PUERTO
MADERO

PUERTO
MADERO

CORPORACION ANTIGUO PUERTO MADERO

SPIRIT
OF
CARDIFF

Cien años atrás la Argentina abría la puerta grande al mundo con la inauguración del Puerto Madero. Su temprana obsolescencia marcó durante décadas el deterioro de un espacio vital de la ciudad de Buenos Aires frente al Río de la Plata. Este libro muestra la evolución del área de Puerto Madero y la magia transformadora del proceso, llevado adelante por la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., para integrarla definitivamente a la ciudad.

One hundred years ago, Argentina opened her doors wide to the world by inaugurating the Madero Port. The port's early obsolescence would mean, for decades, the decay of Buenos Aires city's vital space facing the River Plate. This book depicts the evolution of Madero Port and the transforming magic of the process undertaken by "Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.", which definitly returned the area to the city's life.

## Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

**Directorio**

Profesor Jorge David Casas
**Presidente**

Dr. Alberto Maques
**Vicepresidente**

Dr. Eduardo Corach
Dr. Emilio Perrot
Dr. Angel Ruiz
Lic. Luis Martínez
**Directores**

**Comisión Fiscalizadora**

Dr. Luis Cariola
**Presidente**

Dr. Gonzalo Arenas
**Vicepresidente**

Dr. Ariel Balangione
**Síndico**

**Gerencia**

Dr. Luis Rodolfo Giacosa
**Gerente General**

## Presidencia de la Nación

Dr. Carlos Saúl Menem
**Señor Presidente**

Dr. Carlos Federico Ruckauf
**Señor Vicepresidente**

Dr. Carlos Vladimiro Corach
**Ministro del Interior**

Dr. Manuel Guillermo García Sola
**Ministro de Cultura y Educación**

Lic. Jorge M. R. Rodríguez
**Ministro de Defensa**

Dr. Roque Benjamín Fernández
**Ministro de Economía, Obras y Servicios Públicos**

Ing. Agr. Jorge Alberto Rodríguez
**Ministro Jefe de Gabinete**

Dr. Raúl Enrique Granillo Ocampo
**Ministro de Justicia**

Ing. Guido José Mario Di Tella
**Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto**

Dr. Alberto José Mazza
**Ministro de Salud y Acción Social**

Dr. José Alberto Uriburu
**Ministro de Trabajo y Seguridad Social**

## Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Dr. Fernando de la Rúa
**Jefe de Gobierno**

Dr. Enrique José Olivera
**Vicejefe de Gobierno**

Sr. Eduardo Delle Ville
**Secretario de Hacienda y Finanzas**

Arq. Enrique García Espil
**Secretario de Planeamiento Urbano**

Ing. Hugo Clausse
**Secretario de Producción y Servicios**

Sr. Darío Eduardo Lopérfido
**Secretario de Cultura**

Prof. Mario Alberto Gianonni
**Secretario de Educación**

Lic. María Cecilia Felgueras
**Secretaria de Promoción Social**

Dr. Héctor José Lombardo
**Secretario de Salud**

Ing. Rafael Kohanoff
**Secretario de Industria, Comercio y Turismo**

Sr. Norberto La Porta
**Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo**

Sr. Hernán Lombardi
**Secretario de Turismo**

P U E R T O M A D E R O

## INDICE / CONTENTS


**17** Puerto Madero. Su historia.
History of Puerto Madero.

**55** Puerto Madero. Su presente.
Puerto Madero. Its present.

**81** Los diques.
The piers.

**133** Un nuevo barrio porteño.
A new neighborhood in Buenos Aires.


E D I C I O N E S L A R I V I È R E - B U E N O S A I R E S - A R G E N T I N A

Ediciones Larivière,
Buenos Aires, Argentina

Reseña Histórica:
Félix Luna

Texto:
Felisa Larivière

Traducción:
Edward Shaw

Fotografías:
Daniela Mac Adden

Arte y diseño:
Roberto García Balza
Marcela Gonzalez

Coordinación General:
Marina Larivière de Bethlen
Marcela Suárez

Textos y fotografías, copyright, 1999
Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Compilación, copyright, 1999
Ediciones Larivière S.A.

Impreso en Francia
ISBN 987-9395-02-6

Todos los derechos reservados según convenciones internacionales de copyright. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o utilizada, almacenada o transmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea electrónico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia sin permiso previo del editor.

CONSERVACION DEL PUERTO
AÑO · TALLERES · 1899

# Puerto Madero. Su historia
## History of Puerto Madero

**Félix Luna**

Cuando el oidor de Charcas Juan de Matienzo sugería al Rey la necesidad de fundar una ciudad allí donde don Pedro de Mendoza asentó la primera Buenos Aires en 1536, insistía en la necesidad de "abrir puertas a la tierra". En efecto, ya era clara la urgencia de establecer otra vía de comunicación con el Alto Perú, sobre todo Potosí, que no fuera la larga y riesgosa que venía desde el istmo de Panamá, llegaba a Lima y luego de atravesar fragosas sierras arribaba al gran centro argentífero. Una entrada por el Río de la Plata, con escalas en Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán y Salta, era mucho más corta y sin grandes obstáculos naturales.

Esta es la concepción que llevó a Juan de Garay a fundar la ciudad de Buenos Aires en 1580. Una ciudad que era apenas un boceto, dada la cortedad de sus pobladores, la inexistencia en su jurisdicción de yacimientos minerales y la hostilidad de los aborígenes, a los cuales no podía reducírselos en encomiendas como mano de obra.

A estos inconvenientes se sumaba otro: el deseado puerto no era tal. Las orillas occidentales del estuario del Plata eran bajas y barrosas, la profundidad de las aguas en las cercanías de la nueva población era escasa y las orillas estaban erizadas de toscas. A lo cual debía agregarse la cantidad de bancos de arena existentes en todo el trayecto del río, desde su embocadura en el Atlántico, obstáculos mal conocidos en la época que significaban peligros mortales para la navegación. Con lo cual "la puerta de la tierra" no era más que una

**Escalones de hierro fundido, uno de los materiales que caracterizó la construcción del puerto. A pesar de la importancia estratégica de Buenos Aires, "la puerta de la tierra" tardaría varios siglos en abrirse.**

Cast-iron stairs used in building the installations at the port. In spite of the strategic importance of Buenos Aires, this "gateway to the interior" took several centuries to open.

When Juan de Matienzo, the Magistrate of Charcas, urged his King to found a city where Don Pedro de Mendoza had originally established Buenos Aires, he insisted on the importance of "opening gateways to the plains". The goal was to find an alternate route to Alto Perú, specially to Potosí. Crossing the Isthmus of Panamá, then down to Lima, and over the rugged highlands to the mythical mountain of silver was long and dangerous. Entering through the estuary of the Plate, and then continuing overland to Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, and Salta, the trip would be made much shorter and free of natural obstacles.

It was with this object in mind that Juan de Garay founded Buenos Aires in 1580. The hostility of the local aborigines who could not be set to work on state-run agricultural colonies, combined with a lack of vision and no mineral deposits, meant that the new settlement lacked the essentials of a true city.

Perhaps the most significant problem, however, was the port: the western coast of the Plate was low and muddy, the water at the river's edge was shallow, and the banks littered with hard sedimentary outcrops. Lastly there were many sandbars in the river flowing out to the Atlantic. Furthermore, no accurate charts existed, so these natural obstacles constituted a danger

**Plano del año 1782 de la Ciudad y Plaza de la Santísima Trinidad Puerto de Santa María de Buenos Ayres, que muestra la relevancia de La Boca del Riachuelo para la navegación. El proyecto de Luis Huergo proponía construir allí el puerto.**

A map made in 1782 of the city and the main plaza of the Santísima Trinidad Puerto de Santa María de Buenos Ayres indicates the importance of the mouth of the Riachuelo for navigation. A project prepared by Luis Huergo proposed building the port there.

iniciativa voluntarista, que podría tener andamiento en el futuro pero que entonces, últimas décadas del siglo XVI y primeras del XVII, eran insuperables.

No es de extrañar, pues, que los pocos navíos de registro, es decir, autorizados por la Corona, para llegar a Buenos Aires tuvieran que echar anclas a más de una legua de la población, desembarcando su mercadería y eventuales pasajeros en chalupas[1] o, si las aguas estaban bajas, en grandes carretas tiradas por bueyes que con el río al pecho lograban trabajosamente llegar a la orilla. Esto, si no acontecía que una repentina sudestada[2] obligara a los navíos a permanecer días y días a la vista de la costa sin poder desembarcar o embarcar personas y bienes.

¡Qué puerto! Y sin embargo no había otra entrada al continente sur por la parte atlántica que pudiera utilizarse, y en consecuencia Buenos Aires, muy lentamente al principio, se fue convirtiendo en el fin (o el principio según se mire) de "la ruta de la Plata" que llevaba al Tucumán y al Alto Perú. Y también a Chile, pues no faltaban viajeros que, en lugar de navegar frente a las costas patagónicas y rodear al temible Cabo de Hornos, preferían desembarcar en la ciudad de Garay y atravesar a caballo o en carreta las dilatadas pampas que separaban al Plata de la cordillera de los Andes. Con un puerto inexistente, Buenos Aires era el lugar de paso indispensable para arribar a las regiones del cono sur americano.

Por otra parte, la ciudad, pobrísima en las primeras décadas de su existencia, no tenía bienes para mercar y en consecuencia el tráfico por el río carecía de incentivos. Y esta situación se prolongó hasta que los porteños descubrieron el cuero.

Hoy no tenemos idea de la importancia del cuero, materia prima para elaborar toda suerte de objetos. No sólo zapatos sino fornituras y correajes para los soldados, forro de los ejes de los

*1. Embarcación pequeña*
*2. Tormenta con huracán del sudeste*

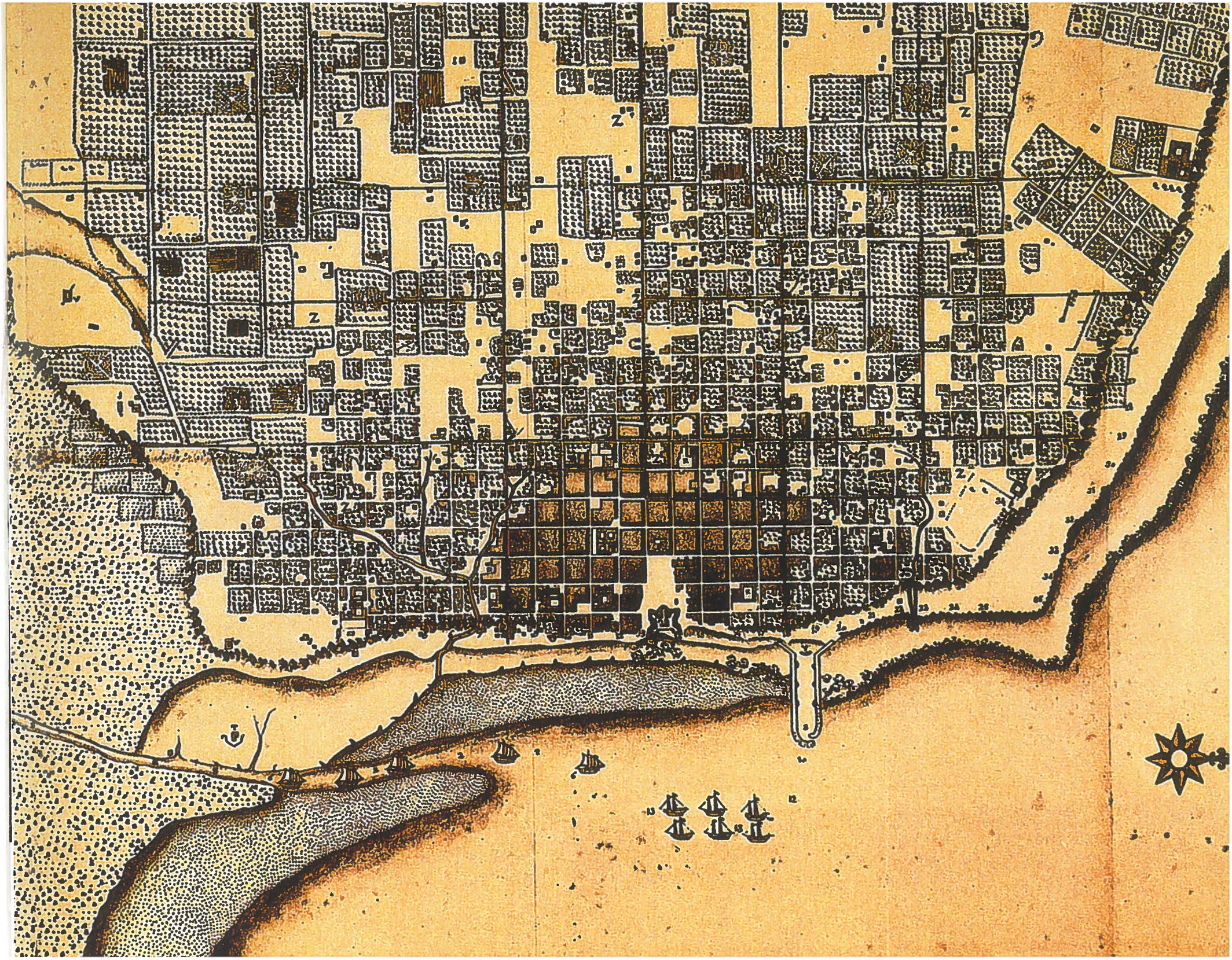
to navigators. Such impediments reduced the "gateway to the plains" to an exercise in wishful thinking, a situation that might ease in the future but at the turn of the 17th century seemed impossible to overcome.

It is not surprising, then, that the few registered ships allowed by the Crown to dock at Buenos Aires had to anchor more than a league from the settlement, unloading cargo and occasional passengers onto sloops, or when the water was shallow enough, onto large carts pulled by oxen. These animals, with the water almost to their bellies, had to struggle to reach the shore. And when, for instance, a strong south wind blew, ships had to wait at anchor offshore for many days, unable to disembark or load passengers and merchandise.

What a poor excuse for a port! Yet, with no other access to the southern continent from the Atlantic, Buenos Aires, gradually, became the end (or the beginning, depending on the point of view) of the " Silver Route " that led to Tucumán and Alto Perú, and to Chile as well. There were travellers who, instead of navigating the coast of Patagonia to round Cape Horn, preferred disembarking at the city of Garay and cross the endless pampas on horse or by cart to reach the Andes. In spite of its precarious port, Buenos Aires, also, provided access to other regions in the Southern Cone.

In addition, the city, so poor in the early decades of its existence, had no goods to trade and, consequently, there was little river traffic. This situation remained the same until the porteños discovered leather.

Today, we cannot imagine the importance of leather back then as a raw material for making all kind of things. It served not only for shoes, but for cartridge cases and belting for



carruajes, muchísimos objetos para el hogar, incluso para forro de paredes en las casas más ricas, petos y corazas, petacas y otras muchas cosas. Europa estaba siempre ávida de cuero y aquí, en las pampas bonaerenses, vagaban millones de vacunos mostrencos.

Fue entonces, hacia 1620 aproximadamente, cuando empezó el período de las vaquerías. Ocho o diez hombres bragados se juntaban para dirigirse a la inmensidad de la pampa. Cuando detectaban un rodeo de vacunos sin dueño, entraban a caballo en el conjunto y desjarretaban a las reses con una especie de lanza. Luego que comprobaban que un número grande de vacunos estaba en el suelo, los iban degollando y los cuereaban. Todo el resto del animal, carne, huesos, astas, quedaba allí en un desperdicio total. Los cueros se iban estibando en carretas y luego en Buenos Aires se curaban y posteriormente se cargaban en los navíos que llegaban para transportarlos a Europa. El cuero, pues, se convirtió en el principal elemento de exportación con que contaban los porteños, y esa moneda les permitía importar lo que la ciudad precisaba, en primer lugar los esclavos. La operación de cargar los cueros era larga y difícil puesto que había que llegar hasta los navíos en carretas. Un muelle, aunque fuera pequeño, hubiera facilitado enormemente la operación pero, ya sabemos, nada había en la ciudad de Garay que fuera el atisbo de un puerto.

Buenos Aires había sido elevada en 1617 a la categoría de cabecera de la Gobernación del Río de la Plata. Pero la presencia de los sucesivos gobernadores no significó ninguna mejora portuaria. Al contrario, muchos gobernadores se implicaron en los contrabandos o en los remates forzosos de naves supuestamente arribadas por necesidad, que en realidad venían para que su cargamento se rematara a un grupo de vecinos que lo compraba a vil precio con la complicidad de las autoridades.

**La intensa actividad del flamante puerto, ilustrada en esta postal de fines del siglo pasado, sobrepasó en pocos años sus instalaciones.**

**A la derecha, vista del dique 4 un siglo atrás. El tráfico incesante de los barcos impulsará el colosal crecimiento económico del país y la corriente inmigratoria más grande de su historia.**

The intense activity of the new port, shown in this turn-of-the-century postcard, was soon to overflow the capacity of its installations.

On the right, view of Pier 4 one hundred years ago. The constant shipping movement impelled the colosal economic growth of the country and the largest influx of immigrants in its history.

soldiers, lining for the axles of carriages, a variety of household objects, even for lining the walls of the wealthiest homes. Europe needed leather, and the plains of the Province of Buenos Aires were home to millions of wandering cattle.

It became profitable by 1620 to round up wild cattle. Eight or ten men would join forces to venture into the immensity of the pampas. When they spotted stray cattle, they rode into the herd and hamstrung the animals with a spear-like weapon. After a considerable number lay felled on the ground, they cut their throats and skinned them. What remained was left to rot. The hides were sent by cart to tanneries in Buenos Aires, and then loaded onto ships for Europe. Leather became the settlement's main export, a currency that enabled porteños to import what the city needed, mostly slaves. The operation of shipping hides was a lengthy and difficult one, since the goods had to reach the harbor by cart. A dock, even if it were a small one, would have simplified the operation considerably, but as we know, there was not even a hint of a port in the city of Garay.

In 1617, Buenos Aires was granted the title of Capital of the Department of the River Plate. But despite a succession of governors, no improvements to the port were made. Instead, many were involved in smuggling or in forced auctions of ships permitted to anchor supposedly to carry out repairs. These ships ventured thus far so that their cargo could be auctioned and sold to a group of settlers at ridiculous prices with the complicity of the authorities.

Neither was there any improvement in the treatment of passengers. In 1720 the English, keen to exercise their monopoly as laid out by the Treaty of Utrech, arrived at the River Plate. After a long and often distressing voyage, the unfortunate

Buenos Aires — Dique No. 4.

Ni siquiera hubo mejoras para el desembarco de personas cuando los ingleses, en 1720 y como consecuencia del Tratado de Utrech, obtuvieron el monopolio del tráfico de esclavos en el Río de la Plata. Los desdichados negros, después de una travesía marítima generalmente larga y penosa, al llegar frente a Buenos Aires eran llevados en chalupas o carretas, encadenados, a los depósitos que la compañía británica había levantado en Retiro y cerca del actual Parque Lezama. Allí los africanos debían reponerse del viaje hasta emprender una nueva travesía, esta vez hacia el interior y eventualmente el Alto Perú para su venta. Era tal la hediondez que despedían los galpones donde alojaban a los negros, que hubo quejas de los vecinos y alguna vez debieron trasladarse a otros sitios más alejados de la ciudad.

Pero a mediados del siglo XVIII fue apareciendo un formidable competidor a la condición portuaria de Buenos Aires. Se trataba de Montevideo, que a partir de su fundación por Bruno Mauricio de Zabala empezó a soñar con reemplazar a la ciudad porteña en su carácter de "puerta de la tierra". Había motivos para acariciar esta ilusión: Montevideo contaba con una bahía perfecta, muy defendible, un puerto natural de condiciones infinitamente superiores para el tráfico de personas y mercaderías que Buenos Aires. Comparativamente, su acceso por agua era óptimo. Pero naturalmente, la ciudad oriental, para que los pasajeros o las mercaderías ingresaran al interior, debía trasponer dos grandes obstáculos naturales: los ríos Uruguay y Paraná. De todos modos, los celos de los comerciantes porteños frente a su posible rival duraron muchos años: tantos, que hacia 1805 el Consulado de Buenos Aires se opuso a que se colocara un faro en la entrada del puerto montevideano. Y hacia fines del siglo XIX, los grandes paquebotes y trasatlánticos que unían esta parte del

negroes were carried in chains on sloops or carts to warehouses that the British merchants had built in Retiro near what is today Parque Lezama. There, the Africans were permitted to recover from the journey, so they would be rested for the next trip, this time across the interior to Alto Perú, where they would be sold. The stench that came from the sheds where the negroes were kept was so awful that the neighbors complained and the enclosures were moved to the outskirts of the city.

Toward the first half of the 18th century, a rival appeared. Montevideo, ever since it had been founded by Bruno Mauricio de Zabala, dreamed of replacing Buenos Aires as the "gateway to the plains". Logical reasons sparked this hope: Montevideo had a perfect bay, which was easy to defend, and a natural port, which provided better facilities for passengers and cargo, far superior to that of Buenos Aires. Yet, Montevideo faced two important natural obstacles in transferring passengers and cargo to the interior: the Paraná and Uruguay rivers. Nevertheless, the jealousy of merchants in Buenos Aires lasted for many years; so long, in fact, that in 1805 the Consulate of Buenos Aires opposed the installation of a lighthouse at the entrance of the port of Montevideo. By the late 19th century, large transatlantic steamships that linked this part of the continent with Europe chose to anchor in Montevideo, and passengers to and from Buenos Aires had to take the packet boats that crossed the River Plate to embark and disembark at the Uruguayan capital. Perhaps this rivalry between the two cities was one of the reasons for Artigas' obstinate resistance to the hegemony of Buenos Aires.

In 1771, on the eve of the naming of Buenos Aires as

**El puerto fue uno de los temas predilectos de las postales de la época. Atrás quedaba la Gran Aldea. Buenos Aires se había librado de su costa fangosa y ocupaba todo el frente urbano con un moderno puerto que la conectaba eficazmente con Europa.**

The port was one the favorite themes for postcards of the period. The epoch of the Gran Aldea, when the city seemed an oversized village, had ended. Buenos Aires had transformed its muddy coastline into a modern port with efficient sailings to Europe.

