIO DE OFICINAS
proyecto
Arqs. Manteola, Sánchez
Gómez, Santos, Solsona,
Salaberry / Arq. Salama

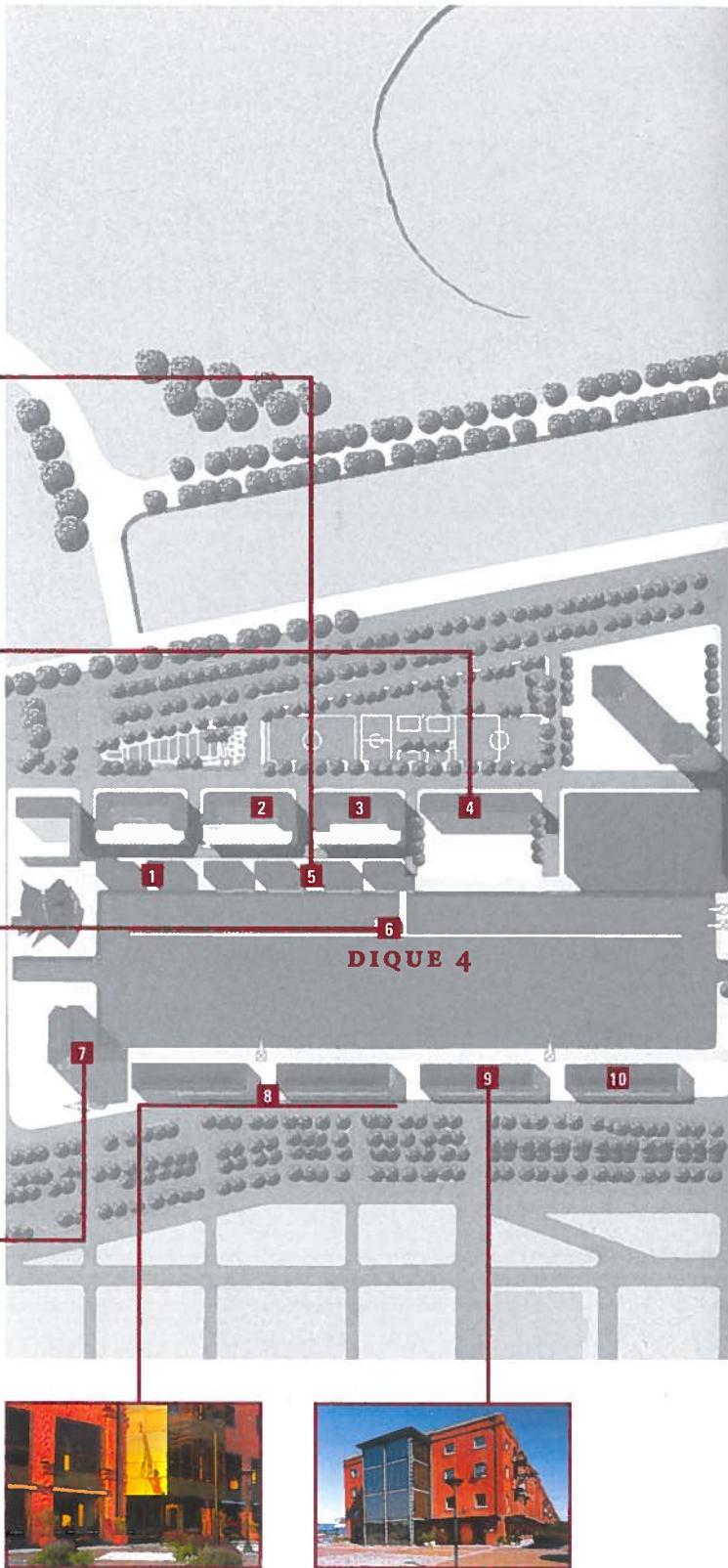
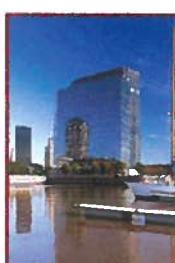
8
PUERTO VIAMONTE 1 Y 2
proyecto
Juan Carlos López
y Asociados /
Peralta Ramos / SEPPRA
Arqs. Robirosa / Beccar
Varela - Pasinato