**Las obras para la construcción del puerto se iniciaron el 27 de marzo de 1887. Unos años antes, Madero había viajado a Londres para contratar como asesor técnico a Sir John Hawkshaw, uno de los ingenieros más prestigiosos de Inglaterra.**

**A la derecha, obras en el dique 2, inaugurado en el año 1890. Las tierras ganadas al río corrieron la línea urbana unos 1000 metros río adentro.**

**Construction at the port began on March 27, 1887. Madero had travelled to London to commission Sir John Hawkshaw, one of Engiand's most renown engineers, as the project's technical advisor.**

**On the right, Dock 2 under construction. The facility was inaugurated in 1890. A land-fill project added a 1,000-meter-wide strip along the river's edge to the city.**

continente con Europa fondeaban en Montevideo, y los pasajeros de y para Buenos Aires tenían que tomar los pequeños buques que cruzaban el Río de la Plata para embarcar o desembarcar en la capital uruguaya. Tal vez esta rivalidad entre las dos ciudades ribereñas fue uno de los motivos de la pertinaz resistencia de Artigas a la hegemonía porteña.

Sea como sea, recién en 1771, en vísperas de la erección de Buenos Aires como capital del Virreinato del Río de la Plata, el gobernador Juan José Vértiz encargó un proyecto de muelle al ingeniero Francisco Rodríguez y Cardozo, que no se concretó. La misma suerte corrió el encargo que en 1780 hizo el virrey Marqués de Loreto al marino e ingeniero Domingo Pallaré. Fue en 1802 cuando el virrey del Pino inició efectivamente la construcción de un muelle, proyectado por el ingeniero Martín Boneo. Se encontraba frente al Pozo de la Merced y tenía sólo 35 metros de largo, y aunque era pequeño y vulnerable a las grandes sudestadas, como se demostró en 1805 cuando fue destruido por una tormenta, al menos permitió que los pasajeros no tuvieran que chapalear en el fango y las toscas de las orillas antes de pisar tierra firme[1].

Las guerras de la Independencia distrajeron fondos y preocupaciones hacia el gran objetivo de la emancipación, de modo que el intenso tráfico generado desde 1810 siguió realizándose de la manera primitiva de siempre. Pero los comerciantes, especialmente los ingleses, presionaban para que se llevaran a cabo algunas instalaciones que facilitaran las tareas. En 1820, el ingeniero inglés James Bevans hizo el proyecto de un muelle, que Félix Castro y Guillermo Robertson elevaron al gobierno de la provincia de Buenos Aires "penetrados de la gran necesidad de un muelle que se siente cada día más en nuestro puerto". Y por su parte, Bernardino Rivadavia hizo contratar en Europa al ingeniero Carlos Pellegrini con el mismo objeto;

*1. "El Puerto de Buenos Aires" por Eduardo H. Pinasco, Bs As., 1942.*

Capital of the Viceroyalty of the River Plate, Governor Juan José Vértiz commissioned the engineer Francisco Rodríguez y Cardozo to prepare a project for a dock, which was never built. A similar fate befell the contract that Viceroy Marquis of Loreto gave to Domingo Pallaré, a naval engineer. In 1802, Viceroy del Pino's administration finally began construction of a dock designed by Martín Boneo, an engineer. Located opposite the Pozo de la Merced, the dock was just 35 meters long. Although small and vulnerable to strong winds from the southeast, as shown in the severe storms of 1805, the dock saved passengers from splashing in the mud along the coast before reaching firm ground[1].

The Wars of Independence demanded all available funds, and the population's interest was concentrated on emancipation, so the intense traffic generated since 1810 continued to be handled in the same primitive way. But merchants, especially the English, demanded better installations. In 1820, an English engineer, James Bevans, designed a project for a dock that Félix Castro and Guillermo Robertson presented to the Government of the Province of Buenos Aires, "aware of the day to day necessity we feel for a dock in our port." Bernardino Rivadavia commissioned Carlos Pellegrini, an engineer then in Europe, with the same task. Civil wars, however, put an end to all of these initiatives.

Nevertheless, a few accomplishments were made though not necessarily related to the port. In 1845, construction was started on a retaining wall along the promenade known as the Alameda. The wall, which ran between Rivadavia and Corrientes Avenues, was inaugurated in 1804 by Viceroy Sobremonte. It was five meters high, with a parapet of pillars and

*1. "The Port of Buenos Aires", by Eduardo H. Pinasco, Bs. As., 1942.*

**El elegante Muelle de Pasajeros, construido en 1855, liberó a los viajeros del dificultoso desembarco en carretas. Se internaba unos 200 metros en el río y tenía una vía central para transportar cargas y equipajes. Por iniciativa de Prilidiano Pueyrredón se instalaron en la entrada dos quioscos con forma octogonal, importados de Gran Bretaña.**

The elegant Passengers' Pier, built in 1855, allowed ships to dock directly, saving the traveller and his baggage an uncomfortable 200-meter transfer to the coast by horse cart. Thanks to Prilidiano Pueyrredón, two octagonal kiosks imported from England were installed at the entrance.

las guerras civiles aventaron todas estas iniciativas.

Sin embargo, algo se hizo, aunque no directamente relacionado con el puerto sino con la ribera del estuario. En 1845 se inició la construcción de un murallón que contuviera las aguas a lo largo del paseo conocido como La Alameda, inaugurado en 1804 por el virrey Sobremonte, entre las avenidas Rivadavia y Corrientes. Este murallón tenía cinco metros de alto, con un parapeto de pilares que sostenían un vallado de hierro. Se emplearon para la construcción ladrillos de los hornos de Juan Manuel de Rosas, gobernador de Buenos Aires en ese entonces. La obra se inauguró en enero de 1847 y aunque la Legislatura resolvió dar al murallón y al paseo adyacente el nombre de la extinta mujer de Rosas, éste pidió que se lo denominara Paseo de Julio y así fue conocido hasta el principio de este siglo.

El murallón no resolvía el problema del inexistente puerto, pero al menos evitaba que las grandes sudestadas llevaran las aguas del río hasta la calle 25 de Mayo, dejando desechos de toda clase.

Cuando, después de la caída de Rosas, la provincia de Buenos Aires se separó del resto de la Confederación, los dirigentes porteños plantearon con mucha claridad sus prioridades. En este sentido era fundamental que Buenos Aires acentuara su condición intermediaria, pues sólo los ingresos aduaneros la habilitarían para los ingentes gastos que la provincia rebelde debía afrontar: en primer lugar, mantener las fuerzas necesarias para preservar la autonomía porteña frente a los ataques confederales, luego armar al Estado con todos los atributos del poder y finalmente hacer de Buenos Aires un modelo de riqueza y prosperidad que fuera un ejemplo para las provincias que respondían al gobierno de Paraná.

Para ello, lo primero era construir algo parecido a un puerto y erigir una aduana. En 1854, el gobernador Pastor Obligado pro-

an iron railing. Bricks from the ovens of Rosas –the Governor of Buenos Aires at the time– were used. The inauguration was held in January 1847. When the Legislature decided to name the wall and the adjacent promenade after Juan Manuel de Rosas' deceased wife, the Governor requested that the wall and the adjacent avenue be called the Promenade of July. That name lasted until the beginning of this century.

The retaining wall did not solve the problem of the inexistent port, but it did protect the coastline from "sudestadas", the storms whose southeasterly winds caused floods on 25 de Mayo street, leaving behind all kind of debris.

After the fall of Rosas, when the Province of Buenos Aires left the Confederation, leaders in Buenos Aires finally decided on priorities for the province. They decided to stress its role as mediator, since the revenue from customs duties was the sole source of funds to cover the huge expenditures that the rebellious province needed: first, to maintain the military strength required to preserve the autonomy of the port against the attacks of the Confederation; second, to endow the state with all the attributes of power; and finally, to make Buenos Aires an example of wealth and prosperity that would serve as a model for the provinces under the control of the Government of Paraná.

To achieve these objectives, the initial priority was to build something resembling a port and install a Customs Office. In 1854, Governor Pastor Obligado signed a law authorizing the government to invest up to 1,200,000 pesos on the construction of a dock for passengers. Joaquín Tudury recommended the construction of a huge breakwater to enclose a port for coastal

**Vista de la costa de la ciudad pocos años antes de la construcción del puerto. El Paseo de Julio (hoy Avenida Leandro N. Alem) se encontraba a escasa distancia del río. Atrás, el Muelle de Pasajeros y, más lejos, el edificio de la Aduana Nueva.**

**A la derecha, la Aduana Nueva de Taylor. Se empezó a construir también en 1855 y era el gran edificio que los viajeros podían atisbar cuando llegaban a Buenos Aires por el río. Sus dos pisos con ventanas de arcos de medio punto, dispuestos en hemiciclo, albergaban depósitos de mercaderías. Fue demolida, al igual que el Muelle de Pasajeros, para la construcción de Puerto Madero. Sus restos bajo tierra forman parte del actual Museo de la Casa de Gobierno.**

A view of the city's coastline several years before the construction of the port. The Paseo de Julio, now Leandro N. Alem Avenue, runs near the river's edge. At the rear, the Passengers' Pier, and in the distance, the New Custom-house.

On the right, Taylor's New Custom-house, where construction also started in 1855, was the first building that travellers could see when arriving at Buenos Aires by boat. The two-story building with its characteristic twin semicircular arches served as a cargo warehouse. Along with the Passengers' Pier, the landmark building was demolished to provide space for Puerto Madero. Its foundations form part of what is now the museum at the Casa Rosada.

mulga una ley por la que se autoriza a su gobierno a invertir hasta 1.200.000 pesos en la construcción de un muelle para pasajeros. Joaquín Tudury propiciaba la construcción de un gran rompeolas sobre el río para hacer un puerto de cabotaje. Emilio Castro propone un gran muelle frente a la ciudad. Juan M. Carreras apuesta también a un muelle, pero sobre el Riachuelo. Vicente Casares, Rafael Trelles, Juan Martín Estrada presentan diversos proyectos. Finalmente, se designa a una comisión que encarga a Gerardo Bosch la construcción del discutido muelle. En febrero de 1855 comienzan los trabajos, que se inauguran solemnemente en septiembre de ese mismo año.

Las obras habían sido dirigidas por el ingeniero inglés Edward Taylor. El muelle se levantaba perpendicularmente al Paseo de Julio, entre las actuales calles Bartolomé Mitre y Sarmiento y se extendía sobre el río a lo largo de 210 metros. Estaba elaborado en madera dura y en su parte central se había colocado una vía que hacía posible el uso de vagonetas para cargas y equipajes. Por iniciativa de Prilidiano Pueyrredón se instalaron en la entrada dos quioscos construidos en Gran Bretaña, de forma octogonal con chapas acanaladas y estructura de hierro fundido, para uso de los empleados de la aduana. Cuatro pilares de mampostería con jarrones y figuras alegóricas daban la bienvenida a los viajeros. Años más tarde se instaló allí un faro de casi diez metros de altura. También se agregaron, con el tiempo, cuatro guinches y otro quiosco de forma circular.

A este humilde muelle –que fue demolido cuando se iniciaron las obras de Puerto Madero– llegaron los restos de Rivadavia, de San Martín y de Sarmiento.

Pero tan importante como el muelle fue el edificio de la aduana o Aduana Nueva, que se empezó a construir, también en 1855, sobre los planos elaborados por el ingeniero Taylor. Era una construcción en hemiciclo que aprovechaba el foso del antiguo Fuerte,

trading, Emilio Castro proposed a large pier in front of the city. Juan M. Carreras suggested another pier as well, but at Riachuelo. Vicente Casares, Rafael Trelles, and Juan Martín Estrada each proposed different projects. Finally, a commission requested Gerardo Bosch to build the controversial dock. In February 1855, construction started. The project was inaugurated seven months later in September.

English engineer Edward Taylor oversaw the construction of the dock, which was perpendicular to the Promenade of July, between Bartolomé Mitre and Sarmiento streets. It extended 210 meters into the river and was built of hard wood. Down the middle of the pier, tracks were laid for wagons to transport cargo and luggage. At Prilidiano Pueyrredón's initiative, two octagonal-shaped kiosks, built in Great Britain of corrugated metal sheets and a structure of cast iron, were built for Customs. Four masonry pillars with decorative urns and allegoric figures welcomed travellers. Several years later, a ten-meter-tall lighthouse was built. As time passed, four cranes and a circular kiosk were added.

This modest pier, demolished when the Puerto Madero project was started, received the repatriated remains of Rivadavia, San Martín and Sarmiento. The customs building, known as the Aduana Nueva, also designed by Taylor and built in 1855, was an equally important improvement in the city's infrastructure. The construction was in the shape of a semicircle, taking advantage of the moat of the Old Fort that was set on the banks of the river, next to what was once the east façade. It was separated from the ruins of the old Fort by a street that was later to serve as the site for the railway to Ensenada. The buildings had two floors with arched windows

**El proyecto elegido fue un gran puerto de diques cerrados, al estilo de los ingleses, que reforzó la centralidad sobre el casco histórico de la ciudad. Los habitantes de Buenos Aires celebraron la aparición en el horizonte de las modernas construcciones, que otorgaron al país "una puerta de entrada y de salida" a la altura de los puertos más avanzados de Europa.**

The project that was chosen for the port provided for a series of closed quays, similar to those used in England, which concentrated activities in the harbor at the edge of the city's historic center. The population of Buenos Aires applauded the construction of a new horizon of buildings which gave the country a seaport comparable with the most modern ones in Europe.

sobre las barrancas del río y a continuación de la fachada este de los restos del mismo. Estaba separado de éstos por una calle que más tarde fue aprovechada para tender los rieles del ferrocarril a Ensenada. Tenía dos pisos con ventanas de arcos de medio punto y contenía un lugar para depósito de mercaderías –el gran reclamo de Bartolomé Mitre desde las páginas de la prensa– así como un patio de maniobras y una torre de tres cuerpos.

Este era el gran edificio que los viajeros atisbaban cuando iban llegando a Buenos Aires por el río. La Aduana era todo un símbolo de las aspiraciones de la ciudad porteña. Actualmente, los restos de su depósito forman parte del Museo de la Casa de Gobierno y al recorrerlos no puede dejar de admirarse la nobleza y construcción de su fábrica, así como el anhelo de progreso que delata.

Pero evidentemente, estas construcciones no daban soluciones definitivas a los problemas derivados de la carga y descarga de mercaderías y al embarque y desembarco de personas. Los navíos que llegaban a Buenos Aires tenían mayor calado, la navegación a vapor se generalizaba y los inmigrantes arribaban cada vez en mayor número. Después de la batalla de Pavón (1861), cuando la Nación Argentina se unificó y el gobierno nacional se instaló en la ciudad porteña, el tema del puerto adquirió una enorme importancia. Fueron varios los proyectos que se presentaron en adelante y muchas las polémicas que suscitaron: recién en la década de 1880 se comenzó la construcción de un puerto como el que necesitaba el país. Sin embargo, una empresa privada construyó un muelle en el Bajo de las Catalinas, a la altura de la calle Charcas, a mediados de la década de 1870; el malecón se internaba en el río y hacía un ángulo recto para atenuar el oleaje. Fue demolido cuando se iniciaron las obras definitivas del puerto[1].

and a deposit for cargo which Bartolomé Mitre had campaigned for in the pages of his newspaper, along with a shunting yard and a three-part tower.

This was the large building that passengers saw from the river when arriving at Buenos Aires. The Customs was a symbol for the expectations of the city. Today, what remains of its warehouse is part of the Museum below the Casa Rosada. When one visits the site, one is immediately struck by the nobility of the construction and also by its tribute to progress.

It is obvious, however, that these buildings offered no definite solutions to the problems originated by the loading and unloading of merchandise and the embarking and disembarking of passengers. The ships that sailed to Buenos Aires needed a deep port. Navigation by steamship was becoming popular, and immigrants arrived in ever greater numbers. After the Battle of Pavón (1861) when Argentina was unified and the national government established in Buenos Aires, the port became an increasingly important subject. Several projects were presented; each provoked controversy: construction of a proper port finally began in 1880. However, a private company did build a loading dock in Bajo de las Catalinas, at Charcas street, in the mid-1870s. The pier extended into the river at a right angle to attenuate the waves. It was demolished when construction started on the definitive port[1].

To summarize the misfortunes that befell these projects, we can read the synthesis that American historian James R. Scobie offers in his book "Buenos Aires from Downtown to the Neighborhoods"[2].

*1. "Historia del Puerto de Buenos Aires" por Rafael E. Longo, Bs. As., 1989.*

*1. "History of the Port of Buenos Aires" by Rafael E. Longo, Buenos Aires, 1989.*
*2. Ed Solar / Hachette, Buenos Aires, 1977.*

**Postal de la época.**
A postcard from the period.

Para reseñar los avatares que sufrieron los diversos proyectos, nada mejor que seguir la síntesis que hace el historiador norteamericano James R. Scobie en su libro "Buenos Aires del Centro a los Barrios"[2].

En 1870 los gobiernos de la Nación y de la provincia de Buenos Aires suscribieron un contrato con el prestigioso ingeniero inglés John F. Bateman, que había participado en las obras de desagüe de Londres, para que evaluara el emplazamiento del futuro puerto. Bateman permaneció poco más de un mes en el país y regresó a Londres en 1871, dejando los planos que elaboró en manos de las autoridades. Proponía una gran dársena frente a Plaza de Mayo, a la que se llegaría por dos canales, uno al norte y otro al sur hasta el Riachuelo. Su plan fue objeto de demoledoras críticas y finalmente no fue tomado en cuenta. También propuso un proyecto Guillermo Rigoni: una dársena circular a cinco kilómetros de la costa, obra muy costosa, casi faraónica, que también fue dejada de lado.

En realidad, las discusiones de la década del '70 y principios del '80 se centraron en las propuestas antagónicas de dos personalidades que polarizaron opiniones, intereses y fuerzas políticas y periodísticas tras sus personas. Fue, podría decirse, una lucha prolongada y ardiente entre dos concepciones contrapuestas.

Luis Huergo había nacido en Buenos Aires de una familia de comerciantes ricos. Hizo sus primeros estudios en un colegio jesuita de Maryland, Estados Unidos. En 1870 se recibió de ingeniero civil en la Universidad de Buenos Aires: fue el primer profesional de este ramo que obtuvo su diploma en esa casa de estudios. Fue diputado y senador en la Legislatura de Buenos Aires y construyó puentes, caminos, canales y obras de irrigación. Pero su gran sueño era proyectar y construir el puerto de Buenos Aires y a este objetivo dedicó buena parte de su vida.

"In 1870, the national government and the administration of the Province of Buenos Aires contracted the well-known English engineer John F. Bateman, who had participated in the infrastructure of the drainage of London, to evaluate locations for the future port. Bateman stayed for more than a month, returning to London in 1871, leaving his project with the authorities. He proposed a long dock in front of Plaza de Mayo. At such a point there would be access through two different channels, one from the North, and the other one from the South as far as the Riachuelo. His plan was severely criticized and, in the end, not used. Guillermo Rigoni also presented a project: a circular dock five kilometers from the coast, an expensive, almost pharaonic proposal, that was also ignored."

All the discussions throughout the 1870's and during the decade of the 1880's were focused on the antagonistic proposals of two personalities who often polarized opinions, interests, politicians and journalists behind them. There was a prolonged and arduous fight between these two opposing ideas.

Luis Huergo was born in Buenos Aires to a family of wealthy merchants. He attended a Jesuit primary school in Maryland, and in 1870, he graduated as a Civil Engineer from the University of Buenos Aires: he was the first professional to obtain this degree at the University. He was a congressman and a senator in the Legislature of Buenos Aires, while building bridges, roads, canals, and constructing irrigation systems. But his great dream was to design and build the Port of Buenos Aires, devoting a significant part of his life to that end.

Eduardo Madero was born in Buenos Aires in 1832 to a family dedicated to agriculture. He started an import-export

*2. Ed. Solar/ Hachette, Bs. As., 1977.*

Tarjeta postal.

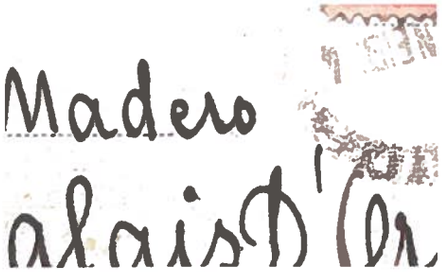
**Carte postale.**

Union postale universelle.

Sra Sofia P. de Madero

Grand Hôtel Palais D'Orsay

Paris




Por su parte, Eduardo Madero, nacido en Buenos Aires en 1832 en el seno de una familia dedicada a labores agropecuarias, fundó una empresa dedicada a exportación e importación y también se propuso presentar un proyecto de puerto con el apoyo de tecnología y capitales británicos.

Huergo y Madero: dos personajes –admirables por su perseverancia y por la habilidad con que supieron atraer adhesiones a sus respectivas propuestas– que encarnaron dos ideas diferentes para dotar a Buenos Aires de la entrada y salida que conectaría a la Argentina con Europa. Los dos chocaron reiteradas veces, los dos consiguieron popularizar sus respectivos proyectos, los dos movilizaron a los diarios, los políticos, las fuerzas del comercio en pos de sus proyectos. Finalmente, como veremos, triunfó Madero, aunque falleció antes de que el puerto que llevaría su nombre terminara de construirse.

En síntesis, Huergo proponía utilizar el Riachuelo y sus inmediaciones, canalizarlo y habilitarlo para el ingreso de navíos de gran calado. A su vez, Madero tenía la idea de construir las instalaciones al frente de la Plaza de Mayo, con una dársena y dos canales de acceso. En torno a estas concepciones giró la lucha que habría de librarse hasta mediados de la década del '80. Para muchos, Huergo representaba, dice Scobie, "la tradición criolla y el desarrollo nacionalista de la economía argentina", así como Madero buscaba la modernización y el progreso sobre la base de los capitales y la técnica europea.

Madero viajó a Inglaterra a mediados de la década del '60 y volvió con una propuesta concreta que fue aceptada por el Ministerio del Interior. Se trataba de construir dos dársenas, un dique seco y un canal de aguas profundas frente a Plaza de Mayo. Mitre, que era senador nacional, con el apoyo de su diario *La Nación*, se opuso rotundamente al proyecto, afirmando que éste debía estudiarse a

**Detalle de la postal de página anterior.**

**A la derecha, la correspondencia de principios de siglo muestra la predilección de la época por escenas del puerto, símbolo de la modernidad y el progreso de la ciudad.**

A detail from the postcard on the previous page.

On the right, mail from the beginning of the century illustrates the period's enthusiasm for scenes of the port, then a symbol of the city's modernity and progress.

business and proposed a project for a port with the technological and financial backing of the British.

Huergo and Madero: the two personalities –both to be admired for their perseverance and for their ability to find backing for their respective proposals– embodied the two different concepts for the port that would connect Argentina to Europe. They often confronted each other. Each managed to rally support for his project, both mobilized the press, the politicians and the business community in favor of their projects. Finally, as we will see, Madero triumphed, but he died before the port that would bear his name was completed.