4
MADERO PLAZA
EDIFICIO DE OFICINAS
proyecto
Arqs. Dujovne, Hirsch
y Asociados /
Arq. Fernández Prieto
& Asociados

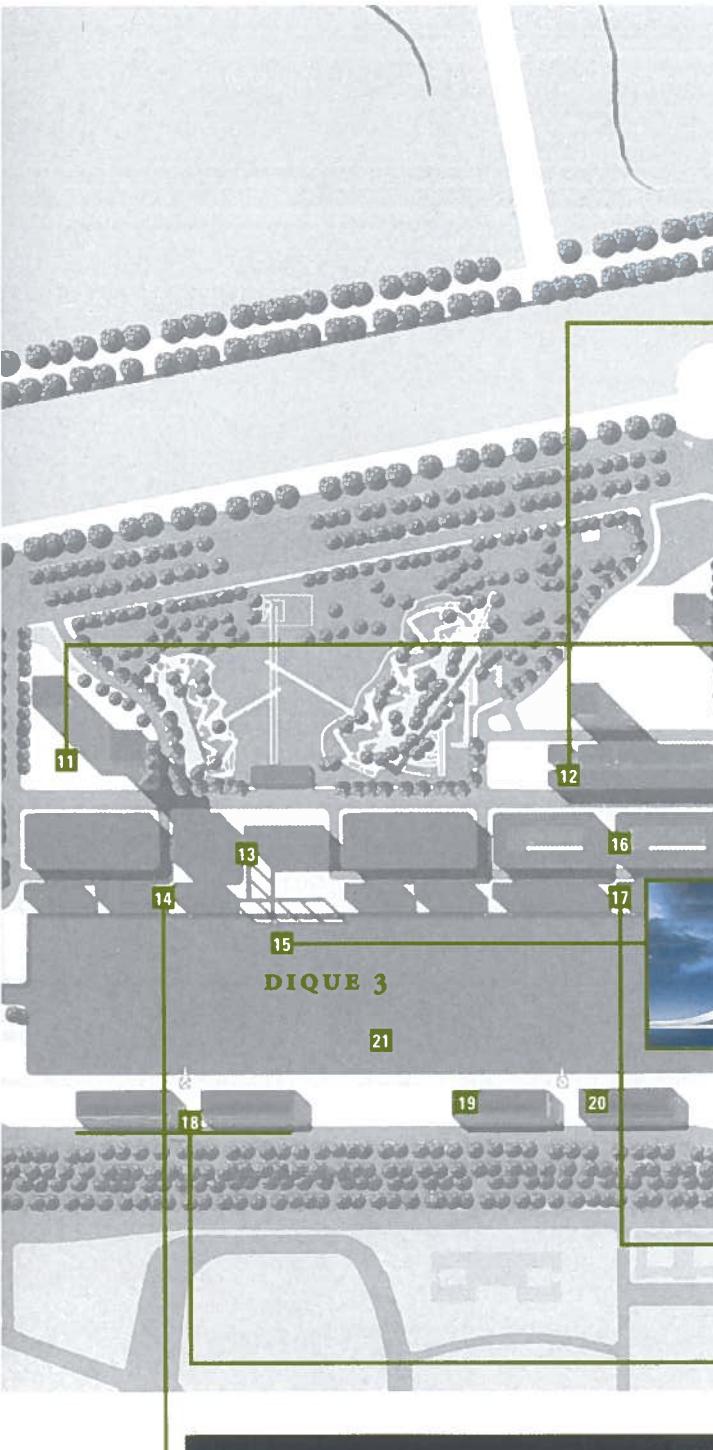
9
DOCK DEL PLATA
proyecto y dirección
Comercial del Plata
Construcciones
coordinación del proyecto
Arq. Patricia Arturi
proyecto área comercial
Arqs. Pfeifer - Zurdo

5
PUERTO DEL CENTRO
proyecto
Arqs. Robredo,
Marino, Villegas

10
CITY PORT BUILDING
anteproyecto inicial
Arq. Schusterman
proyecto final
Arqs. Robredo, Savi, Tizón



DIQUE 3



11
DIQUE 3 TOWERS
proyecto

Hellmuth, Obata + Kassabaum, Inc.
Architecture Consulting,
Arqs. / Arqs. Manteola,
Sánchez Gómez, Santos,
Solsona, Salaberry.



16
QUINTA FUNDACION
DEL PUERTO
proyecto
Arq. Fernández Prieto
y Asociados

17
MUSEO DEL MAR
Y LA NAVEGACION
proyecto

Estudio Mario Roberto
Alvarez y Asociados /
Arq. Bilik

12
INSTITUTO TORCUATO
DI TELLA /
C.E.C.E. / CAPUTO S.A.
proyecto

Arqs. Estudio Biscayart,
Rumieri
estudio asociado
Fernández De Luco,
Marchetti, Silvestre
Begnis y Asociados, Arqs.

18
IRSA
proyecto
Dujovne, Hirsch y asociados
/ Juan Carlos López
y Asociados /
Arqs. Manteola,
Sánchez Gómez, Santos,
Solsona, Salaberry.

13
EL MALECON DEL DIQUE
proyecto
Arq. Bilik



14
HOTEL HILTON /
SOUTH CONVENTION
CENTER / HILTON APART /
CINEMA PARADISO /
EDIFICIOS PORTEÑO
PLAZA 1, 2 Y 3
proyecto

Estudio Mario Roberto
Alvarez y Asociados

19
LOFTS DE MADERO
proyecto
Arqs. Baudizzone,
Lestard, Varas.

20
PASEO DEL PUERTO
proyecto
Arqs. Baudizzone,
Lestard, Varas / Arqs. Fryd,
Swec / Arq. Bilik /
Ings. Fliger / Kogan

15
PUENTE PEATONAL
proyecto
Arq. Santiago Calatrava

21
BUQUE MUSEO ARA