In short, Huergo proposed using the Riachuelo and its immediate surroundings, preparing channels to handle ships of extreme draft. For his part, Madero had the idea of building the installations in front of the Plaza de Mayo, with a dock and two channels of access. These two concepts produced a debate that would last until the middle of the 80s. For many people, Huergo represented, as Scobie says "local traditions and the nationalistic approach to the development of the Argentine economy", while Madero urged modernization and progress based on European capital and technology.

Madero travelled to England in the mid 60s and returned with a firm proposal that was accepted by the Ministry of the Interior. The plan proposed the construction of two docks, a dry dock, and a deep-water channel in front of the Plaza de Mayo. Mitre, then a Senator, through his newspaper *La Nación*, opposed the project categorically with the argument that all proposals should be carefully studied by Congress. Finally, the Madero project was withdrawn, signaling defeat for Madero.

Recuerdo de Buenos Aires Rep. Argentina
9 de enero 1904 San Isidro
Entrada al Dique No. I, Puerto Madero
y te daré un buen abrazo
Pronto veré por aquí en verdad! Maria
186 Editor R. Rosauer, Rivadavia 522. K. C. Moody, Fotogr.

**Retrato de Eduardo Madero (1832-1894), artífice de una obra monumental y que murió sin verla terminada. Panorama del puerto, que se construyó sobre la base de tecnología y capitales británicos.**

A portrait of Eduardo Madero (1832-1894). Madero masterminded the monumental project, dying, however, before its completion. A panoramic view of the port he built with British capital and technology.

**A fines de 1884 el presidente Julio A. Roca suscribió el contrato definitivo en una solemne ceremonia a la que asistieron Bartolomé Mitre, Domingo Faustino Sarmiento y Nicolás Avellaneda. Cinco años más tarde se inauguraba la dársena sur con asistencia del vicepresidente de la Nación, Carlos Pellegrini, quien dio el nombre de "Puerto Madero" al emprendimiento. Los barcos de ultramar finalmente podían atracar en el puerto. Las vías ferroviales facilitaban su carga y descarga. En el año 1910 el ingreso y la salida de embarcaciones ascendió a 10.000.**

In late 1884 President Julio A. Roca signed the contract for the project in a ceremony attended by Bartolomé Mitre, Domingo F. Sarmiento and Nicolás Avellaneda. Five years later, the Southern Dock was inaugurated by Vice President Dr. Carlos Pellegrini, who named the project "Puerto Madero". Ocean-going ships could finally tie up at the port. An extention of rail service facilitated loading and unloading. By 1910 the port's annual traffic had reached more than 10,000 vessels.

**Esta fotografía del año 1912 registra el rápido atiborramiento que sufrió el puerto. Los carros provenientes de Plaza Once y Plaza de Mayo se amontonaban al pie de los depósitos. La lentitud en la carga y la descarga se tornó antieconómica y pronto se alzaron las protestas. Puerto Madero se enfrentaba a un ocaso prematuro.**

This 1912 photograph demonstrates how quickly activity at the port outgrew the facilities. Carts arriving from Plaza Once and Plaza de Mayo crowded in front of the warehouses. The slow rhythm of loading and unloading became uneconomic, and soon people began to protest. Puerto Madero was facing premature obsolescence.

fondo en el Congreso. Finalmente, el proyecto de contrato con Madero fue retirado del mismo. Derrota de Madero, pues.

En cambio, Huergo consiguió en 1875 que el gobierno de la provincia, con el asentimiento de las autoridades nacionales, le confiara la ejecución parcial de su proyecto: es decir, modificar la boca del Riachuelo y dragar un canal de acceso de nueve pies. Aunque lentamente, las obras fueron avanzando y a fines de 1878 algunos barcos de ultramar podían fondear en el Riachuelo y atracar en los depósitos de La Boca. Por supuesto, esto significaba una mayor actividad comercial en la parte sur de Buenos Aires. Pero los conflictos de 1880 terminaron con los subsidios prometidos por el gobierno provincial. Sin embargo, a fines de 1880 el gobierno de Julio Argentino Roca pagó la mayor parte del subsidio prometido y Huergo viajó a Inglaterra para encargar nuevas dragas. En 1881 la Legislatura de la Provincia votó una partida para el dragado del Riachuelo hasta 21 pies y Huergo, a su vez, agregó a su proyecto la construcción de una serie de diques paralelos que se construirían sobre la costa hasta la Plaza de Mayo, protegidos por un rompeolas. Triunfo para Huergo, entonces.

La posibilidad de que La Boca se constituyera en el puerto de Buenos Aires no era utópica. Desde mediados del siglo XIX se había instalado allí una población numerosa, proveniente en su mayoría de genoveses, que tenían experiencia marinera y explotaban el comercio fluvial. Existían varios pequeños astilleros y el Riachuelo era un refugio aparentemente ideal para las grandes sudestadas que solían azotar las costas del río. Un puerto de ultramar en La Boca significaría la puesta en valor de la zona sur de la ciudad y aun del territorio adyacente, Riachuelo por medio, perteneciente a la provincia de Buenos Aires. El diario *La Prensa* apoyaba entusiastamente esta idea y el senador Adolfo Dávila, vinculado al diario de los Paz, afirmaba en el Senado, en 1882, que el Congreso ya se había expresado en el sentido de que el

However, in 1875, Huergo convinced the Government of the Province, with the consent of national authorities, to let him begin his project: that is, the modification of the Riachuelo's entrance and the dredging of a nine-foot channel of access. Slowly, the work progressed and by the end of 1878, several ships from Europe anchored in the Riachuelo and unloaded cargo in warehouses in La Boca. This meant more commercial activity in the southern part of Buenos Aires. But the conflicts of 1880 ended the subsidies promised by the Provincial government. By the end of 1880, however, the Julio Argentino Roca government released the major part of the promised subsidy, and Huergo travelled to England to order new dredgers. In 1881, the Legislature of the Province voted funds for the dredging of the Riachuelo up to a depth of 21 feet, and Huergo added the construction of a series of parallel docks to his project. These were built near Plaza de Mayo, and protected by a breakwater. Huergo wins this one.

The possibility of La Boca becoming the Port of Buenos Aires was not just a dream. Since the middle of the 19th century, many immigrants had settled there, mostly from Genoa, with experience at sea and in trade. There were several small shipyards, and the Riachuelo was an apparently ideal refuge from the strong "sudestadas" (winds from the Southeast) that used to flood the coastline. A seaport in La Boca would bring an increase of property values in the area, and even of the land adjacent to it, across the Riachuelo, in the Province of Buenos Aires. *La Prensa* backed this idea enthusiastically, and Senator Adolfo Dávila, connected to the newspaper of the Paz family, stated in the Senate in 1882 that Congress had already declared that the port of Buenos Aires

**A la izquierda, imágenes de los primeros años del puerto. En los diques y su entorno se desarrollaba una intensa actividad. Entre 1900 y 1905, se construyeron galpones de depósitos para almacenar mercaderías. Los edificios fueron diseñados en Inglaterra y armados en el lugar pieza por pieza.**

On the left, a series of images of the port's early years. Intense activity developed around the piers. Between 1900 and 1905 warehouses were built to store goods in transit. The structures were designed in England and built piece by piece on the site.

**En esta página, la fotografía de la izquierda muestra una vista nocturna de la sede del Yacht Club, construida por Edouard Le Monnier sobre el espigón sur de la dársena norte. En el centro, la visita oficial al país del presidente del Brasil, Manuel Campos Salles, en 1900. A la derecha, la Oficina Hidráulica de Movimiento del Puerto en dique 4.**

On this page, on the left is a nighttime view of the Yacht Club, built by Edouard Le Monnier on the southern jetty of the North Dock. In the middle, the state visit of Manuel Campos Salles, president of Brazil, in 1910. On the right, the facilities of the Oficina Hidráulica de Movimiento del Puerto on Pier 4.

**Una festiva multitud se reunió en el flamante puerto, en el año 1900, para celebrar la visita oficial al país del presidente del Brasil, Manuel Campos Salles, quien llegó a bordo de El Riachuelo.**

A crowd gathered at the new port in 1910 to celebrate the arrival of the president of Brazil, Manuel Campos Salles, travelling on the "El Riachuelo".

puerto de Buenos Aires debía construirse en La Boca y que el gobierno nacional debía estar a cargo de la obra. ¿Triunfo definitivo de Huergo?

Pero Madero no perdía el tiempo. En 1881 viajó a Londres, donde logró comprometer el asesoramiento de sir John Hawkshaw, tal vez el ingeniero más prestigioso de Inglaterra, y la promesa de Baring Brothers de proveer los fondos necesarios. El plan incluía cuatro dársenas y dos canales, al norte y al sur, todo ello sobre tierras ganadas al río entre Retiro y las cercanías de La Boca, con el eje principal al frente de Plaza de Mayo. En junio de 1882 presentó formalmente estos planos a las autoridades argentinas.

Y de pronto se abrió el panorama. Entre septiembre y octubre de 1882 el Congreso aprobó una ley que autorizaba al Poder Ejecutivo a contratar con Madero la construcción del puerto. Un brillante discurso de Carlos Pellegrini fue determinante para la aprobación del proyecto en Diputados, y en el Senado sólo se levantó una voz para cuestionarlo.

Sin embargo, los partidarios de Huergo pudieron exhibir como un importante logro el hecho de que el trasatlántico "L'Italia", con un calado de 15 pies, hubiera podido fondear en el Riachuelo. En realidad, el 23% de los barcos que llegaban a Buenos Aires y el 35% de su tonelaje arribaban a La Boca. Pero Madero, con el triunfo de la ley en su mano, volvió a Inglaterra para confirmar la asistencia técnica de Hawkshaw y la financiera de Baring Brothers, así como la contratación de empresas que suministrarían las máquinas necesarias para los trabajos. Ahora sí, todo se iba encarrilando.

A fines de 1884 el presidente Roca suscribió el contrato definitivo en una solemne ceremonia a la que asistieron Mitre, Sarmiento y Avellaneda, quienes suscriben junto al Presidente de la Nación la escritura que a tal efecto se labra. Ratifican así

should be built in La Boca and that the National Government should finance the work. Final victory for Huergo?

But Madero did not waste his time. In 1881, he travelled to London where he succeeded in gaining the advice of Sir John Hawkshaw, perhaps the most prestigious engineer in all England, and a promise from Baring Brothers to provide the necessary funds. The plan included four docks and two channels, one to the North, the other to the South, all along the riverfront between Retiro and La Boca, with its principal axis in front of the Plaza de Mayo. In June 1882, he formally presented these plans to Argentine authorities.

And suddendly, everything changed. Between September and October of 1882, Congress passed a law that authorized the Executive branch to contract Madero to build the Port. A brilliant speech by Carlos Pellegrini was decisive in gaining approval for the project in the Chamber of Deputies. In the Senate, only one member questioned the project.

In response, Huergo's followers produced an important achievement: the transatlantic steamer "L'Italia", with a draft of 15 feet, anchored in Riachuelo. In reality, 23% of the ships and 35% of the cargo tonnage docked at La Boca. But Madero, triumphant, went back to England to confirm Hawkshaw's technical assistance and Baring Brothers financial support, as well as contracting firms that would supply the machinery necessary for the project. Now at last everything was on track.

By the end of 1884, President Roca signed the final contract at a ceremony attended by Mitre, Sarmiento and Avellaneda, each of whom, during his respective mandate, had been involved in the question of the Port. After three centuries,

la voluntad inmanente de unidad, grandeza, prosperidad y desarrollo comercial en todos los pueblos del mundo.

Por su parte, Huergo –que de todos modos había seguido luchando por su proyecto y había tenido la satisfacción de ver llegar al Riachuelo el barco inglés "Mac Duff" con un calado de casi 20 pies, en octubre de 1883– decidió deponer las armas en enero de 1886. Había librado una buena lucha y había perdido. Siguió, casi hasta su muerte, generando publicaciones y conferencias en defensa de su tesis, mientras al frente mismo de la histórica Plaza se iban levantando las dársenas y los *docks* que su rival proyectara.

Fue una obra titánica que se llevó a cabo con una impresionante continuidad a pesar de los cambios de gobierno y las difíciles condiciones económicas del país. La empresa de Madero contrató en Gran Bretaña a Armstrong, Mitchell y Cía. para realizar las obras hidráulicas y a Thomas A. Walker para las obras civiles; las dos corporaciones se encargaron de los trabajos hasta su conclusión.

En enero de 1889 se inauguró la primera dársena, la sur, en un acto solemne al que asistió el vicepresidente Pellegrini, que en la ocasión llamó "Puerto Madero" al emprendimiento, y así quedó para siempre. En 1890 se inauguraron los diques 1 y 2. En 1891 los trabajos se suspendieron por la severa crisis que afectaba al país. Pero los sectores dirigentes de Buenos Aires sabían que era urgente e imprescindible terminar con la obra del puerto y en 1892, con los subsidios votados por el Congreso, se concluyó el dique 3. Otro crédito en 1895 permitió concluir la faena: Madero había fallecido un año antes. En 1897 se libró al servicio el dique 4, situado cerca de Retiro, y un año más tarde quedó habilitado el tan discutido canal norte. Por fin, Puerto Madero era una realidad. Desde el centro mismo de la ciudad se veían las rojas construcciones de los depósitos, edificados

the country would have a "gateway to the plains" right where it had been proposed so long ago.

Huergo, who continued to fight for his project, had the satisfaction of watching an English ship, the "Mac Duff", with a draft of almost 20 feet, dock at Riachuelo on October 1883. He finally gave up the battle he had started, in January 1886. He continued, almost to his death, to write and speak in defense of his project, while in front of the historical Plaza de Mayo, the docks designed by his rival were being built.

It was a titanic job that was carried out with impressive continuity, in spite of changes in the government and the difficult economic situation. Madero's company contracted Armstrong, Mitchell & Co. in Britain for the hydraulic works and Thomas A. Walker for civil engineering; both firms worked until the project was completed.

In January 1889, the southern dock was inagurated. In a ceremony presided over by Vice-President Pellegrini, the leader named the undertaking "Puerto Madero", and this name has remained until today. In 1890, the first and second docks were inaugurated. In 1891, work had to be suspended because a financial crisis affected the country. But everyone realized that the project was indispensable, and in 1892, with funding voted by Congress, work was finished on the third dock. Another loan in 1895 made it possible to complete the project: Madero, however, had died the year before. In 1897, dock number four, located near Retiro was finished, and a year later, the controversial Northern Channel was opened. Puerto Madero was a reality at last. From the very center of the city, one could see the red warehouses, built with bricks brought from England, and the

**El buque fragata Presidente Sarmiento, hoy convertido en museo, cuando aún estaba en actividad. Abajo, buques de diferentes calados que realizaban tareas diversas en el puerto.**

The frigate "Presidente Sarmiento", today a museum, when it still sailed the seven seas. Below, boats providing different services in the port.

**Fotografía del año 1929. Los galpones rojos, que caracterizan al puerto, son un claro exponente de la arquitectura utilitaria inglesa. El ladrillo a la vista en las fachadas y la forma abovedada de las aberturas confieren una sobria ornamentación a estos edificios concebidos para depósitos. Las grúas adosadas a sus paredes facilitaban las tareas de almacenamiento.**

The red brick warehouses in this 1929 photograph, so characteristic of the port, are typical of English utilitarian architecture. The brick façades and arched windows and doorways gave the buildings a sober look. The cranes attached to the structures facilitated loading and unloading.

con ladrillos traídos de Inglaterra, y las siluetas de los buques que atracaban en sus dársenas. En total, la obra había costado 36 millones de pesos oro, 16 millones más de lo presupuestado originalmente.

Pero cuando el puerto estuvo terminado, quedó claro que ya resultaba chico. No había sido un error en la construcción: lo que ocurría era que el crecimiento del tráfico de mercaderías de exportación e importación, así como el movimiento de pasajeros aumentaron de manera exponencial. Nadie había podido prever semejante incremento: en 1910, por ejemplo, se calculaba en 30.000 las embarcaciones que entraron y salieron del puerto. Esta circunstancia lo atiborraba y, sobre todo, el transporte de mercaderías hasta el mismo. Desde Plaza Once a Plaza de Mayo, los carros demoraban muchísimo tiempo y después debían amontonarse frente a las dársenas para cargar o descargar. La lentitud de este proceso era antieconómica y las protestas cundían.

En 1902, el gobierno del presidente Roca convocó al ingeniero norteamericano Elmer Cothell para que sugiriera soluciones. El técnico, especialista en puertos en su país, propuso una escollera que evitara los embates del río, que a veces dificultaban los trabajos en la dársena situada más al norte. Un año más tarde, el gobierno envió a Europa a dos ingenieros argentinos, Gustavo Jolly y Luis Curutchet, para estudiar problemas portuarios, pero su informe no fue considerado. Otro ingeniero, un holandés que dirigía el puerto de Amberes, dictaminó que el problema no radicaba tanto en el puerto como en su administración, poco eficiente. Es posible que, como consecuencia de este informe, se reorganizara en 1911 la Dirección General de Puertos.

Lo cierto es que el Puerto Madero era insuficiente para la función que debía cumplir. Y aquí debería terminar la historia del emprendimiento, pero cabe agregar que esta evidencia llevó a la construcción del llamado Puerto Nuevo, cuyas obras concluyeron recién en 1926.

silhouettes of the ships anchored at the docks. The project had cost 36 000,000 pesos, sixteen million over the original budget.

But as soon as the port was finished, it was immediately obvious that it was too small. It was not a mistake in conception: the problem was that cargo traffic, as well as in passenger traffic, had increased tremendously. No one had foreseen such growth: in 1910, for instance, almost 30,000 ships entered and sailed from the port. The port was overcrowded, and more important, getting merchandise there took a long time. Carts had to crowd together in front of the docks, waiting to load and unload. The process was uneconomical and a subject for complaints.

In 1902, President Roca's government summoned an American engineer, Elmer Cothell, to suggest solutions. The technician, a specialist on ports in his country, proposed a breakwater that could protect shipping from the erratic movement of the river, which at times, obstructed work at the northern dock. A year later, the government sent Gustavo Jolly and Luis Curutchet, two Argentine engineers, to Europe to study the problems of ports, but their report was ignored. Another engineer, a Dutchman who directed the port of Antwerp, expressed his opinion: the problem was not the port itself but its inefficient administration. It is possible that as a consequence of this report, the General Administration of Ports was reorganized in 1911.

The truth is that Puerto Madero was not big enough for the functions that it had been designed to fulfill. That should be the end of the story, but we must add that these circumstances led to the construction of the so-called Puerto Nuevo (New Port), which was completed in 1926.

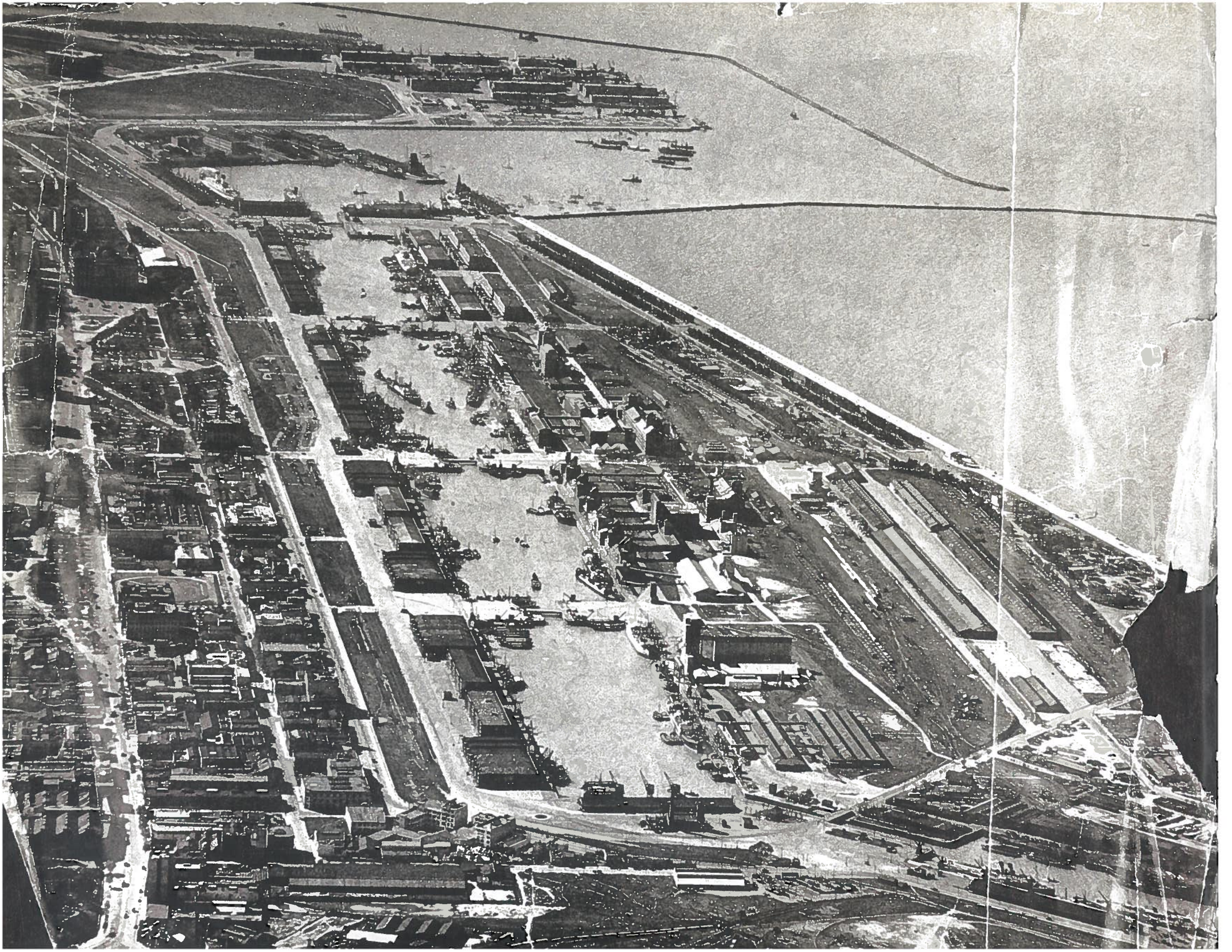
SECTION 4

**Vista del dique 3 desde la Avenida Madero. Los accesos viales y ferroviarios separaron al puerto del resto de la ciudad. Sus instalaciones se fueron deteriorando a medida que quedaban fuera de servicio.**

A view of Pier 3 from Madero Avenue. An network of rail and road accesses cut off the port from the rest of the city. The port's installations deteriorated steadily once they were no longer in service.