FRAGATA SARMIENTO



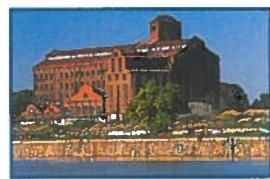
DIQUE 2

1
TORRES DEL PUERTO /
PROA DEL PUERTO /
CONDER - VIVIENDAS

9
EDIFICIOS DE
VIVIENDAS GIJÓN S.A.
proyecto
Arqs. Dujovne, Hirsch
y Asociados

2
OBRAS CIVILES S.A. -
VIVIENDAS Y OFICINAS

10
IRSA
EDIFICIOS COSTEROS
proyecto



3
MOLINO EL PORTEÑO
proyecto
Philippe Starck

4
VIVIENDAS / OFICINAS
proyecto
Estudio Aisenson



5
TERRAZAS DE PUERTO
MADERO - VIVIENDAS
proyecto
Arq. Fernández Prieto
& Asociados

11
UNIVERSIDAD
CATÓLICA ARGENTINA
proyecto
Arq. Altuna y Asociados

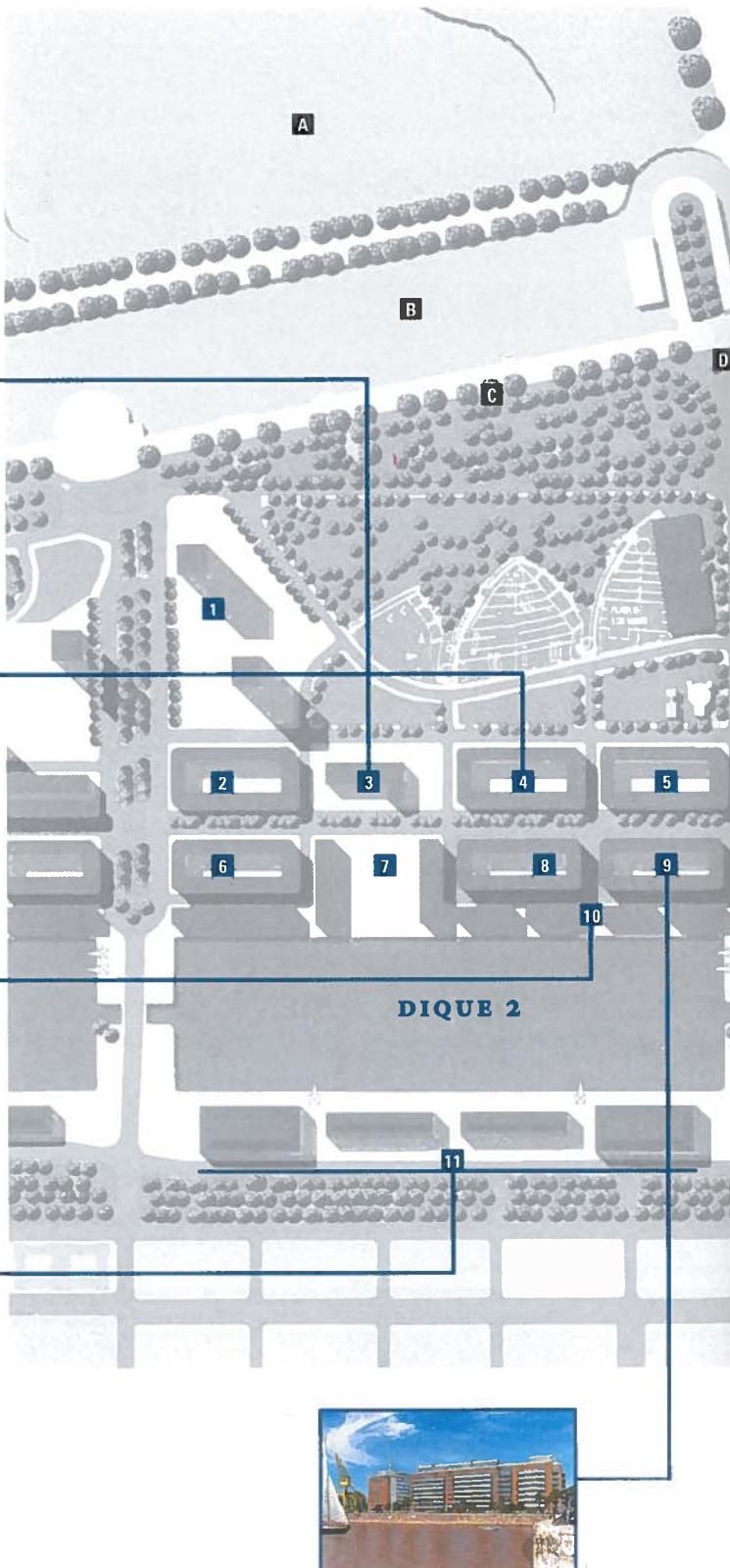


6
OBRAS CIVILES S.A. -
VIVIENDAS

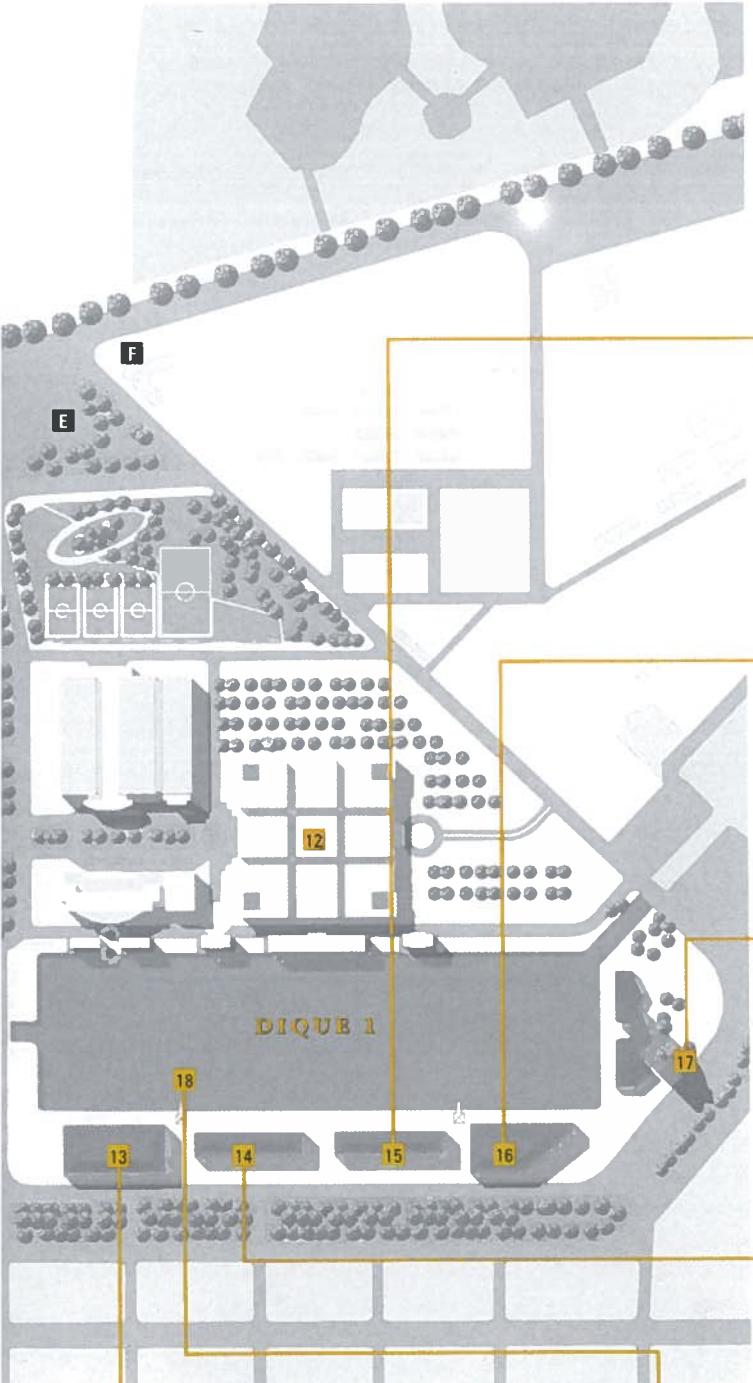
7
OBRAS CIVILES S.A. -
OFICINAS



8
EVERGREEN HOTEL



DIQUE 1



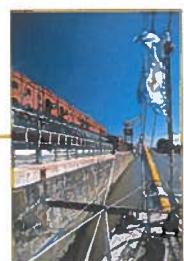
12
NEW SIDE S.A.



13
DIQUE 1 S.A.
proyecto
SEPPRA



14
COSTAS DEL PLATA
proyecto
Arqs. Dujovne, Hirsch
y Asociados



15
PUERTO SANTO
proyecto
Arqs. Dujovne, Hirsch
y Asociados

16
DOCK DEL SOL
proyecto
Arq. Fernández Prieto
& Asociados

17
EDIFICIO MALECON
proyecto
HOK International LTD /
Estudio Aisenson

18
BUQUE MUSEO ARA
CORBETA URUGUAY



A
RESERVA ECOLOGICA
COSTANERA SUR

B
LAGUNA DE LOS COYPOS

C
ANTIGUA
COSTANERA SUR

D
FUENTE DE
LAS NEREIDAS

E
TEATRO GRIEGO

F
MUSEO DE CALCOS Y
ESCULTURA COMPARADA
ERNESTO DE LA CARCOVA

DIRECTORIO / Board of Directors

**DESDE EL 10 DE JULIO DE 1990
HASTA EL 30 DE ABRIL DE 1991**

**FROM JULY 10, 1990
THRU' APRIL 30, 1991**

C.P.N. VICCO, RAÚL JUAN
ARQ. GARAY, ALFREDO MÁXIMO
SR. ANTA, ALBERTO
SR. CONDE, JESÚS BENJAMÍN
SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO
DR. POU, PEDRO

**DESDE EL 30 DE ABRIL DE 1991
HASTA EL 28 DE FEBRERO DE 1992**

**FROM APRIL 30, 1991
THRU' FEBRUARY 28, 1992**

SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO
SR. CONDE, JESÚS BENJAMÍN
DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE
DR. CORACH, JORGE EDUARDO
ARQ. GARAY, ALFREDO MÁXIMO
C.P.N. VICCO, RAÚL JUAN