Para resumir la significación de Puerto Madero podemos transcribir las palabras con que Scobie cierra el capítulo dedicado a esta obra: "El grupo comercial surgido a partir de la Independencia y especialmente desde mediados del siglo XIX, tendió a establecerse al norte de la Plaza de Mayo. Por esta razón, mayoristas y minoristas, intereses inmobiliarios y transportes tendían a radicarse con evidente empeño en las áreas oeste y norte de la Plaza. La construcción de las instalaciones más importantes del puerto, inmediatamente al este de la misma, reforzaba esta tendencia, garantizando la prosperidad y expansión del grupo. Las autoridades nacionales pertenecían en su mayor parte –por lo menos después de la formación de una autoridad nacional efectiva bajo la presidencia de Mitre en 1862– a este grupo comercial y a sectores políticos provincianos que habían venido a Buenos Aires y que apoyaban también decididamente la concentración sobre Plaza de Mayo y sus accesos oeste y norte. Además, la influencia de los bancos extranjeros y los intereses importadores y exportadores, unidos a los compromisos financieros de las autoridades nacionales y a los intereses comerciales más recientes, favorecieron decididamente al Puerto Madero. Los ingleses, a causa de sus estrechas vinculaciones comerciales con la Argentina, así como por sus recientes inversiones en ferrocarriles, gas, compañías de tranvías y préstamos al gobierno nacional, asumieron el principal papel al proporcionar ayuda técnica y capital para el proyecto de Madero. Para todos estos grupos, el grandioso plan de Madero ofrecía muchas más posibilidades para la especulación y el enriquecimiento que el más modesto de Huergo. La gran superficie de tierra que había que ganar al río, los hombres y máquinas necesarios para la construcción, las oportunidades de especulaciones en bienes inmuebles y la promesa de una mayor expansión en la actividad comercial contribuían a despertar un intenso entusiasmo. (...) La

To summarize the significance of Puerto Madero, we should read the words which Scobie used to conclude his chapter about the project: "The commercial class that arose after independence, especially since the middle of the 19th century, tended to settle to the north of Plaza de Mayo. For this reason, wholesalers and retailers, real estate and transportation interests had tended to settle down in areas to the west and north of the Plaza de Mayo. The construction of the most important installations of the port, just to the east of the Plaza, reinforced this tendency, guaranteeing the prosperity and growth of this class. National authorities belonged mainly –at least after the formation of an effective national administration during Mitre's presidency in 1862– to this commercial group and to political sectors from the provinces that had settled in Buenos Aires and that supported the concentration in Plaza de Mayo and its northern and western accesses. The influence of foreign banks and the interests of importers and exporters, connected with the financial obligations of the national authorities, and the more recent commercial interests certainly favored Puerto Madero. The British, due to their close commercial connections with Argentina, as well as their recent investments in railways, gas, tramlines, and loans to the national Government, took the principal role, since they supplied the technical and financial aid for the Madero project. For all these groups, the grandiose Madero project offered many more possibilities for speculation and enrichment than the more modest Huergo project. The huge amount of land that was to be won from the river, the men and machinery necessary for building, the opportunities in real-estate speculation, as well as the promise of a steady growth in commercial activities contributed in awakening intense



**Vista aérea poco antes de mitad del siglo XX. En la imagen se aprecia la gran superficie que el puerto desactivado ocupa sobre el borde de la ciudad y la privilegiada posición que mantiene en eje con su casco histórico.**

**En esta página, lanchones de desinfección, en febrero de 1913. Archivo de "Caras y Caretas".**

An aerial view in the late 40's. Here can be seen the vast area that the obsolescent port occupied at the city's edge and its privileged position in relation to the city's historic center.

On this page, lighters used for disinfecting in February, 1913. From the files of "Caras y Caretas".

**Fotografía del año 1939. Las instalaciones, que tanta admiración habían despertado, cayeron pronto en desuso debido a los cambios en la navegación. El Puerto Nuevo, hacia el norte, se construyó paradójicamente sobre la base del modelo que había propuesto, sin éxito, Huergo.**

The installations, as seen in this 1939 photograph, so admired when new, were eventually abandoned because of changes in shipping practices. Puerto Nuevo, to the north, was built paradoxically on a model that had been unsuccessfully proposed by Huergo.

construcción de Puerto Madero, en consecuencia, reforzó la centralización de la ciudad en la Plaza de Mayo".

Hasta aquí, el historiador norteamericano. Agreguemos, por nuestra parte, que el Puerto Madero llenó un espacio urbano despoblado y agreste, cerró el río con construcciones hermosas e imponentes y constituyó durante varias décadas la entrada y salida del país hacia ultramar. Concluida su función, ahora tiene otro destino, también vinculado estrechamente a nuestra ciudad, a la mejora de su contorno urbano y a la calidad de vida de sus habitantes. Esto no pudo haberlo soñado Eduardo Madero, pero significa igualmente un homenaje a su visión y a su capacidad creadora.

enthusiasm. (...) Consequently, the construction of Puerto Madero reinforced the concept of centralizing the city in the Plaza de Mayo."

The words of the American historian complete the story. We can only add that Puerto Madero filled a deserted and rural space within the city limits, lined the river with beautiful and imposing buildings, and for several decades was the country's gateway to the world. Now, its original function concluded, it has a new destiny also closely linked to the growth of our city, to the improvement of our urban surroundings, and to the quality of life of its inhabitants. Eduardo Madero could never have dreamed of it, but this reality, nevertheless, signifies our tribute to his vision and creative capability.

GHD

# Puerto Madero. Su presente
# Puerto Madero. Its present

**Felisa Larivière**

Una reja separaba a la ciudad de Buenos Aires del Río de la Plata hasta principios de los años noventa. Al igual que en otras ciudades del mundo, la construcción del puerto y sus accesos fue cerrando el paso hacia la costa. En la zona del centro, en eje con la Plaza de Mayo, el monumental Puerto Madero mantenía esta suerte de bloqueo, a pesar de que gran parte de sus instalaciones no eran utilizadas hacía tiempo. Buenos Aires, al menos en el plano urbano, se había quedado sin río. Curioso destino para una ciudad que creció a orillas del más ancho que se conoce.

El cambio llegó en 1989 con la ley de Reforma del Estado. El nuevo marco jurídico que establecía para los bienes estatales permitió encaminar una serie de iniciativas tendientes a revalorizar el área central de la ciudad. El eje principal, trazado sobre la Avenida de Mayo para las transformaciones, se prolongaría hasta el río con la reconversión del área de Puerto Madero. Este proceso requería un modelo de gestión dinámico, para promover su desarrollo urbano sin superposición de competencias y unificar las distintas intervenciones. Con este objetivo, el 12 de noviembre de ese año se formó la Corporación Antiguo Puerto Madero, una sociedad anónima integrada en partes iguales por el Estado Nacional y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires –hoy Gobierno de la Ciudad–, creada con el fin específico de urbanizar el área del antiguo puerto. Las 170

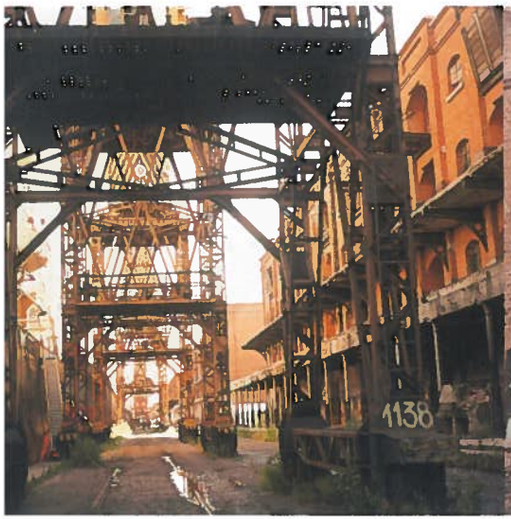
**Las siglas de la Administración General de Puertos recuerdan hoy las funciones originales del área de Puerto Madero. Le Corbusier se encuentra entre los urbanistas que, a lo largo del siglo XX, elaboraron planes para su reconversión.**

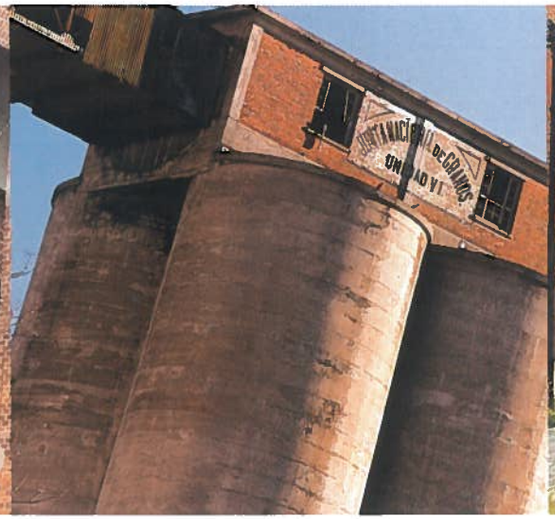
The initials of the Administración General de Puertos bring back memories of Puerto Madero's original function. Le Corbusier, among other urbanists throughout the century, created a plan for the area's reconversion.

A man-made barrier separated the City of Buenos Aires from its coastline along the River Plate until the early 90s. As it occurred in many other cities, the port area blocked access to the river. The original Puerto Madero project, monumental in its day, created the city's first port at the foot of Avenida de Mayo. The facilities interrupted any visual contact with the vast body of water that spread before Argentina's capital. To make matters worse, most of the port's installations had not functioned for years. Downtown Buenos Aires was, in all practical terms, riverless. What a bizarre destiny for a city that stood at the edge of the world's widest estuary!

Everything changed in 1989 with the instrumentation of a comprehensive law to reform the structure of the State. New legislation governing State property prepared the way for a series of initiatives designed to upgrade and revitalize the center of the city. The principal axis of the transformation was Avenida de Mayo and the area stretching along the river in Puerto Madero.

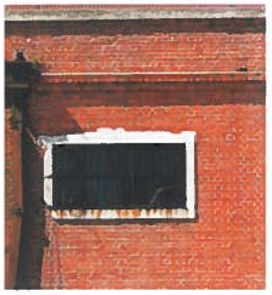
The process demanded dynamic leadership capable of undertaking a major urban development program, while at the same time satisfying all the different interests involved. With these considerations in mind, Corporación Antiguo Puerto Madero was created on November 15, 1989. The new Corporation belonged


1138



**La paulatina desafección de Puerto Madero fue deteriorando sus instalaciones. El espacio quedó abandonado y al margen de la ciudad. Los habitantes de Buenos Aires perdieron el contacto con el río sobre el frente urbano. El acceso a la costa se restringió y un área vital de la ciudad quedó fuera de uso.**

The installations at Puerto Madero deteriorated once the port was moved away. This space at the city's edge was left abandoned, and residents lost contact with the adjacent riverfront. Access to the coastline was restricted and this vital area unavailable to porteños.



**La reconversión se puso en marcha en 1989 a través de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., un ente de desarrollo y gestión creado para urbanizar las 170 hectáreas del antiguo puerto. Décadas de aislamiento llegaban a su fin.**

Recovery began in 1989 with the creation of the Corporation, a development board formed to urbanize the 170 hectares of the old port. Decades of isolation came to an end.

hectáreas que la integran eran propiedad del Estado, que las transfirió a la Corporación. La Municipalidad, por su lado, se comprometió a generar el proyecto para urbanizarlas.

De norte a sur, los límites están dados por las Avenidas Córdoba y Brasil –hoy Cecilia Grierson y Elvira Rawson de Dellepiane– y, de este a oeste, por el río y la Avenida Madero-Huergo. El emprendimiento a cargo de la Corporación puso finalmente en movimiento el proceso para recuperar el frente de agua perdido, entre Retiro y La Boca.

Las transformaciones de puertos urbanos constituyen una tendencia a nivel mundial. Londres, Barcelona, Rotterdam, Nueva York son sólo algunas de las ciudades que han encarado la renovación de sus puertos. Instalaciones portuarias obsoletas y tierras abandonadas se adecuan para nuevos usos. El Puerto Madero, construido con diques cerrados al estilo de los puertos ingleses, tenía un enorme potencial de desarrollo, sobre todo a partir de la gran extensión de tierras ganadas al río. La cercanía de la Reserva Ecológica favorecía, además, la calidad ambiental.

El punto de partida fue un convenio firmado unos años antes por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires con el Ayuntamiento de Barcelona. A pedido de la Corporación, un equipo integrado por técnicos de ambas ciudades elaboró un primer plan estratégico. El reclamo de una mayor participación de parte de los profesionales locales, que generó su presentación, dio lugar a un llamado a concurso. Al Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero, convocado por la Municipalidad de la Ciudad y organizado por la Sociedad Central de Arquitectos, se presentaron más de 100

jointly to the Federal Government and the Government of the City of Buenos Aires. Its principal objective was the urbanization of the area surrounding the old port. One hundred and seventy hectares of State-owned land were assigned to the Corporation. The city, in turn, committed itself to preparing an innovative project for urban rehabilitation.

From north to south, the boundaries were set at Avenidas Cordoba and Brasil –today renamed Cecilia Grierson and Elvira Rawson de Dellepiane respectively– and from east to west, the river and Avenidas Madero and Huergo. The Corporation's masterplan envisioned recovering the city's waterfront from Retiro to La Boca.

The transformation of urban port areas is a worldwide phenomenon. London, Rotterdam, and New York are just a few of the cities which have commissioned the renovation of their docklands. In most cases, obsolete port installations and abandoned plots of land could be reconverted to more productive uses. Puerto Madero, built with closed docks like those in English ports, offered an enormous potential for development, especially when considering the important extention of land that had, over the years, been gained from the river. The neighboring Ecological Reserve, in addition, provided an environmental bonus.

The project had its origins in an agreement signed with the City of Barcelona several years earlier. At the Corporation's request, a team formed by experts from both cities prepared the initial project. On the insistence of local urban planners, a competition for projects was organized. The National Competition for Ideas for Puerto Madero, convoked by the City Government and organized by the Central Society of Architects, produced over 100 projects from all over Argentina.

**En el mundo existe una tendencia a reconvertir los puertos desactivados para usos urbanos. La escala de Puerto Madero otorgaba una magnitud de excepción al futuro desarrollo. El proyecto tendría, además, una gran incidencia sobre todo el conjunto urbano debido a su ubicación, en eje con el centro histórico de Buenos Aires.**

Throughout the world, cities were reconverting abandoned seaports to urban needs. The size of Puerto Madero offered an exceptional opportunity for future development. The project also would be important to the entire urban structure of the city due to its positioning as an axis of the city's historic center.

estudios de arquitectura de todo el país. En la elaboración de las bases se tuvieron en cuenta algunas consideraciones de los planes propuestos para el área a lo largo del siglo. En líneas generales, éstas fijaron una ocupación moderada –de 1.500.000 m$^2$, la más baja proyectada hasta entonces–, grandes superficies de espacios verdes públicos, acceso libre al río y un uso continuado del lugar. El área no se transformaría en una mera expansión del centro, como se había pensado alguna vez en el pasado, porque el uso terciario se complementaría con el residencial. La presencia de los espejos de agua de los diques y los espacios verdes determinaron también la contemplación de actividades recreativas y deportivas.

El proyecto urbano –elaborado por los tres primeros premios del Concurso con el asesoramiento de especialistas en paisajismo, economía, transporte y otras disciplinas– hoy forma parte del Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires. El plan consiste, básicamente, en una angosta franja de edificación ubicada entre los diques y un espacio de grandes parques hacia el río. Unos anchos bulevares, trazados en correspondencia con los ejes de acceso al área, conectan toda la zona con el resto de la ciudad. La construcción de racimos de torres sobre el remate de los dos principales bulevares –Avenida Belgrano y calle Tte. Gral. Perón, hoy Azucena Villaflor y Macacha Güemes– rememora la aspiración de Le Corbusier de construir su "Cité des Affaires" sobre el Río de la Plata. Estas torres van a enmarcar el eje de la Avenida de Mayo y a establecer el límite del nuevo frente urbano sobre el río.

The guidelines for the competition included proposals for the area that had been presented in the past. In general lines, these projects had called for a limited occupation of the area: 1,500,000 square meters was the lowest figure that had been proposed. In addition, every project contemplated ample green spaces for public use, free access to the river, and continuity in developing the area. The new project envisioned going beyond a simple program to expand the city, which had been the leit motif of previous plans. The idea was to create a plan which would combine residential projects with commercial ones. The presence of the existing bodies of water in the docks and green areas for public use permitted projects for recreation and sports.

The project for urbanizing the area, prepared from the first three prize-winning presentations, in conjunction with experts in landscaping, economy, transportation, and other specialties, forms part of what is today the Code for Urban Planning of the City of Buenos Aires. The plan recommended, essentially, a narrow strip of construction along the edge of the docks and a sizable area of parks at the edge of the river. Wide boulevards, connected to the streets giving access to the area, link Puerto Madero with the rest of the city. The construction of clusters of skyscrapers at either end of the area, –Avenidas Belgrano and General Perón, today Azucena Villaflor and Macacha Güemes–echo the dream of Le Corbusier to build his "Cité des Affairs" along the River Plate. These towers form a framework with the axis of Avenida de Mayo to establish the limits of a new urban presence along the edge of the river.

**En el plan maestro, los espacios públicos representan más de la mitad de la superficie. Grandes parques, bulevares, plazas, plazoletas y un paseo peatonal de varios kilómetros se suman a la trama urbana. Nuevos ámbitos que, al prolongarse naturalmente en la Reserva Ecológica, adquieren una privilegiada calidad ambiental.**

Public spaces compose more than half of the surface in the masterplan. Parks, boulevards, plazas and a pedestrian walkway of several kilometers have been added to the city's infrastructrure. These new spaces, adjoining the city's Ecological Reserve, are an important contribution to improving the city's quality of life.

**El reciclaje se realiza bajo una rigurosa protección patrimonial que mantiene intacto el carácter portuario del lugar. Con la transformación de la obsoleta infraestructura portuaria en una eficiente red de servicios, Puerto Madero asume plenamente su condición de nuevo barrio porteño. La trama de accesos se adecuó para integrarlo con el resto de la ciudad.**

The recycling of the area is carried out under strict controls designed to maintain the original character of the port. Obsolete infrastructure has been adapted to form part of an efficient network of services, allowing Puerto Madero to assume its star role as a new neighborhood in town.

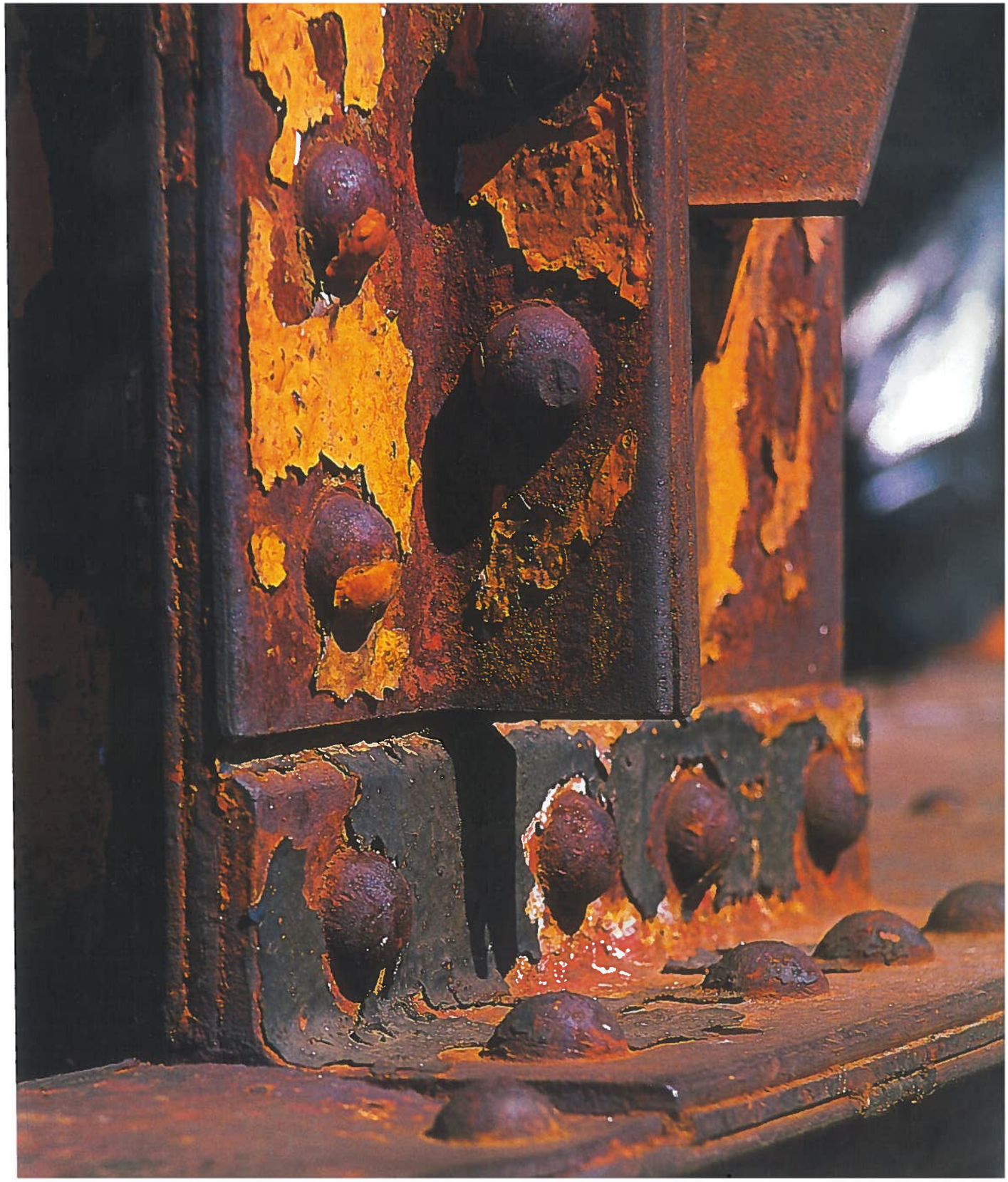
La naturaleza del emprendimiento determinó que el proceso se desarrollara por etapas. Puesto que la Corporación no cuenta con partidas de presupuesto público, los recursos necesarios para transformar la infraestructura portuaria se fueron generando con las ventas, los alquileres y las locaciones en el área. La reconversión se inició con el desarrollo del plan de urbanización del área ubicada al este de los diques y con la puesta en valor y refuncionalización de los viejos depósitos de mercadería –los *docks*– y su entorno. A pesar de que estas dos gestiones se llevan adelante en forma paralela, guardan una estrecha relación entre sí pues los participantes del Concurso Nacional de Ideas coincidieron en la necesidad de reciclar y asignar nuevos usos a los *docks*. Estos característicos edificios de ladrillo rojo, construidos entre 1900 y 1905, son un claro exponente de la arquitectura utilitaria inglesa. Sus sólidas estructuras de hormigón armado fueron traídas por piezas desde Inglaterra y armadas en el lugar donde siguen en pie. Alineados a intervalos regulares frente a los espejos de agua de los diques, otorgan una gran identidad al puerto con el ladrillo a la vista de sus fachadas y la forma abovedada de sus recovas, galerías y aberturas. El empleo de materiales industriales en su construcción, hierro, vidrio y ladrillo, distingue a esta arquitectura en serie de la época. En 1991, el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires aprobó una norma de protección patrimonial que dictó pautas de preservación para el ámbito de los dieciséis edificios. Esta norma protege, desde entonces, al conjunto de los *docks* y su entorno, con todos los elementos de reminiscencia portuaria que lo conforman. Para reciclar sus estructuras hubo que atenerse a estrictas condiciones, respetando las fachadas y los materiales originales, con el fin de mantener el carácter histórico del lugar. En el diseño del paseo peatonal, el malecón y las cabeceras de los diques se emplearon materiales y elementos del antiguo puerto. Se recuperaron adoquines y durmientes y se pintaron e iluminaron viejas grúas que, ubicadas estratégicamente, contribuyen a evocar el fuerte espíritu portuario.

The dimensions of the undertaking demanded that it be developed in stages. Since the Corporation receives no subsidies or financial aid from the State, necessary funding must come from the sale, leasing, or rental of properties. The initial stage of the reconversion program called for the development of the area located to the east of the docks. The plan aimed at determining new uses for the old warehouses and their surroundings.

All the projects presented in the National Competition for Ideas recommended restoring and recycling the row of brick warehouses that ran parallel to the coastline. The warehouses, prototypes of turn-of-the-century English utilitarian architecture, were built between 1900 and 1905. These solid structures came in pieces from England and were assembled in situ. Placed at regular intervals along the narrow docks, the buildings gave the port area a singular identity, with red brick façades, arched galleries and doorways. The use of industrial materials such as iron, glass, and brick was characteristic of the epoch's functional architecture. In 1991, the City Council approved a project to protect historical patrimony which included the sixteen buildings. The legislation called for the preservation of the warehouses that lined the dock, along with all the other architectural elements existing in the port area. Strict conditions were imposed on recycling projects: façades and all original materials had to be respected, in line with the goal of maintaining the area's historical character. Materials and elements from the old port were used in designing the waterfront promenade and other pedestrian accesses, as well as the docks themselves. Paving stones and railway sleepers were salvaged and incorporated into the landscaping. Strategically-located old cranes were painted and illuminated, evoking the atmosphere of the old port.

**Una acertada asociación entre la acción pública y la iniciativa privada rescató al área de más de medio siglo de olvido y abandono.**

A happy combination of public action and private initiative saved the area from half a century of neglect.



2073

**Buenos Aires ganó un nuevo barrio a sólo pasos del centro. Las diversas alternativas de usos que reúne, tanto para los residentes como para los visitantes, crean una agradable vida en el lugar.**

Buenos Aires has added a new neighborhood just a brief walk from downtown. The diverse alternatives that the area offers to both residents and visitors provide ongoing activities that enliven Puerto Madero day and night.

La venta de los *docks* se realizó a través de licitaciones públicas de proyecto y de precio. Los oferentes, además de presentar un proyecto de reciclaje, debían hacer una propuesta funcional. La posibilidad de ocuparlos con nuevos y diferentes usos impuso un excelente ritmo a las ventas. Esta primera etapa de la refuncionalización se ha consolidado al punto de haber incorporado este ámbito a la memoria urbana. Puerto Madero ahora se asocia naturalmente con el nuevo barrio porteño que aloja modernas oficinas, restaurantes y bares, un campus universitario, cines y nuevas alternativas de vivienda, a sólo pasos del área central de la ciudad. También se reconocen sus amplios espacios públicos, de acceso libre y uso gratuito, que permiten distintas formas de recreación en un entorno ambiental de excepción. El extenso malecón al lado de los diques plantea distintos recorridos al borde de sus espejos de agua. Algunos tramos cubiertos por una recova hacen posible este contacto al aire libre en días de lluvia. Los elementos del mobiliario urbano –bancos, canteros, basureros–, ubicados a lo largo del paseo peatonal y en las cabeceras de los diques, tienen un reconocido diseño industrial que se integra efectivamente al medio portuario. Esta puesta en valor es sólo la parte más visible de un promisorio proceso en marcha.

A series of public tenders which took into account the quality of the project and the price offered by potential buyers was the method used to sell the properties. In addition to presenting a project of recuperation, prospective buyers had to offer a functional plan for the building's future. The wide variety of possible uses for the buildings stimulated sales. The project was now underway, and the Puerto Madero area had been saved, to continue as an important contribution to the city's history. Puerto Madero is now synonomous with a vibrant neighborhood of modern offices, restaurants, and bars, a university campus, cinemas, and new alternatives for living, all just a short walk from downtown Buenos Aires. It has also become known for its ample public spaces, which permit the city dweller to enjoy all the many facilities the area offers. The long promenade along the docks provides visual access to the bodies of water that conform the port area. Sections covered by a gallery allow for out-door recreation on rainy days. The benches, flower beds, and rubbish-bins that line the promenades are of a modern industrial design, which integrates well into the port's atmosphere. What the visitor can see and enjoy is only the visible part of the ambitious program to recuperate Puerto Madero.

*"El extenso malecón al lado de los diques plantea distintos recorridos al borde de sus espejos de agua".*

*"The long promenade along the docks provides visual access to the bodies of water that conform the port area".*

Mientras el sector de los depósitos colorados se consolida, el plan continúa avanzando al este de los diques. Las tareas de limpiar el terreno y montar una eficiente red de servicios se lleva adelante sin pausa. En este sector, más de la mitad de la superficie está destinada a espacios públicos, que se incorporan a la ciudad en

While restoration of the brick warehouses is being carried out, the Plan continues to move ahead in other parts of the area. Clearing the land and introducing an efficient network of services are today's priorities. In this new sector, more than half of the land is for public spaces. Parks, avenues, and streets will be turned over to the city once works have been

la forma de parques, bulevares y calles. Para el diseño de los espacios verdes la Corporación encomendó a la Sociedad Central de Arquitectos, con el auspicio del Gobierno de la Ciudad, un Concurso Nacional de Anteproyectos. Los parques, abiertos hacia la Reserva Ecológica, van a reafirmar una continuidad paisajística que se completa con la Costanera Sur. El impacto positivo sobre el Barrio Sur de la ciudad indica parte de la magnitud del emprendimiento.

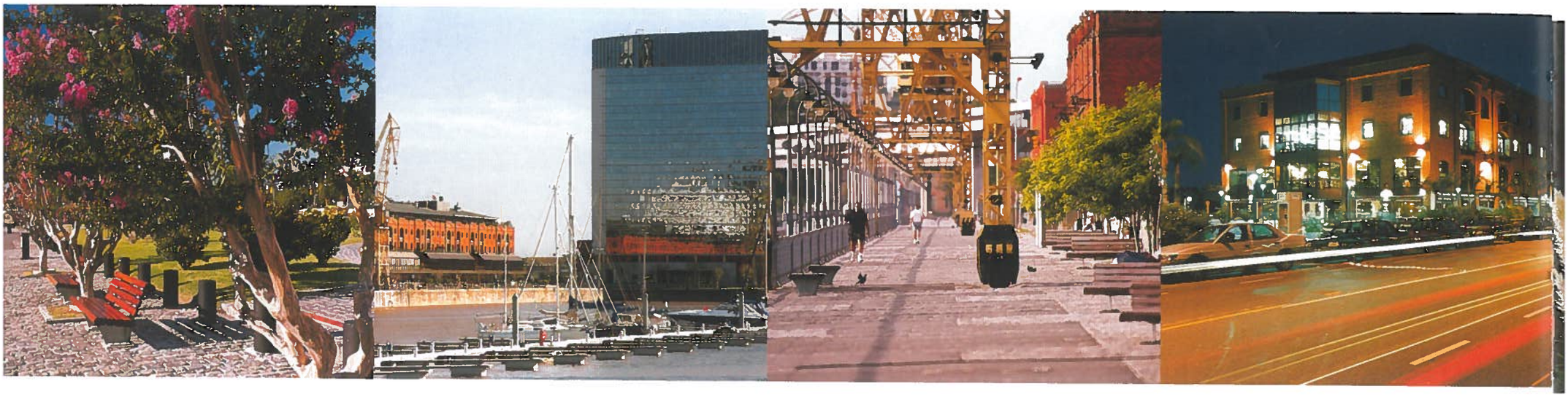
completed. The Corporation commissioned the Central Society of Architects to prepare the design of the new area's green spaces. The Society, with the financial support of the City, launched a National Competition for Projects. The parks, which extend toward the Ecological Reserve, guarantee landscaping continuity with the adjacent Costanera Sur. The positive impact of the program on the Barrio Sur, the southern neighborhood of the city, will indicate its magnitude and importance.

*"más de la mitad de la superficie está destinada a espacios públicos, que se incorporan a la ciudad en forma de parques, bulevares y calles"*

*"more than half of the area is reserved for public spaces, which have been added to the city as parks, boulevards and streets."*

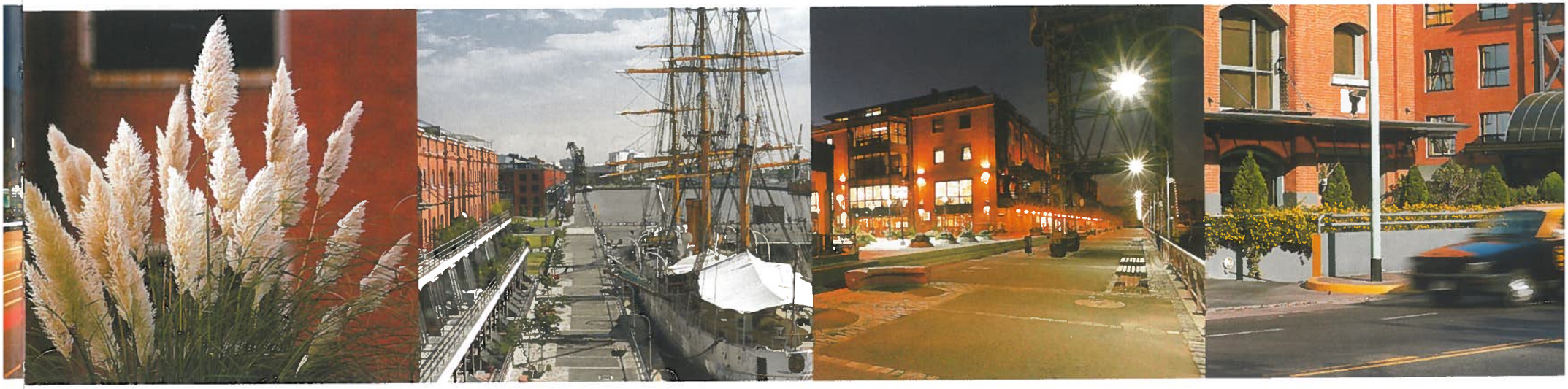
Porque aunque la reconversión del antiguo Puerto Madero potencia un desarrollo más evidente en el centro y el sur de la ciudad, su transformación incide en todo el conjunto urbano. Por su estratégica ubicación frente al área central, el proceso de urbanización trasciende vastamente sus propios límites. Por eso, integrar el nuevo barrio a la ciudad fue el principal objetivo de la Corporación. Para lograrlo fue fundamental rescatar a la zona del aislamiento en el que había quedado por la concentración de accesos ferroviarios y viales que la alejaban del resto de la ciudad. Esto se consiguió prolongando la trama urbana. A los ejes de acceso más importantes, que coinciden con los puentes giratorios, se sumaron otros que antes no llegaban al puerto. Tal es el caso de Corrientes, Lavalle y Viamonte, entre otros. Puerto Madero representa hoy una nueva calidad de vida urbana. Su primera transformación revela la posibilidad de disfrutar en plena ciudad de condiciones ambientales favorables. Al igual que cien años atrás, cuando la construcción del puerto modernizó radicalmente la fisonomía de Buenos Aires, la recuperación del área vuelve a poner a la ciudad de cara al futuro. Y el acierto de la asociación entre ciudad y estado la acerca, una vez más, a su frente de agua, porque la reja que la separaba del río ya no existe.

Although the most direct impact of the project is on the central and southern sectors of the city, the transformation of Puerto Madero has been felt throughout the entire urban region. Because of its strategic location in front of the city's downtown center, the urbanization process spreads far beyond its own boundaries. This reason motivated the Corporation to stress integration with the city as its principal objective. In order to achieve this goal, it was necessary to rescue the area from the man-made state of isolation which had originally characterized the area, separating Puerto Madero from downtown by railway lines and avenues. This objective was achieved by extending existing streets into the port area to supplement those which coincided with bridges over the docks. The extention of Corrientes, Lavalle, and Viamonte, among others, opened new accesses to the area. A century ago, the construction of Puerto Madero radically modernized the face of Buenos Aires. Today, the renovation of the area once again projects Puerto Madero into the city's future. The partnership of Federal and City Governments has, once again, united the city with its waterfront. The barrier, that once separated the two no longer exists.



*Puerto Madero representa hoy una nueva calidad de vida urbana. Su transformación demuestra que es posible disfrutar en plena ciudad de condiciones ambientales favorables.*

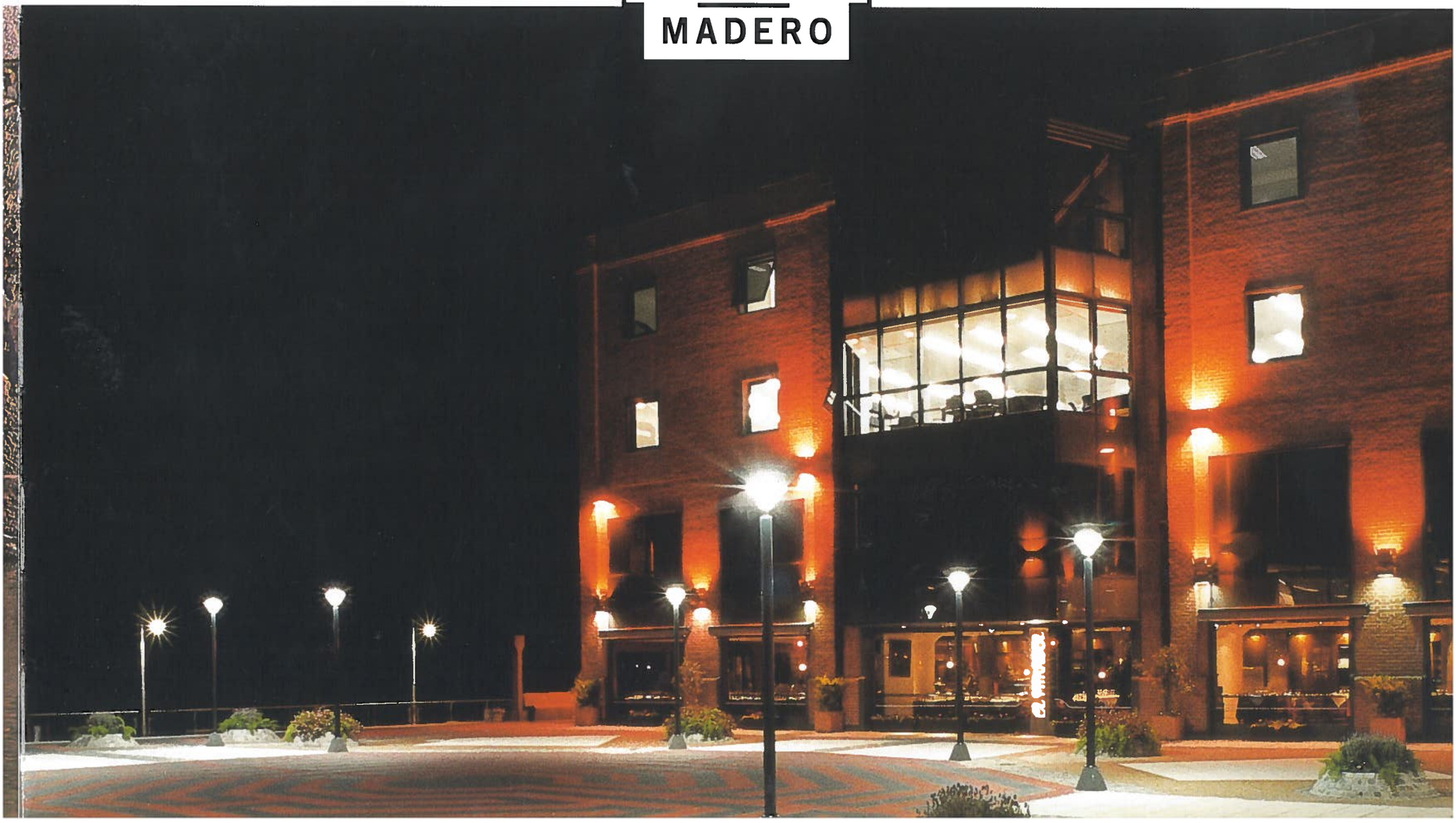
*Puerto Madero offers the citizen a new quality of life. Its transformation proves that it is possible to enjoy favorable enviromental conditions in the heart of the city.*



*A través del proceso llevado adelante por la Corporación, la ciudad vuelve a acercarse a su frente de agua, porque la reja que la separaba del río ya no existe más.*

*Thanks to the Corporation's innovative design, the city once again stretches to the edge of the river, because the railings that once separated it have now been removed.*

# DIQUE 4
# MADERO

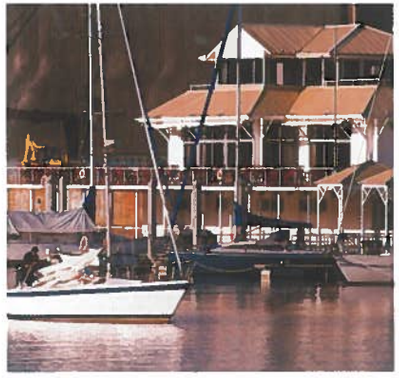


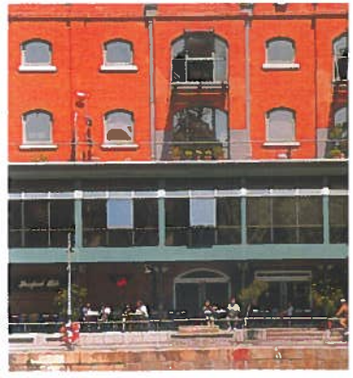
**La reconversión de los galpones se inició en el dique 4 que, por su proximidad con la dársena norte, era el más activo. El proceso resguardó estrictamente el valor patrimonial del ámbito. La transformación, sin embargo, es sólo el inicio del desarrollo porque Puerto Madero continúa del otro lado de los diques.**

The reconversion of the warehouses began at Pier 4 which, due to its proximity to North Dock, was the most active. Care was taken to protect the historical patrimony of the area. This transformation was, nevertheless, just the beginning of the development process, because Puerto Madero continues on the far side of the docks.

**De norte a sur, el dique 4 está delimitado por la Avenida Cecilia Grierson –antes Avenida Córdoba– y el Bulevar Macacha Güemes –antes J.D. Perón– que, al igual que el resto de las calles del Barrio Puerto Madero, llevan nombre de mujer. Su espejo de agua refleja los nuevos usos de los galpones que, reciclados, dan lugar a modernas oficinas y elegantes comercios.**

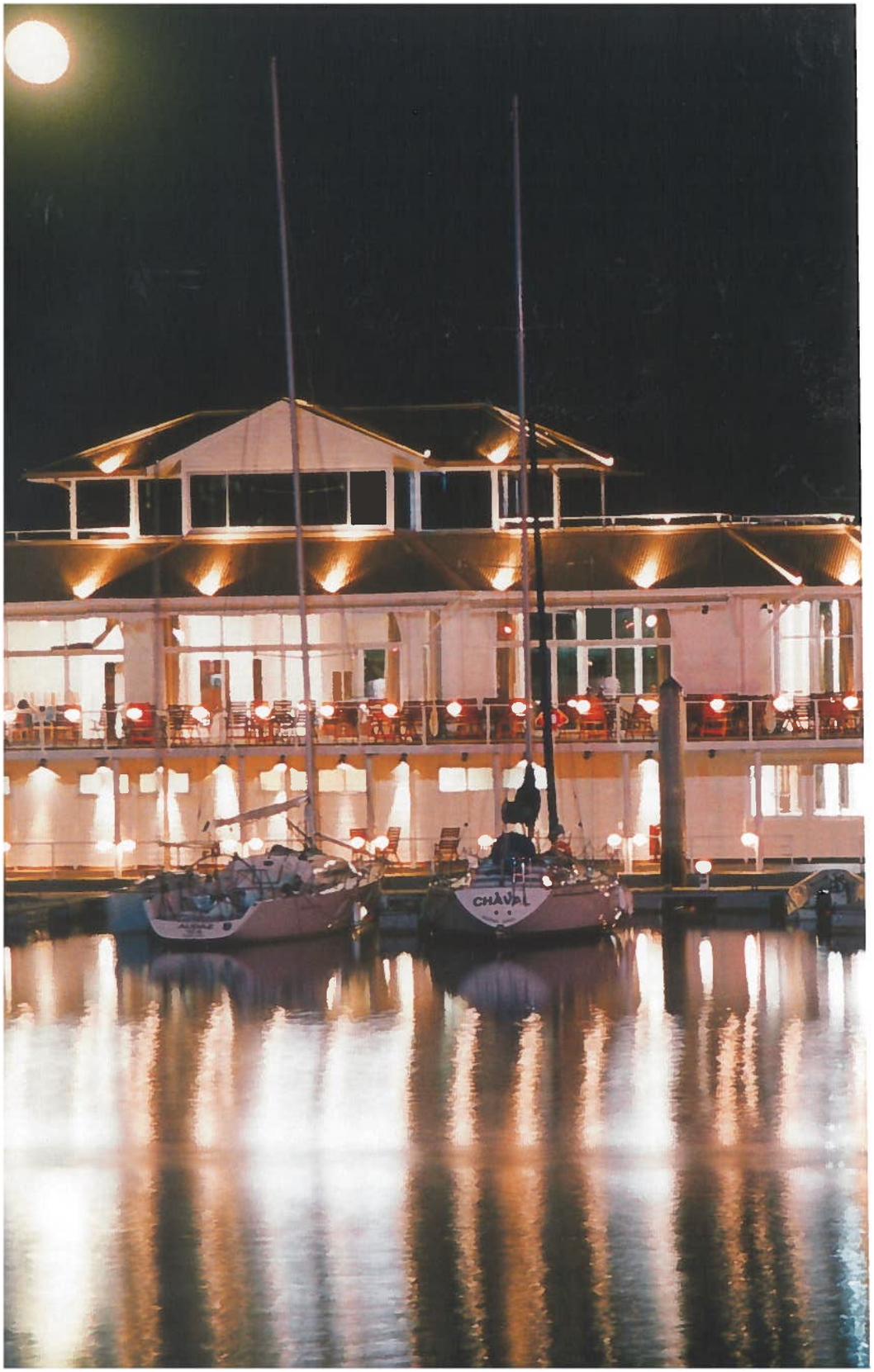
From north to south, Pier 4 is bordered by Cecilia Grierson Avenue (previously Córdoba Avenue) and Macacha Güemes (previously J.D. Perón Street) which, like all the thoroughfares in Puerto Madero, have names of famous Argentine women. The still water of the once-busy channel now reflects the new uses of the warehouses, which, recycled, are now modern office complexes and elegant shops.