**DESDE EL 28 DE FEBRERO DE 1992
HASTA EL 30 DE ABRIL DE 1992**

**FROM FEBRUARY 28, 1992
THRU' APRIL 30, 1992**

SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO
SR. CONDE, JESÚS BENJAMÍN
DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE
DR. CORACH, JORGE EDUARDO
ARQ. GARAY, ALFREDO MÁXIMO
C.P.N. VICCO, RAÚL JUAN

DIRECTORIO - COMISIÓN FISCALIZADORA / Board of Directors - Comptrolling Committee

**DESDE EL 30 DE ABRIL DE 1992
HASTA EL 30 DE JUNIO DE 1992**

**FROM APRIL 30, 1992
THRU' JUNE 30, 1992**

SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO
DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE
LIC. BUERBA, JORGE
SR. CONDE, JESÚS BENJAMÍN
DR. CORACH, JORGE EDUARDO
ARQ. GARAY, ALFREDO MÁXIMO

**DESDE EL 30 DE JUNIO DE 1992
HASTA EL 31 DE OCTUBRE DE 1992**

**FROM JUNE 30, 1992
THRU' OCTOBER 31, 1992**

SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO
DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE
PROF. CASAS, DAVID JORGE
DR. CORACH, JORGE EDUARDO
ARQ. GARAY, ALFREDO MÁXIMO

**DR. ARAUJO MÜLLER, JORGE
DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO
DR. SALOMONI, JORGE**

**DESDE EL 31 DE OCTUBRE DE 1992
HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1992**

**FROM OCTOBER 31, 1992
THRU' DECEMBER 31, 1992**

SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO
DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE
PROF. CASAS, DAVID JORGE
DR. CORACH, JORGE EDUARDO
ARQ. GARAY, ALFREDO MÁXIMO
DR. SEVA, DANTE ERNESTO

**DR. ARAUJO MÜLLER, JORGE
DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO
DR. SALOMONI, JORGE**

**DESDE EL 31 DE DICIEMBRE DE 1992
HASTA EL 30 DE MAYO DE 1993**

**FROM DECEMBER 31, 1992
THRU' MAY 30, 1993**

SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO
DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE
PROF. CASAS, DAVID JORGE
DR. CORACH, JORGE EDUARDO
DR. SEVA, DANTE ERNESTO

**DR. ARAUJO MÜLLER, JORGE
DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO
DR. CAIELA, PASCUAL**

**DESDE EL 30 DE MAYO DE 1993
HASTA EL 30 DE DICIEMBRE DE 1993**

**FROM MAY 30, 1993
THRU' DECEMBER 30, 1993**

**SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO
DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE**

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

PROF. CASAS, DAVID JORGE

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

DR. SEVA, DANTE ERNESTO

**DR. ARAUJO MÜLLER, JORGE
DR. GIACOSA, LUIS RODOLFO**

DR. TAUZIET, GASTÓN

**DESDE EL 31 DE DICIEMBRE DE 1993
HASTA EL 30 DE JUNIO DE 1994**

**FROM DECEMBER 31, 1993
THRU' JUNE 30, 1994**

DR. RUIZ, ANGEL RAFAEL

DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

PROF. CASAS, DAVID JORGE

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO

**DR. ARAUJO MÜLLER, JORGE
DR. GIACOSA, LUIS RODOLFO**

DR. TAUZIET, GASTÓN

**DESDE EL 31 DE DICIEMBRE DE 1994
HASTA EL 30 DE JUNIO DE 1996**

**FROM DECEMBER 31, 1994
THRU' JUNE 30, 1996**

DR. RUIZ, ANGEL RAFAEL

DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

PROF. CASAS, DAVID JORGE

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

SR. GIANA, EDUARDO ANTONIO

**DR. ARAUJO MÜLLER, JORGE
DR. GIACOSA, LUIS RODOLFO**

DR. TAUZIET, GASTÓN

**DESDE EL 30 DE JUNIO DE 1996
HASTA EL 30 DE SETIEMBRE DE 1996**

**FROM JUNE 30, 1996
THRU' SEPTEMBER 30, 1996**

DR. RUIZ, ANGEL RAFAEL

DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

PROF. CASAS, DAVID JORGE

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

DR. PERLINI, GABRIEL

DR. ARAUJO MÜLLER, JORGE

DR. GIACOSA, LUIS RODOLFO

DR. TAUZIET, GASTÓN

**DESDE EL 30 DE SETIEMBRE DE 1996
HASTA EL 30 DE JUNIO DE 1997**

**FROM SEPTEMBER 30, 1996
THRU' JUNE 30, 1997**

ESCR. OYHANARTE, HORACIO A.

DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE

LIC. CARMAN, FEDERICO

PROF. CASAS, DAVID JORGE

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

DR. RUIZ, ANGEL RAFAEL

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

DR. GIACOSA, LUIS RODOLFO

DR. MAQUES, ALBERTO

**DESDE EL 30 DE JULIO DE 1997
HASTA EL 11 DE MAYO DE 1998**

**FROM JULY 30, 1997
THRU' MAY 11, 1998**

ARQ. FAZIO, ENRIQUE CÉSAR

DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE

LIC. CARMAN, FEDERICO

PROF. CASAS, DAVID JORGE

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

DR. RUIZ, ANGEL RAFAEL

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

DR. GIACOSA, LUIS RODOLFO

DR. MAQUES, ALBERTO

**DESDE EL 11 DE MAYO DE 1998
HASTA EL 25 DE AGOSTO DE 1998**

**FROM MAY 11, 1998
THRU' AUGUST 25, 1998**

PROF. CASAS, DAVID JORGE

ARQ. FAZIO, ENRIQUE CÉSAR

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE

LIC. CARMAN, FEDERICO

DR. RUIZ, ANGEL RAFAEL

DR. MAQUES, ALBERTO

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

DR. GIACOSA, LUIS RODOLFO

**DESDE EL 25 DE AGOSTO DE 1998
HASTA EL 2 DE SETIEMBRE DE 1998**

**FROM AUGUST 25, 1998
THRU' SEPTEMBER 2, 1998**

PROF. CASAS, DAVID JORGE

ARQ. FAZIO, ENRIQUE CÉSAR

DR. BOSSI, PABLO ENRIQUE

LIC. CARMAN, FEDERICO

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

DR. RUIZ, ANGEL RAFAEL

DR. MAQUES, ALBERTO

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

DR. BALANGIONE, ARIEL ROGELIO

**DESDE EL 2 DE SETIEMBRE DE 1998
HASTA EL 1 DE MARZO DE 1999**

**FROM SEPTEMBER 2, 1998
THRU' MARCH 1, 1999**

PROF. CASAS, DAVID JORGE

ARQ. FAZIO, ENRIQUE CÉSAR

LIC. CARMAN, FEDERICO

DR. CORACH, JORGE EDUARDO

PROF. MARTÍNEZ, LUIS

DR. RUIZ, ANGEL RAFAEL

DR. MAQUES, ALBERTO

DR. ARENAS, GONZALO AUGUSTO

DR. BALANGIONE, ARIEL ROGELIO



páginas / pages 10 - 12

DIRECCIÓN DE FOTOGRAFÍA
DE LA CASA DE GOBIERNO

páginas / pages 14 - 39 - 44

ARCHIVO FOTOGRÁFICO DEL GOBIERNO
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

páginas / pages 16 - 19 - 22

COLECCIÓN EDGARDO ROCCA

páginas / pages 18 - 25 - 31 - 52

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

página / page 21

GENTILEZA ANTONIO MANULI

páginas / pages 36 - 41 - 88

GENTILEZA EDUARDO GIANA

páginas / pages 56 - 57 - 67

ARCHIVO DIARIO LA NACIÓN

páginas / pages 83 - 92 - 94 - 96

98 - 100 - 102 - 104 - 106 - 108 - 110 - 112 - 124

ARCHIVO CAPMSA

página / page 114

HANK MORGAN

Proyecto

CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A.