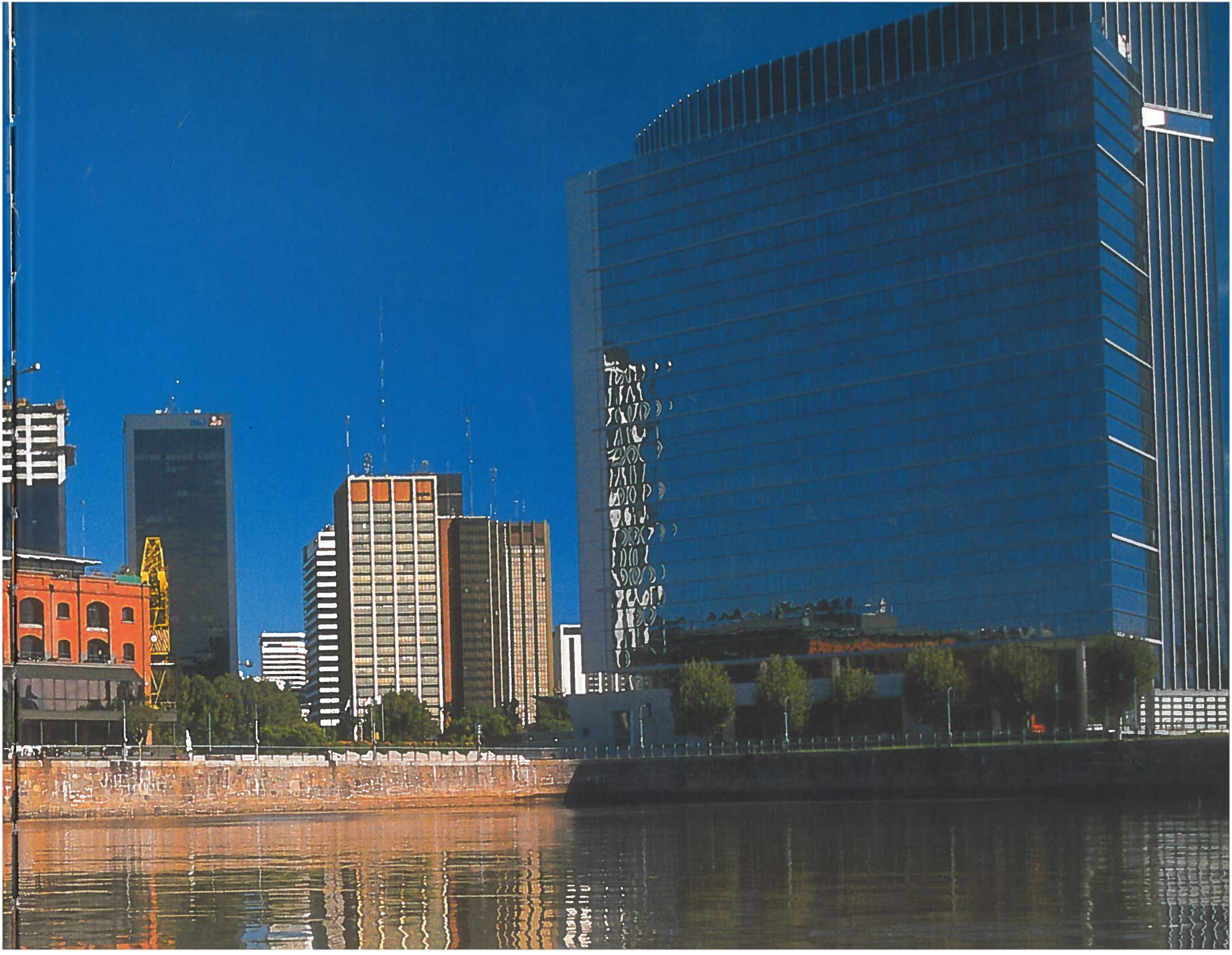
**En los extensos paseos peatonales se encuentran elementos de reminiscencia portuaria. Al fondo, una grúa desactivada se convierte en una valiosa pieza de ornamentación urbana. En la página de la derecha, la silueta del edificio de la empresa Telecom, de novedosa estructura metálica, actúa como portal de ingreso hacia el lado este de los diques. La torre representa el primer edificio en altura de Puerto Madero.**

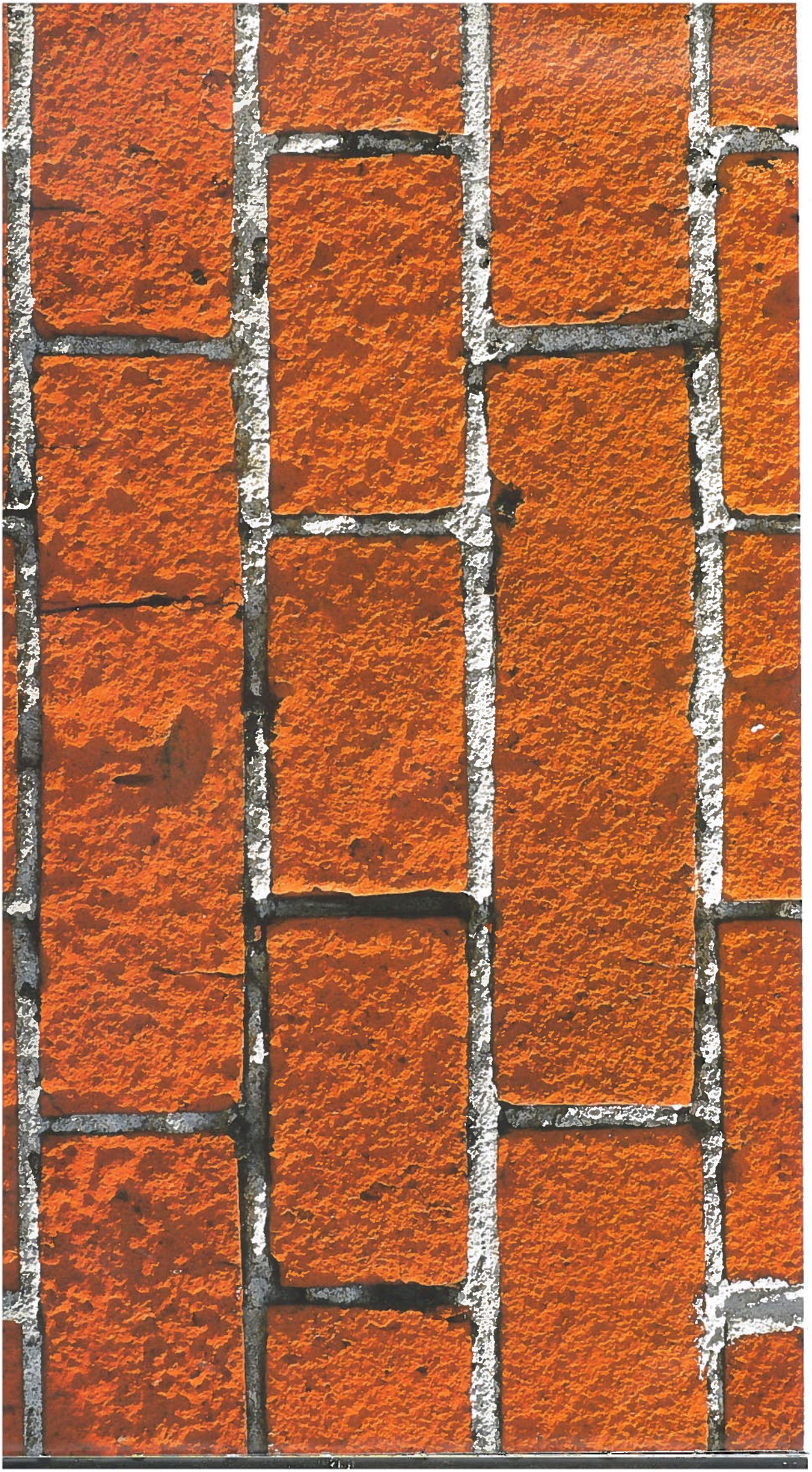
Along the lengthy promenades one can find elements reminiscent of the old port. In the background, a once-active crane has been turned into a striking example of urban ornamentation. On the page to the right, the silhouette of the Telecom Building, an imposing metallic structure, stands as a gateway to the eastern side of the piers. This is the first skyscraper in Puerto Madero.




**Una amplia marina se extiende en el dique 4. Las instalaciones del Yacht Club Puerto Madero fueron construidas en Inglaterra con materiales y técnicas de última generación. Es posible llegar a su sede flotante por tierra y a través del agua, cruzando en lancha el dique desde un amarradero ubicado sobre su borde oeste. Las tareas portuarias dieron paso a la recreación, y hoy la posibilidad de navegar frente al corazón mismo de la ciudad es una realidad. Un control permanente protege a los históricos muros de piedra de los diques y preserva la alta calidad ambiental de sus espejos de agua. El dique 4 vuelve a estar en actividad.**

An ample basin spreads before Pier 4. The installations of the Puerto Madero Yacht Club were built in England employing the latest generation materials and techniques. One can reach the floating clubhouse by land or by water, crossing by launch from a mooring on the west side. The bustle of the port has been replaced by the leisurely pace of the area's new activities and today it is possible to sail in front of the heart of the city. The piers' historic stone walls are checked constantly, as is the quality of the water in the basins. Pier 4 has come back to life!

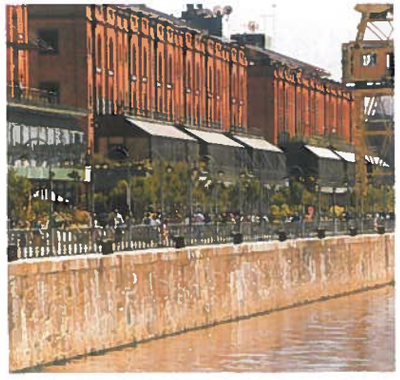




# DIQUE 3
# MADERO

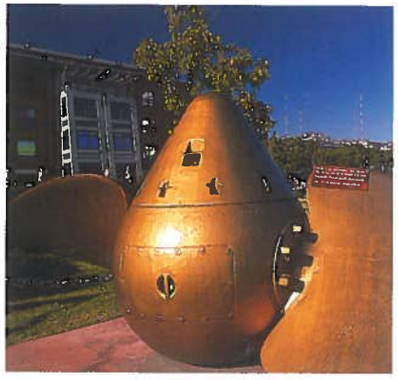
**Junto al paisaje de los galpones reciclados, se desarrollan grandes superficies de espacios públicos. El circuito peatonal, que enriquece los tramos de caminata con asientos, plantea un paréntesis mayor en las cabeceras de los diques. El recorrido refuerza el contacto con el agua y permite el encuentro con piezas del inventario portuario y obras de arte. En el espejo de agua del dique 3 está amarrado el Buque Museo Fragata Presidente Sarmiento.**

Large, open public spaces surround the recycled warehouses. The walking areas, lined with benches, offer a brief parenthesis between the heads of each pier. The promenade reinforces contact with the water and brings the visitor in contact with works of art and objects reminiscent of the old port. In the basin before Pier 3, the frigate "Presidente Sarmiento", now a naval museum, is permanently docked.



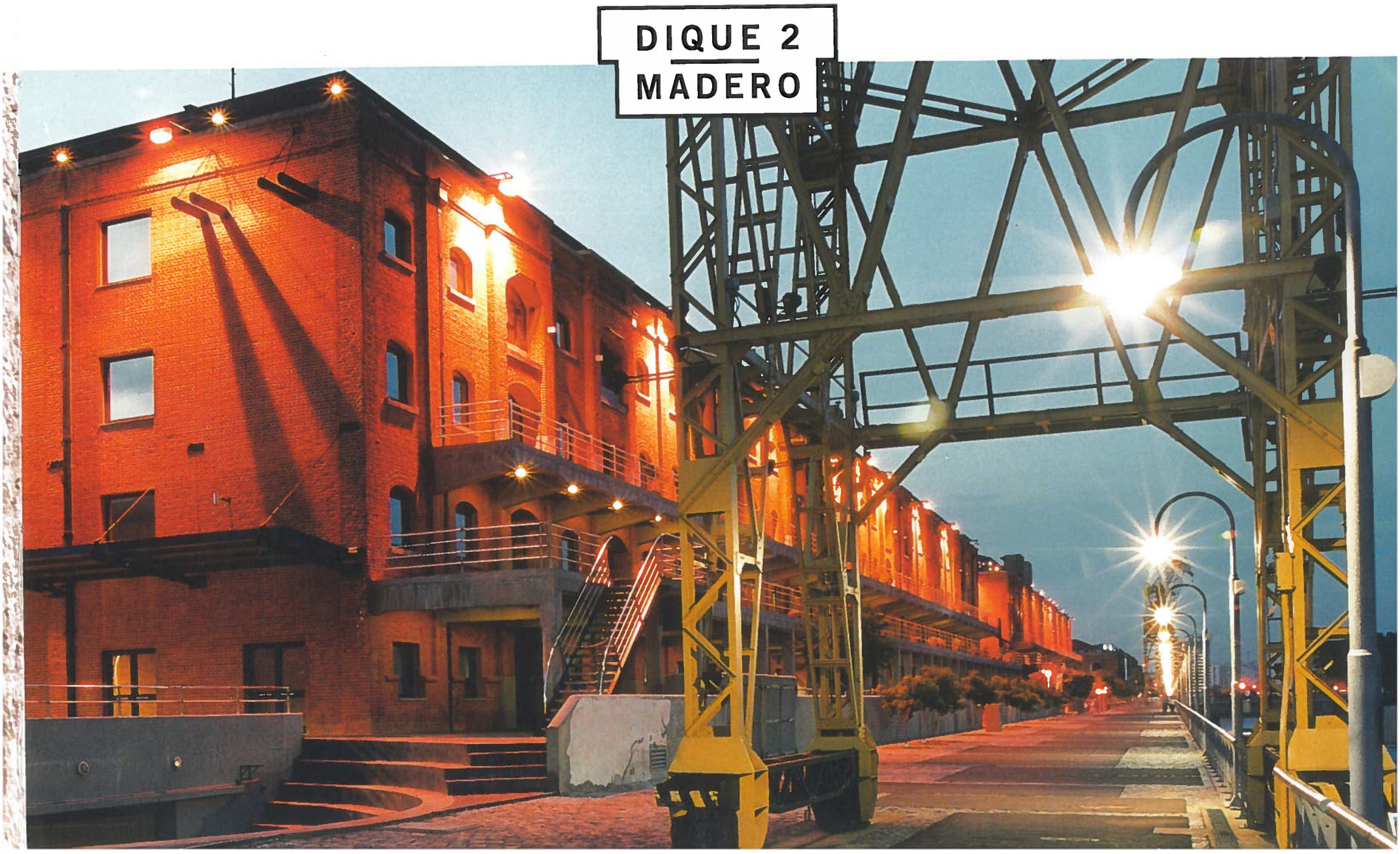
**De norte a sur, los límites del dique 3 están dados por los Bulevares Macacha Güemes –antes Juan D. Perón– y Azucena Villaflor –antes Avenida Belgrano–. La fuerte presencia de oficinas comerciales en el dique 4 se combina con el uso más residencial del dique 3. Sus edificios se adaptaron principalmente para *lofts*, como nueva alternativa de vivienda, y para oficinas de menor escala.**

From North to South, the limits of Pier 3 are marked by Macacha Güemes Boulevard (previously J.D. Perón Street) and Azucena Villaflor (ex-Belgrano Avenue). Office complexes predominate at Pier 4, while at Pier 3 residential properties are more common. The warehouses have been adapted principally as lofts, as a new alternative for urban living and, to a lesser degree, for offices.



**Botada en Inglaterra el 31 de julio de 1897, la fragata A.R.A. Presidente Sarmiento navegó, a través de sus viajes de instrucción, el equivalente a cincuenta vueltas alrededor del mundo. Fue declarada Monumento Histórico Nacional en el año 1962 y, ya fuera de servicio, se convirtió en museo. Su presencia en el dique 3 contribuye a mantener el carácter portuario del ámbito.**

Launched in England on July 31, 1897, the frigate A.R.A. "Presidente Sarmiento" sailed the equivalent of fifty times around the world as a training ship. The vessel was proclaimed a National Historical Monument in 1962 and, by then already decommissioned, was converted into a museum. The ship's presence at pier 3 contributes to the maritime character of Puerto Madero.


DIQUE 2
MADERO

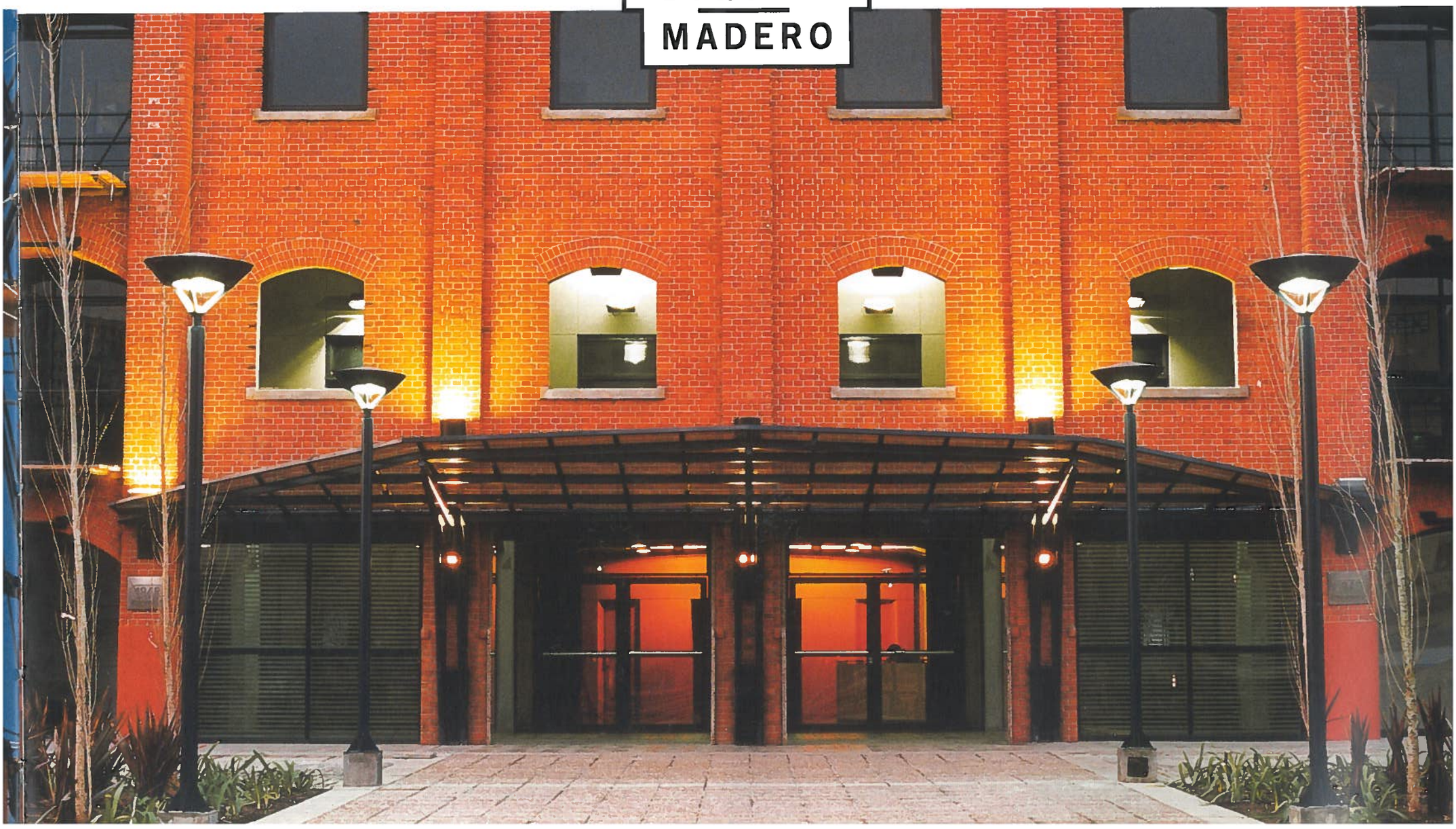
**El reciclaje de los galpones respeta normas de protección edilicia y ambiental. Estas siguen vigentes después de la terminación de las obras. En el dique 2, las remodelaciones dieron nueva vida a los viejos *docks*, que ahora conforman un polo universitario en la zona. La presencia dinámica de los estudiantes caracteriza todo el entorno. Afuera de los edificios se crearon áreas de asiento, donde se reúnen para estudiar y descansar al aire libre.**

The recyling of the warehouses is in accordance with norms of environmental and architectural protection which are still pertinent after the transformation is complete. At Pier 2 this remodelling gave a new lease of life to the old docklands which are now a higher-education center in the area. The dynamic presence of students is in keeping with the whole environment. Outside the buildings there are open areas with seating where they congregate to study or take a break in the fresh air.

**De norte a sur, los límites del dique 2 son el Bulevar Azucena Villaflor –antes Avenida Belgrano– y el Bulevar Rosario Vera Peñaloza –antes calle Estados Unidos.**
**La Universidad Católica Argentina recicló sus galpones y los convirtió en modernos edificios, que conforman un importante polo universitario en la zona.**

North to South, the boundaries of Pier 2 are Azucena Villaflor Boulevard (ex-Belgrano Avenue) and Rosario Vera Peñaloza Boulevard (ex-United States Street).
The Argentine Catholic University adapted its buildings to create a modern educational center, forming an important center for higher education in the area.

# DIQUE 1
# MADERO

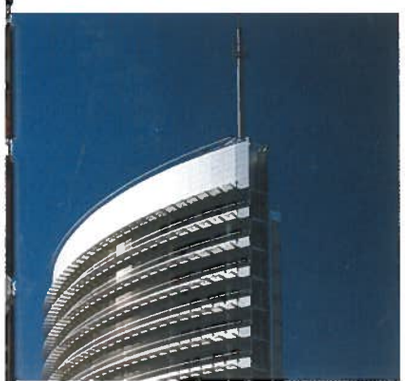


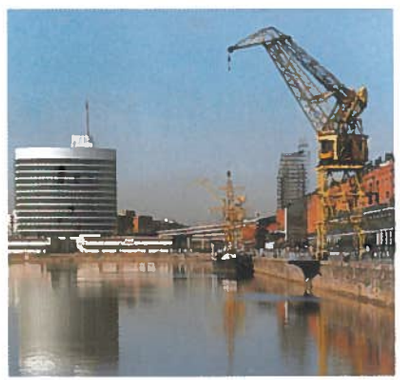
**En el dique 1 se levanta la torre Malecón, que complementa el emplazamiento urbano de la torre Telecom, en el extremo opuesto de la cadena de diques. Las formas curvas de este edificio inteligente de oficinas se integran al perfil de las cercanas autopistas. También le otorgan una vista privilegiada de todo el conjunto de Puerto Madero y del resto de la ciudad, reforzada por la fachada de vidrio, que optimiza el empleo de la luz dentro del ámbito de trabajo.**

At Pier 1 the Malecón Tower rises to balance the Telecom Tower at the opposite end of the string of docks. The curved shape of this "intelligent" office building adapts itself to the curves of the nearby highway. It also offers a magnificent view of the whole of the Puerto Madero complex and the rest of the city. The glass façade optimizes the use of natural light in the work areas.

**El dique 1 se ubica en el extremo sur de la cadena de diques. De norte a sur, sus límites están representados por el Bulevar Rosario Vera Peñaloza –antes calle Estados Unidos– y la Avenida Elvira Rawson de Dellepiane –antes Avenida Brasil. Los usos de residencia y trabajo se combinan con la recreación que ofrecen un complejo de cines de última generación y la presencia de la corbeta Uruguay, amarrada en el espejo de agua.**

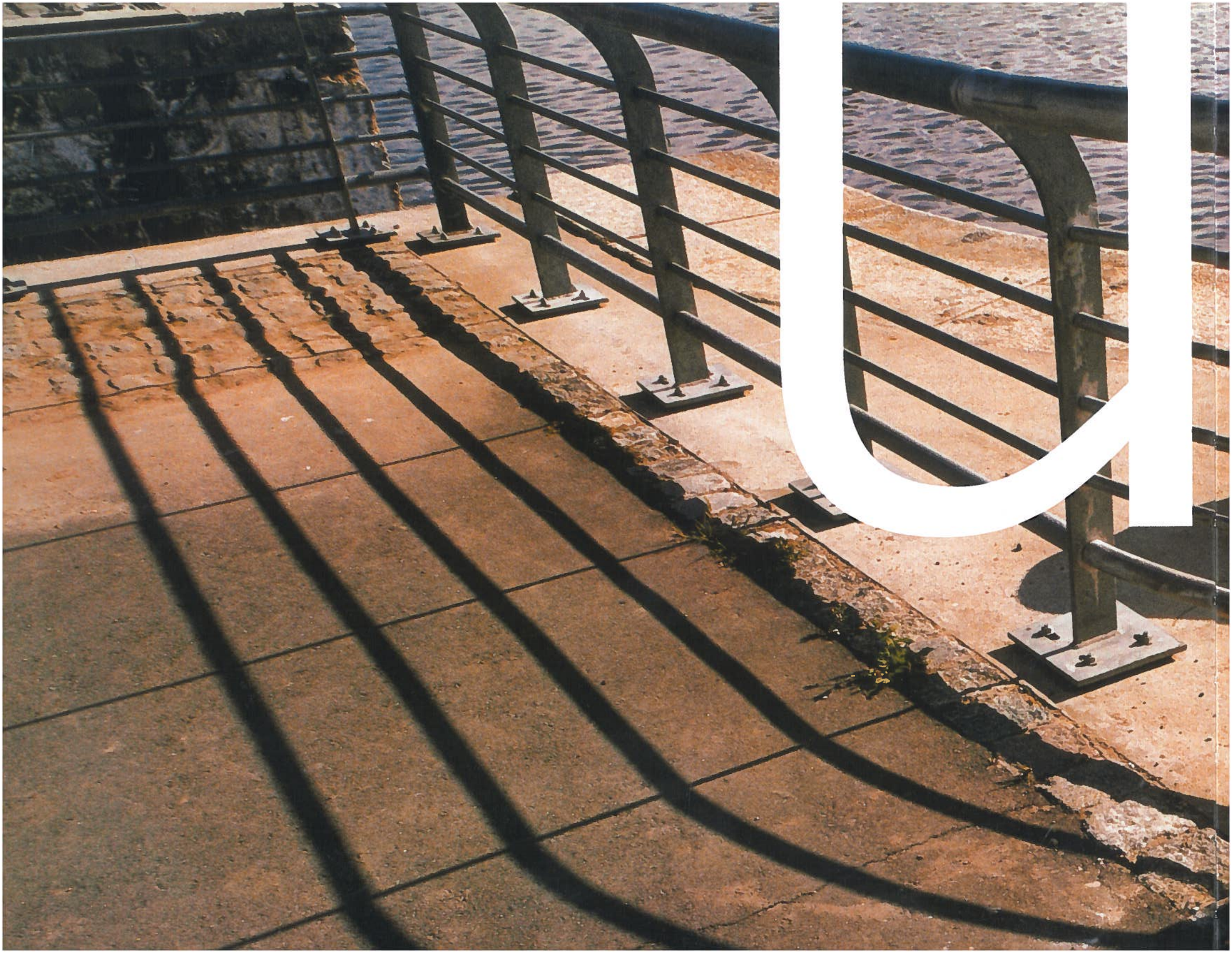
Pier 1 is located at the southern end of the chain of docks. Its boundaries are Rosario Vera Peñaloza Boulevard (ex-United States Street) and Elvira Rawson de Dellepiane Avenue (ex-Brazil Avenue). Dedicated to both residential and commercial use, the area offers a modern cinema complex and the presence of the corvette "Uruguay", moored alongside the pier.





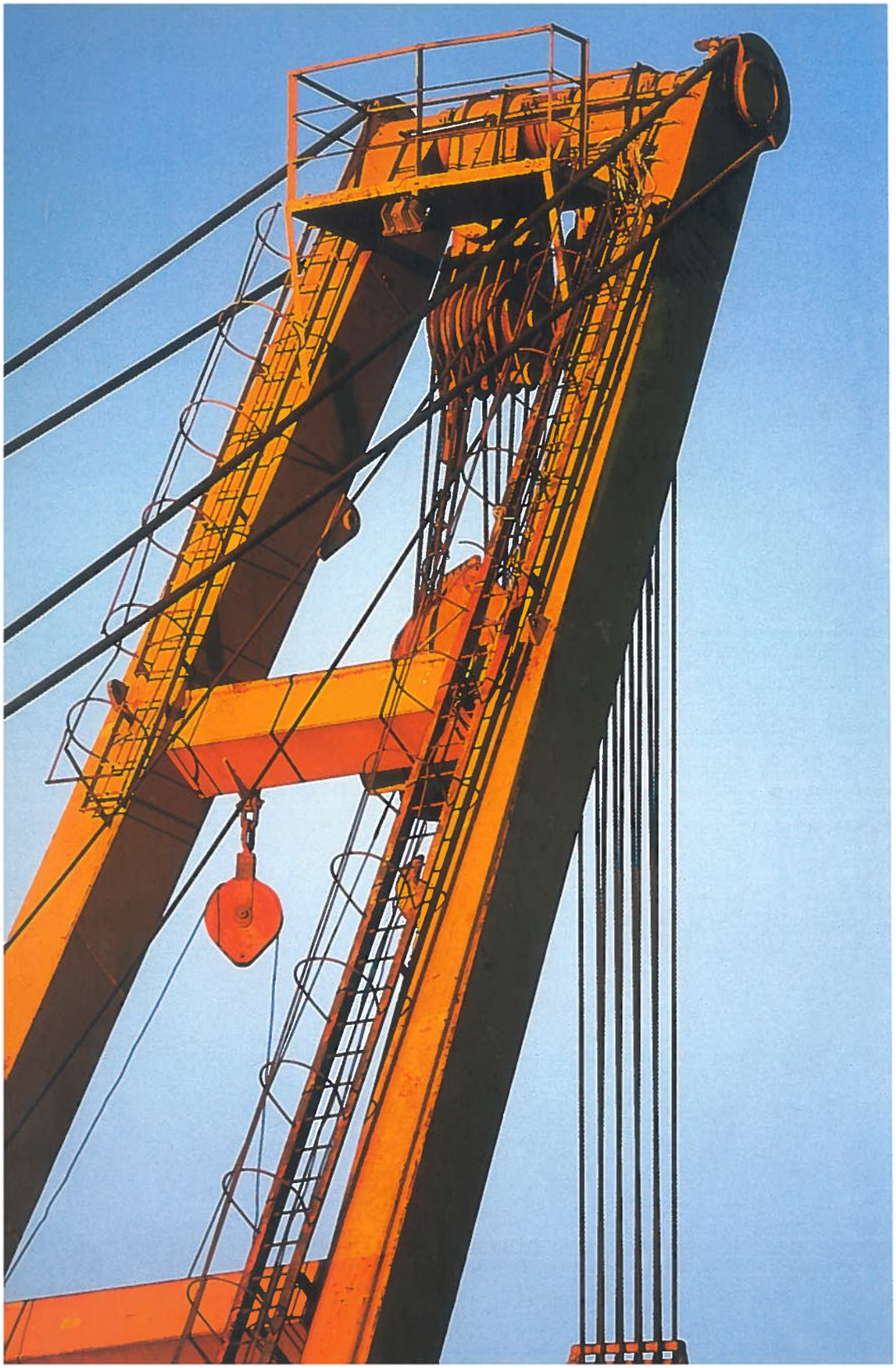
El desarrollo comenzó con el reciclaje de los galpones sobre el borde oeste de los diques. La antigua superficie de trabajo, a ambos lados de los depósitos colorados, es ahora un espacioso paseo público. En las obras se utilizaron adoquines y durmientes recuperados del puerto que, combinados con el metal galvanizado de la baranda y las luminarias, preservan el grato paisaje portuario. El diseño industrial de los bancos dispuestos a lo largo del recorrido sigue la voluntad de forma de las cornamusas ubicadas al borde de los diques.

Development began with the recycling of warehouses along the west edge of the docks. What was once a loading area on both sides of the brick buildings are now spacious pedestrian promenades. Original paving stones and railway sleepers were incorporated along with galvanized metal railings and street lamps to preserve the pleasant oldfashioned atmosphere of the city's waterfront. The industrial design of the benches along the walkway echo the form of the bollards located at the edge of the piers.



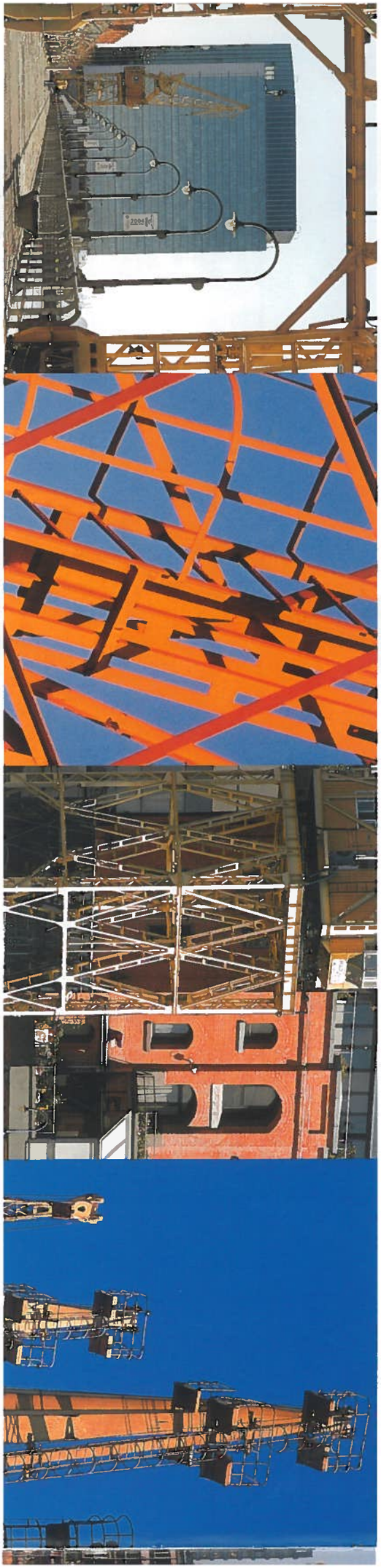
506

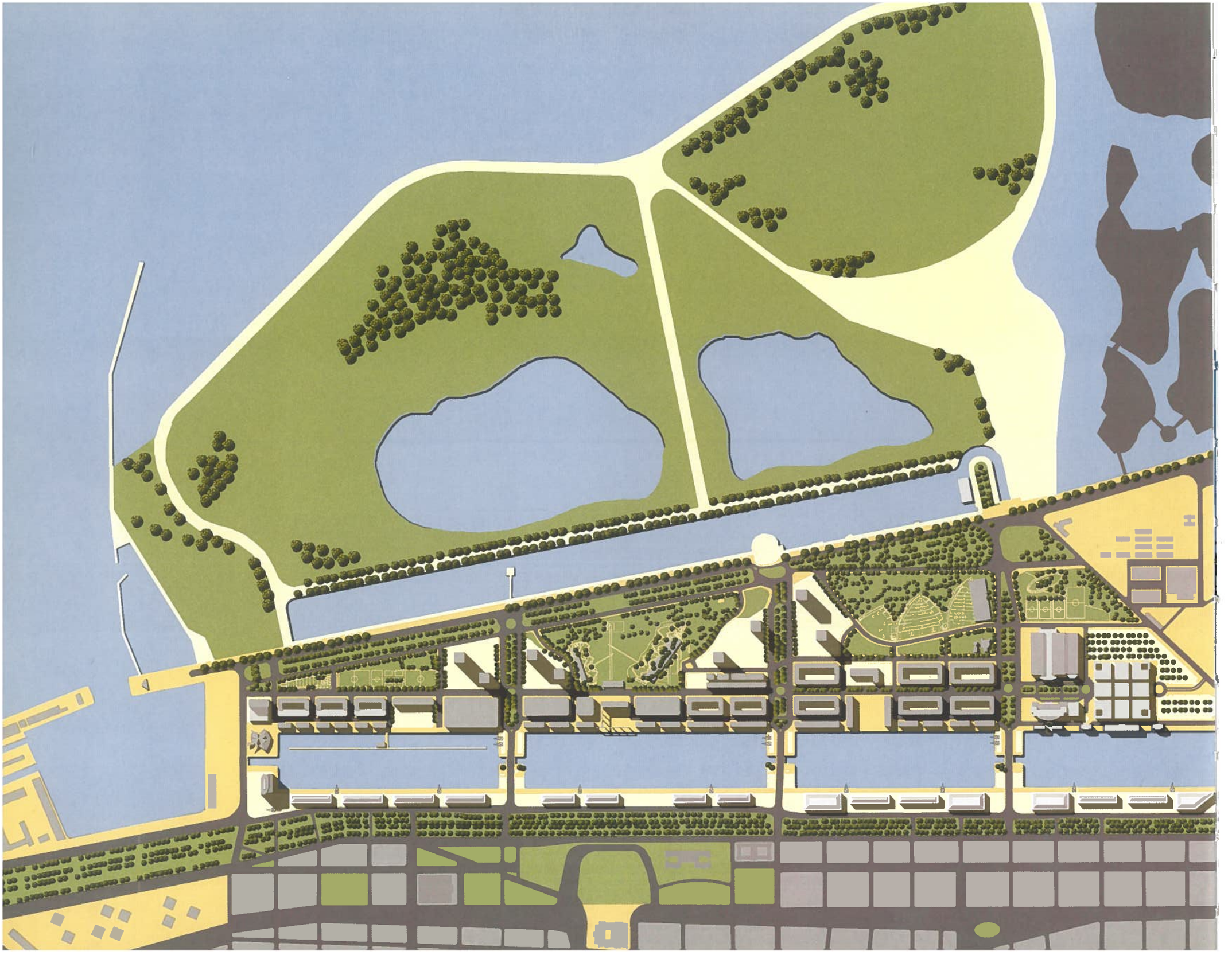
2075



GANZ
GANZ

a





# Un nuevo barrio porteño
## A new neighborhood in Buenos Aires

**Felisa Larivière**

Buenos Aires tiene una nueva imagen y, al igual que en el pasado, el protagonista del cambio es el puerto. La decisión de reconvertirlo para usos urbanos brindó otro barrio a la ciudad en su área central. Hoy, Buenos Aires vuelve a mirar al río con el desarrollo de un proyecto que, sin descuidar el rico patrimonio histórico del ámbito del puerto, reúne los últimos adelantos tecnológicos en su construcción. Los espacios públicos existentes en el entorno de los diques, sus espejos de agua y los grandes parques –que se van a extender orientados hacia la Reserva Ecológica– otorgan a todo el conjunto una alta calidad urbana y ambiental.

La reconversión del desactivado Puerto Madero comenzó cuando el Estado y la Ciudad se unieron para urbanizar sus 170 hectáreas, creando la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. A sólo diez años de iniciada la gestión, los objetivos se han cumplido plenamente con el reciclaje de los dieciséis galpones rojos, al oeste de los diques, y el avanzado grado de desarrollo que alcanza el Plan Maestro, diseñado para el este de los diques.

En pocos años, los antiguos depósitos de mercadería se remodelaron para albergar *lofts*, oficinas, restaurantes, galerías de arte, un campus universitario, cines y otras alternativas que, junto a un extenso paseo público, inauguraron un nuevo modo de vivir la ciudad.

**Planta de conjunto del Proyecto Urbano para Puerto Madero.**

General ground plan of the Urban Project for Puerto Madero.

Buenos Aires has a new look and, just as in the past, it can be found in the city's port. The decision to reconvert the port area to contemporary urban needs has created a new neighborhood in downtown Buenos Aires. Today the city once again can enjoy the river, thanks to the project that combines the port's varied historical heritage with the latest technology in building. The existing public spaces around the edge of the docks, the basins and extensive parks that will connect the area with the Ecological Reserve give the city a new impulse in urban development with a strong environmental flavor.

The reconversion of the old port facilities began when the Federal and City administrations joined forces to create Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., with the objective of urbanizing the 170 hectares where the port was located. Just ten years later, sixteen of the turn-of-the-century red brick warehouses to the west of the docks have been completely reconverted and development on the east side of the docks advances at the pace proposed in the project's original Master Plan.

In just a few short years, the old port cargo warehouses have been remodeled into lofts, offices, restaurants, art galleries, a university campus, cinemas and facilities for other activities, together with an extensive public promenade, all offering the city a new way of life.

Allí residen actualmente miles de nuevos habitantes, que se benefician con su grato entorno, a sólo pasos de la *city* porteña. También acuden, cada día, miles de personas a trabajar, estudiar y recrearse a lo largo del circuito peatonal que bordea los diques. La amplia marina instalada en uno de sus espejos de agua hace posible la navegación en pleno centro de la ciudad.

Mientras el oeste de los diques se consolida, la construcción de la infraestructura de servicios y las obras de superficie tornan visible el Plan Maestro, surgido del Concurso Nacional de Ideas. Las obras iniciadas en el sector conforman el nuevo frente urbano. 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 transparente, y salas flexibles para exposiciones temporales. Hacia el sur, los edificios de Puerto del Centro ubican modernas oficinas sobre el espejo de agua. Otros edificios, también de oficinas, están comenzando las obras en este dique.

Frente al dique 3 se encuentra en desarrollo la construcción de un gran complejo de edificios que integra la cadena internacional de hoteles Hilton, que se establece por primera vez en la Argentina. Está conformado 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. 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.

Thousands of residents have moved to the area, which is within walking distance from downtown and provides a delightful environment for urban living. Thousands of people travel daily to the area to work, study or take advantage of the restaurants and recreational facilities along the front promenade. A marina installed in one of the harbor basins permits boating at the very edge of the city center.

With the development of the west side of the docks now complete and with the building of service infrastructure and construction projects, the Master Plan, much of which originated in a National Contest for Ideas, is right on target. The variety of works undertaken in the area are giving the city a new urban prospect.

At Pier 4 several building projects are underway. At the far northern corner, an art museum to house the Fortabat Collection is planned. The building will have a large hall for the permanent exhibition, with a transparent façade opening onto the city, and a series of adaptable spaces for temporary exhibits. To the south, at the Center Port, a new office building complex will be constructed along the water's edge. In an adjacent area, another series of more buildings is planned.

At Pier 3, the Hilton chain is building a hotel complex, its first initiative in Argentina. The project includes a 424-room five-star hotel, a 4,000 square meter convention center, and 200 executive suites, to be called Hilton Buenos Aires Residences. Three office buildings, Porteño Plaza 1, 2 and 3, will be built alongside the pier, part of a complex including a shopping mall and Cinema Paradiso's 20-theater complex. The Museo del Mar y la Navegación (Museum of the Sea and Shipping) will show visitors the evolution of sea-going

**En el dique 3 se levanta el complejo de edificios Madero Este, que señala la puesta en marcha de un proyecto ejemplar de desarrollo urbano.**

In front of Pier 3, a building complex, Madero Este, marks the start up of the urban development project led by the Corporation.

Frente al Bulevar Rosario Vera Peñaloza, en el dique 2, cerca de la Parroquia Nuestra Señora de la Esperanza, se construyen dos edificios de viviendas que 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.

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 los molinos harineros ubicados en los diques 2 y 3, junto con el silo que perteneciera a la Junta Nacional de Granos.

vessels and the close relationship between Argentina and the sea.

In front of Rosario Vera Peñaloza Boulevard at Pier 2, near the Nuestra Señora de la Esperanza church, two residential buildings will be constructed, in addition to hotels and office buildings. At Pier 1, complying with the objective of stimulating growth in the southern part of the city, an important complex of residential units, offices and entertainment facilities will soon be completed.

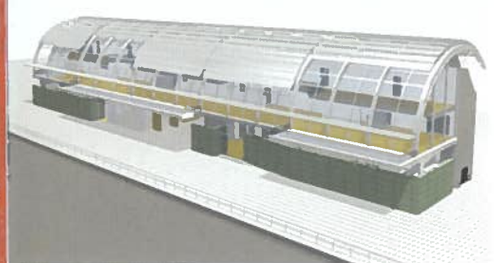
The recycling of three historically relevant buildings is included in the Master Plan.. The flour mills located at Pier 2 and 3 will be preserved and reformed as facilities for cultural activities along with the old silo that once belonged to the Junta Nacional de Granos (The National Grain Board).

La construcción de tres grandes parques, llamados Mujeres Argentinas, Virginia Bolten y Micaela Bastidas, que sumarán a la ciudad veinte hectáreas de nuevas áreas verdes de uso público, completarán el desarrollo del proyecto al este de los diques.