Coordinación

MARINA LARIVIÈRE DE BETHLEN

MARÍA SCAVINO

MARCELA SUÁREZ

ROBERTO D'ANGELO

Redacción

FELISA LARIVIÈRE

Diseño

A / S ESTUDIO DE DISEÑO

NATALIA ARAKAKI / DAFNE SIMKIN

Fotografía

DANIELA MAC ADDEN

Investigación periodística

VALERIA AGNELLI

Corrección

MARÍA CARMAN

RAQUEL BUSTO

Traducción

ANA CLAUDIA TURCZAK

MAURICIO RUMBOIL

PUBLICADO POR EDICIONES LARIVIÈRE

Agradecimientos / Acknowledgements

Queremos agradecer a todos los que, con su testimonio, contribuyeron a reseñar los diez años de la gestión de la Corporación. Un reconocimiento especial para:

Iván Achával • Toribio Achával • Luis Aragón • Juan Manuel Borthagaray • Pablo Bossi • Hugo Dietrich • Berardo Dujovne • Enrique Fazio • Emilio Fernández • Felipe Figuero • Nicolás Gallo • Alfredo Garay • Enrique García Espil • Eduardo Giana • Jorge Ginevra • Alberto González • Pablo Huberman • Julio Keselman • Carlos Lebrero • Néstor Magoniños • Luis Maronese • Jorge Moscato • Germán Neuss • Graciela Novoa • Marco Pasinato • Diego Peralta Ramos • Emilio Rivoira • Carlos Rodríguez • Miguel Sagastume • Odilia Suárez • Eugenio Xaus •

Agradecemos también a: Edgardo Rocca, presidente de la Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre y Barrio Puerto Madero, por su valiosa contribución y por los dieciséis años de trabajo orientados a difundir la historia de nuestro puerto.

Susana La Porta Drago (César Pelli & Associates Inc Architects) • Guillermo Madero • Alejandro Bellifemine • Eugenia Salas • José Echeverría • Dirección de Fotografía de la Casa de Gobierno • Archivo Fotográfico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires • Archivo General de la Nación • Liliana Maghenzani, Jefa de Archivo del diario La Nación.

We hereby express our appreciation to all who with their testimonies have contributed to review the work of the Corporación; special thanks to:

Iván Achával • Toribio Achával • Luis Aragón • Juan Manuel Borthagaray • Pablo Bossi • Hugo Dietrich • Berardo Dujovne • Enrique Fazio • Emilio Fernández • Felipe Figuero • Nicolás Gallo • Alfredo Garay • Enrique García Espil • Eduardo Giana • Jorge Ginevra • Alberto González • Pablo Huberman • Julio Keselman • Carlos Lebrero • Néstor Magoniños • Luis Maronese • Jorge Moscato • Germán Neuss • Graciela Novoa • Marco Pasinato • Diego Peralta Ramos • Emilio Rivoira • Carlos Rodríguez • Miguel Sagastume • Odilia Suárez • Eugenio Xaus •

We also thank Edgardo Rocca, president of the Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre and Barrio Puerto Madero, for his valuable contribution and his sixteen years of dedication to divulge our port's history.

Susana La Porta Drago (César Pelli & Associates Inc., Architects) • Guillermo Madero • Alejandro Bellifemine • Eugenia Salas • José Echeverría • Dirección de Fotografía de la Casa de Gobierno • Archivo Fotográfico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires • Archivo General de la Nación • Liliana Maghenzani, Jefa de Archivo del diario La Nación.



CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A.

Av. Leandro N. Alem 628 - 4º piso - (1001) - Buenos Aires - Argentina

Tel. / Fax: (54 11) 4 313-0379 / 0380

e-mail: info@puertomadero.com

página web: <http://www.puertomadero.com>



EDICIONES LARIVIÈRE S.A.

Talcahuano 768 - 10º piso - (1013) - Buenos Aires - Argentina

Tel. / Fax: (54 11) 4 372-8383

e-mail: elariviere@impsat1.com.ar

Queda hecho el depósito que previene la Ley 11.723.

Compilación © 1999 EDICIONES LARIVIÈRE S.A.

Textos y fotografías © 1999 CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO S.A.

Reservados todos los derechos.

Impreso en Chile en octubre de 1999.

Primera edición

I.S.B.N: 987-9395-03-4

PUERTO MADERO