La importancia del proceso, que inició hace diez años la Corporación para revitalizar el área del antiguo puerto, quedó reconocida públicamente el 9 de septiembre de 1998. Ese día Buenos Aires ganó otro barrio, el número cuarenta y siete, que honra al puerto que hizo grande al país, un siglo atrás, con el nombre de Barrio Puerto Madero. Un barrio de excelencia que hoy es un ejemplo de reconversión urbana en el mundo entero.

Three large park areas, Mujeres Argentinas (Argentine Women), Virginia Bolten and Micaela Bastidas, adding 20 hectares of new green areas to the city, will complete the development of the project for the east side of the wharves.

The importance of the process which the Corporation set in motion ten years ago to revitalize the area around the old port, was publicly recognized on September 9, 1998. On that day Buenos Aires added a new neighborhood, the city's 47th, to honor the port that had contributed so substantially to the country's growth a century earlier: Barrio Puerto Madero is now an example of urban reconversion which serves as a example for the entire world.

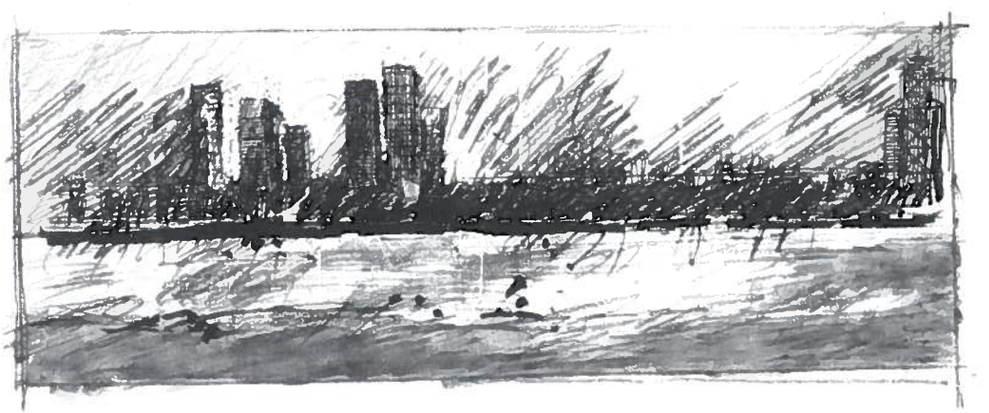


**A la izquierda, cuatro proyectos de oficinas se levantan en dique 4: Sociedad del Dique, Puerto del Centro, Sociedad de Inversiones Inmobiliarias del Puerto y Madero Plaza. Hacia el norte se levanta el Museo que exhibirá la colección Fortabat.**

**El nuevo frente de la ciudad, desde el río.**

On the left, four office-building projects are underway at Pier 4: Sociedad del Dique, Puerto del Centro, Sociedad de Inversiones Inmobiliarias del Puerto and Madero Plaza. To the North rises the museum which will house the Fortabat collection.

The new city shorefront as seen from the river.

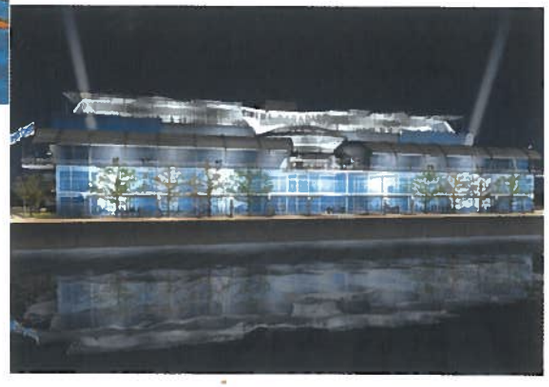


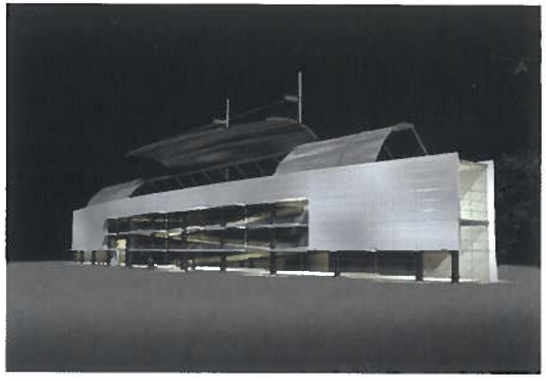
**Las torres y el parque.**
**Croquis del Proyecto Urbano para Puerto Madero por los arquitectos Vázquez Mansilla y Balestrini.**

**Página derecha, sobre la margen este del dique 3 se erigen junto al Complejo Madero Este, el Museo del Mar y la Navegación, los edificios en altura de Dique 3 Towers y la sede de la Fundación Di Tella.**

The towers and park. Sketch of the Urban Project for Puerto Madero by Architects Vázquez Mansilla and Balestrini.

Right, on the east shore of Pier 3, by the Madero Este Complex, the Museum of the Sea and Shipping, the Pier 3 Towers and the seat of the Di Tella Foundation.





**En la página izquierda, en el área del dique 2 conviven las oficinas de los edificios Costeros con las nuevas tipologías de vivienda propuestas por Gijón, Terrazas de Puerto Madero y el Estudio Aisenson.**

**La plaza del dique 2 se ofrece como un atrio para el Molino El Porteño que será reciclado.**

**En páginas siguientes, los croquis del arquitecto Roberto Frangella delinean las nuevas áreas verdes de Puerto Madero.**

Left. The office buildings of the Edificios Costeros share the area of Pier 2 with the new housing styles proposed by Gijón, Terrazas de Puerto Madero and Estudio Aisenson.

The yard at Pier 2 constitutes an atrium for the Molino El Porteño, which will be recycled.

On the following pages, Architect Roberto Frangella's sketches depict the new green areas in Puerto Madero.

La Fuente Lineal

El Mirador del Parque del Molino

Las Gradas frente al Lago

Playa del Sol

El Boulevard de Belgrano

Desde la Circunvalación

[illegible]

Los Placitos del mirador [illegible]

**.PROYECTO URBANO PARA PUERTO MADERO**

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

**.PASEO PUBLICO PEATONAL**

Comitente:
**Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.**
Proyecto:
**Hampton / Rivoira y Asociados**
Diseño de mobiliario urbano:
**Arq. Diana Cabeza**

**.DIQUE 4, SECCIONES 3 Y 4**
**Puerto Viamonte 1 y 2**

Proyecto:
**Juan Carlos López y Asociados**
**Peralta Ramos - SEPRA**
**Robirosa - Beccar Varela - Pasinato, arqs.**

**.DIQUE 4, SECCION 2**
**Dock del Plata**

Proyecto y dirección:
**Comercial del Plata Construcciones**
Coordinación de proyecto:
**Arq. Patricia Arturi**
Proyecto área comercial:
**Arqs. Juan Enrique Pfeifer - Oscar Zurdo**

**.DIQUE 4, SECCION 1**
**City Port**

Anteproyecto Inicial:
**Arq. Samuel Schusterman**
Proyecto final:
**Arq. Iván Robredo, arq. Paula Savi, arq. Pablo Tizón**

**.DIQUE 3, SECCIONES 4 y 5**
**I.R.S.A.**

Proyecto:
**Dujovne - Hirsch y Asociados, arqs.**
**Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Salaberry**

**.DIQUE 3, SECCION 2**
**Lofts de Madero**

Proyecto:
**Baudizzone - Lestard - Varas, arqs.**

**.DIQUE 3, SECCION 1**
**Paseo del Puerto**

Proyecto:
**Baudizzone - Lestard - Varas, arqs.**
**Sergio Fryd y Juan José Swec, arq.**
**Mariano Bilik y Asociados, arqs.**
**Fliger Kogan, ings.**

**.DIQUE 2, SECCIONES 2, 3 y 4**
**Universidad Católica Argentina**

Proyecto:
**Arq. Enrique Altuna y Asociados**

**.DIQUE 1, SECCION 4**
**Dique 1 S.A.**

Proyecto:
**SEPRA**

**.DIQUE 1, SECCION 3**
**Costas del Plata**

Proyecto:
**Dujovne, Hirsch y Asociados, arqs.**

**.DIQUE 1, SECCION 2**
**Puerto Santo**

Proyecto:
**Dujovne, Hirsch y Asociados, arqs.**

**.DIQUE 1, SECCION 1**
**Dock del Sol**

Proyecto:
**Arq. Alberto Fernández Prieto y Asociados**

**.EDIFICIO TELECOM**

Proyecto:
**Kohn, Pedersen & Fox Associates P.C. (New York)**
Estudio asociado:
**Hampton / Rivoira y Asociados**

**.EDIFICIO MALECON**

Proyecto:
**HOK International LTD, St. Louis, USA**
Estudio asociado:
**Estudio Aisenson**

**.PUERTO DEL CENTRO**

Proyecto:
**Arq. Iván Robredo, arq. Horacio Marino, arq. Alejandro Villegas**

**.YACHT CLUB PUERTO MADERO**

Proyecto:
**Arq. Iván Robredo, arq. Horacio Marino, arq. Alejandro Villegas**

**.HOTEL HILTON-SOUTH CONVENTION CENTER**
**Hilton Apart - Cinema Paradiso - Edificios Porteño Plaza 1, 2 y 3**

Proyecto:
**Estudio Mario Roberto Alvarez y Asociados**

**.I.R.S.A.**
**Edificios Costeros - Dique 2**

Proyecto:
**Baudizzone, Lestard, Varas, arqs.**
**Urgell, Penedo, Urgell, arqs.**
**Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Salaberry, arqs.**

**.EL MALECON DEL DIQUE**

Proyecto:
**Mariano Bilik y Asociados, arqs.**

**.I.R.S.A.**
**Edificio de Oficinas - Manzana 1M - Dique 4**
(en etapa de proyecto)

Proyecto:
**Baudizzone, Lestard, Varas, arqs.**
**Urgell, Penedo, Urgell, arqs.**
**Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Salaberry, arqs.**

**.SOCIEDAD DE INVERSIONES INMOBILIARIAS DEL PUERTO**
**Edificio de Oficinas - Manzana 1L - Dique 4**

Proyecto:
**Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Salaberry, arqs.**
**Salama, arq. asociado**

**.MUSEO DEL MAR Y LA NAVEGACION**

Proyecto:
**Estudio Mario Roberto Alvarez y Asociados**
**Arq. Mariano Bilik**

**.MUSEO COLECCION FORTABAT**

Proyecto:
**Rafael Viñoly Architects PC**
**Arq. Felipe Tarsitano**
**Arq. Silvia Godoy Colombo**

**DIQUE 3 TOWERS**
**Edificio de Oficinas**

Proyecto:
**Hellmuth, Obata+Kassabaum, Inc. Architecture Consulting, Dallas, USA**
**Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Salaberry, arqs.**
**Buenos Aires, Argentina**

**INSTITUTO / FUNDACION TORCUATO DI TELLA**
**Centro de Estudios para el cambio estructural - CAPUTO S.A.**

Proyecto:
**Estudio Biscayart - Rumieri, arqs.**
**Estudio asociado: Fernández De Luco, Marchetti, Silvestre Begnis y arqs. asociados**

**GIJON S.A. - DIQUE 2**
**Edificio de viviendas**

Proyecto:
**Dujovne, Hirsch y Asociados, arqs.**

**TERRAZAS PUERTO MADERO**
**Viviendas en Dique 2**

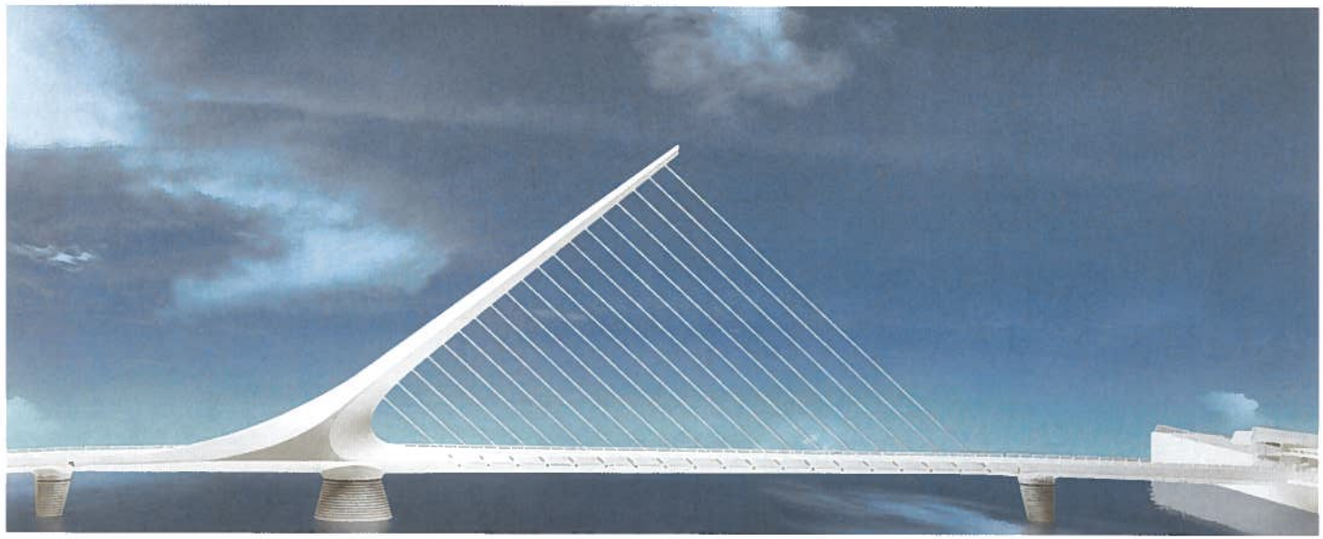
Proyecto:
**Fernández Prieto & Asociados Ingenieros y Arquitectos**

**NUEVAS AREAS VERDES PARA PUERTO MADERO**

Proyecto:
**Eduardo Cajide, Alfredo Garay, Irene Joselevich,**
**Néstor Magariños, Graciela Novoa, Adrián Sebastián,**
**Carlos Verdechia, Marcelo Vila, arqs.**

**.PUENTE PEATONAL SOBRE EL DIQUE 3**

Proyecto:
**Arqs. Santiago Calatrava**



## AGRADECIMIENTOS
## ACKNOWLEDGMENTS


Archivo General de la Nación

Archivo del diario *La Nación*

Arq. Diana Cabeza

Arq. Jorge Hampton

Arq. Emilio Rivoira

Arq. Mariano Bilik

Buque Museo Fragata Sarmiento

Buque Museo Corbeta Uruguay - Capitán de Navío (RE) Don Hugo Dietrich

Estudio Biscayart-Rumieri

Estudio Dujovne - Arq. Alejandro Goldemberg

Estudio Manteola - Sánchez Gómez - Santos - Solsona - Salaberry - Arq.Ricardo Fernández Rojas

Estudio Mario Roberto Alvarez - Arq. Hernán Bernabó

María Carman

Mauricio Rumboll

Museo Colección Fortabat - Arq. José Hoffmann

Museo de la Ciudad - Arq. José María Peña

Museo del Puerto - Sr. Roberto Prato

New Side - Sr. Héctor Larumbe

Puerto de Buenos Aires - Arq. Jorge P. Falcón

Puerto del Centro - Arq. Alejandro Villegas

Telecom de Argentina

Agradecemos especialmente a Guillermo Suaya Laprida.

Our special thanks to Guillermo Suaya Laprida.


## CREDITOS FOTOGRAFICOS
## PHOTOGRAPHIC CREDITS

**Página 20,**
Colección Museo de la Ciudad

**Página 21,**
Colección Museo de la Ciudad

**Página 23,**
Colección Museo de la Ciudad (las tres)

**Página 24,**
Archivo General de la Nación

**Página 25,**
Archivo General de la Nación

**Página 26,**
Archivo General de la Nación

**Página 28,**
Archivo General de la Nación

**Página 29,**
Archivo General de la Nación

**Página 30,**
Archivo General de la Nación

**Página 33,**
Colección Museo de la Ciudad

**Página 35,**
Colección Museo de la Ciudad

**Página 36,**
Archivo General de la Nación (las dos)

**Página 37,**
Archivo General de la Nación (las tres)

**Página 39,**
Archivo General de la Nación

**Página 40,**
Archivo General de la Nación (las tres)

**Página 41,**
Archivo General de la Nación (las tres)

**Página 43,**
Archivo General de la Nación

**Página 45,**
Archivo General de la Nación (las tres)

**Página 47,**
Archivo General de la Nación

**Página 48,**
Archivo General de la Nación

**Página 50,**
Archivo General de la Nación

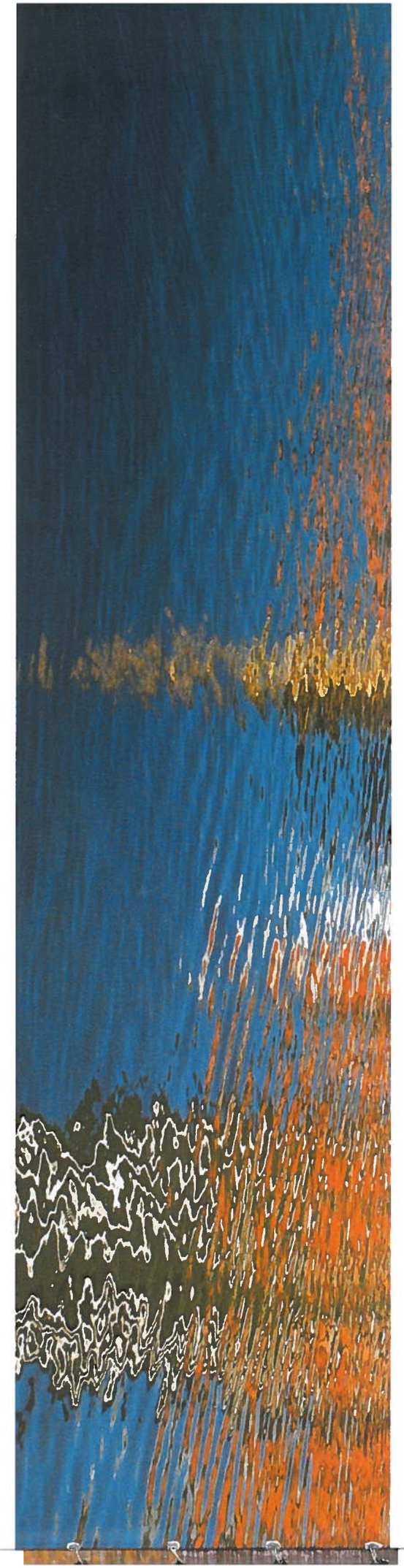
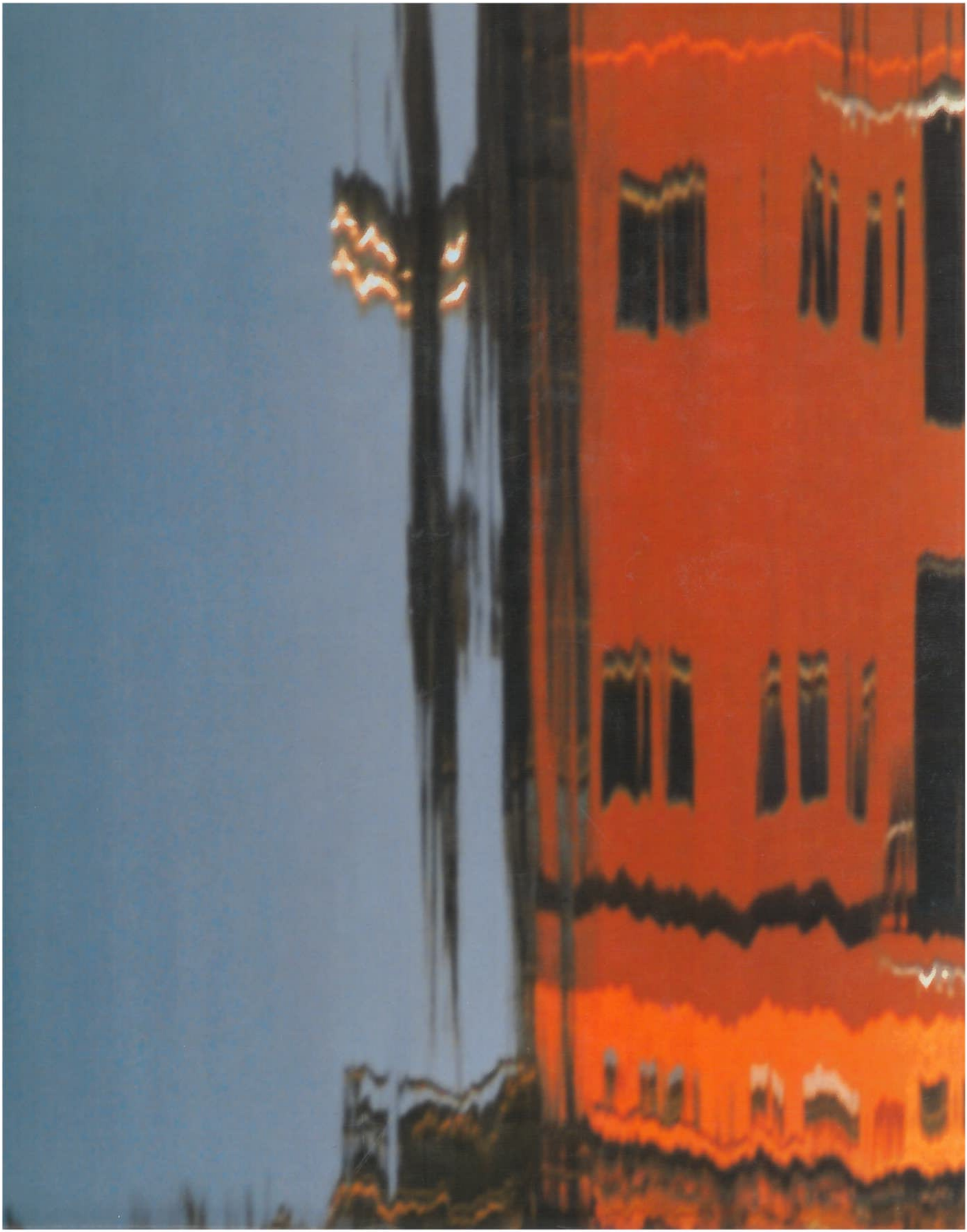
**Página 51,**
Archivo General de la Nación

**Página 53,**
Archivo General de la Nación

**Página 58,**
a) Jorge Gaggero
b) Jorge Gaggero
c) Daniela Mac Adden
d) Jorge Gaggero

**Página 59,**
a) Daniela Mac Adden
b) Jorge Gaggero
c) Daniela Mac Adden
d) Jorge Gaggero

**Página 60-61,**
Jorge Gaggero



PUERTO
MADERO