



Puerto Madero

PROA ALSIC

**El objetivo es ganar-
le 170 hectáreas al
río y construir espa-
cios verdes, muelles
flotantes para 150
embarcaciones y 18
torres de 30 pisos
-todavía más altas
que las de Catalinas
Norte- para vivien-
das, comercios, ofi-
cinas y lugar de con-
venciones. Puerto
Madero, el nuevo
centro que nace co-
mo respuesta a la
saturación de la Ci-
ty, estará listo para
el 2000. Así se
verá la ciudad des-
de la Costanera Sur.**

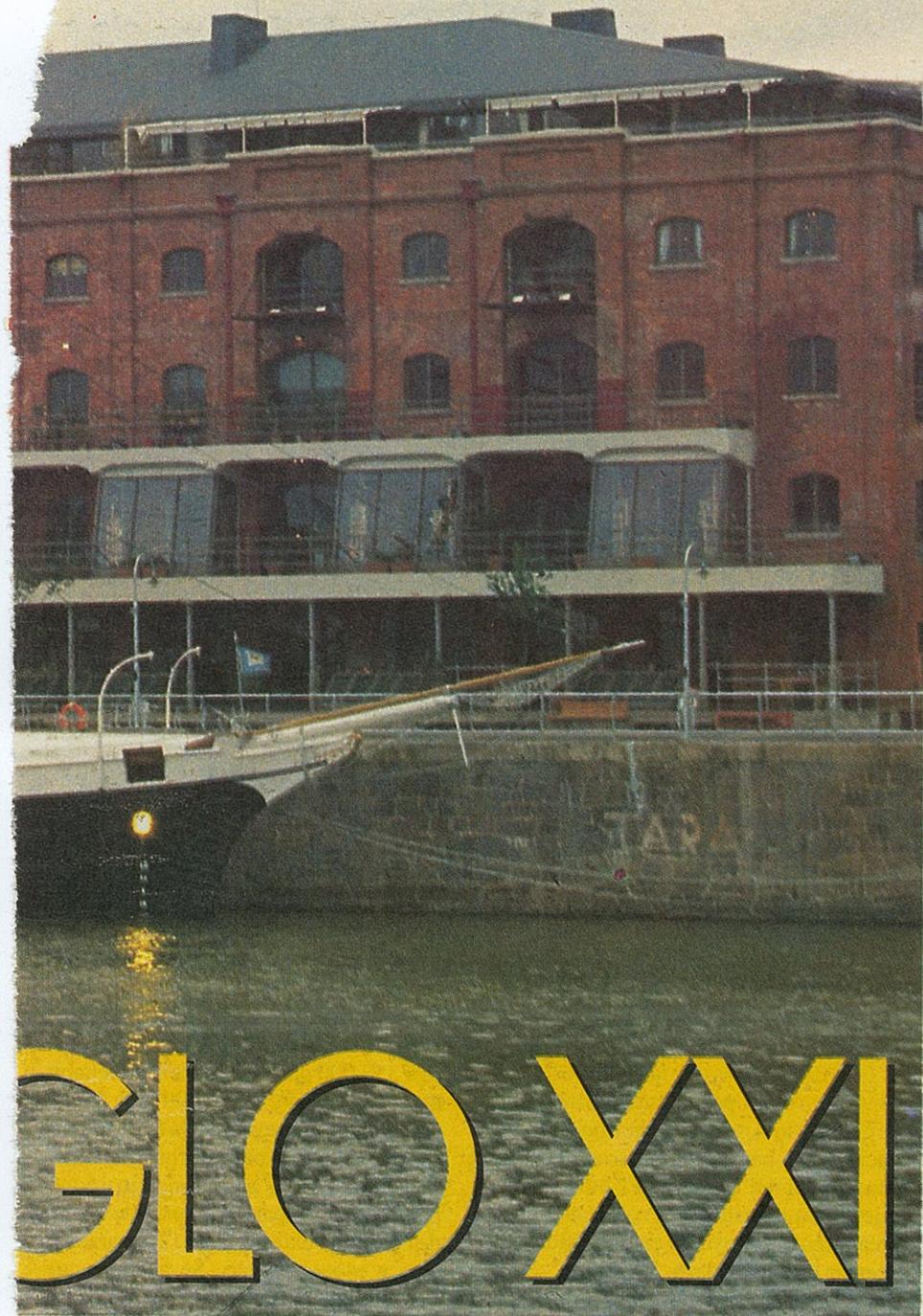
La idea es avanzar hacia el río, urbanizando 170 hectáreas prolijamente divididas entre viviendas, espejos de agua, espacios verdes y calles que se extenderán a lo largo de la Costanera Sur, entre las avenidas Córdoba y Brasil. Por ahora el ambicioso proyecto concentrado en la Corporación Antiguo Puerto Madero tiene sus ribetes más visibles en el reciclado de los antiguos galpones conocidos popularmente como *docks*, nombre que en realidad corresponde a los espejos de agua de los diques.

Este sector toma como centro los 16 galpones aduaneros de ladrillos a la vista, para dirigirlos a distintos destinos -oficinas, viviendas, comercios, establecimientos educativos- con la condición de respetar las fachadas. La prueba más contundente de este logro es el Dock N° 5, utilizado para Casa FOA '93, donde 47 arquitectos y decoradores desplegaron una alucinante sucesión de propuestas en *lofts* de distintos tamaños y niveles.

En fecha próxima se sumará la inauguración del sector conocido como Puerto Viamonte, "a un paso de la City,



Texto: Diana Castelar
Fotos: Cecilia Profético



pero muy lejos del ruido” con dos galpones en la consabida arquitectura inglesa portuaria, con locales comerciales, oficinas, cocheras y muelles flotantes para 150 embarcaciones.

Los propietarios de los imponentes galpones, que después del enarenado de los frentes vuelven a lucir el deslumbrante tono anaranjado original son, entre otros, la **Comercial del Plata** y la **Universidad Católica Argentina (UCA)**, que ya adquirió cuatro ubicados entre la avenida Belgrano y la calle Estados Unidos. Los convertirá en un polo universitario que será una solución de fondo para la UCA que hasta ahora funciona dispersa en edificios propios y cedidos por otras instituciones católicas. Se anuncia que en marzo inaugurarán el primero, con 2.000 alumnos. Se ha recorrido ya un importante tramo del camino. Porque cuando empezó a barajarse la idea, parecía una fantasía. Reciclar esta zona portuaria con innegables condiciones de centralidad pero convertida en el sector casi inactivo conocido como Puerto Madero para integrarlo activamente a la vida cotidiana de la ciudad

prometía ser una utopía, uno más entre los varios proyectos polvorientos acumulados desde los años '30, con alguno de **Le Corbussier** incluido.

“Pero el emprendimiento se hizo realidad —dice **Eduardo A. Giana**, presidente de la Corporación Antiguo Puerto Madero—. En 1990 el Gobierno decidió llevar adelante esa vieja idea. Se firmó un convenio entre el Estado y la Municipalidad para urbanizar esta zona y desde entonces hemos ido avanzando sin cesar. Se están armando los grupos para la construcción de 100.000 metros cuadrados y se está registrando un verdadero boom inmobiliario en el sitio conocido como Plaza Roma.”

La historia

Para seguir una cronología algo más estricta, hay que recordar que en 1990 se presentó un plan oficial para Puerto Madero, urdido por un grupo catalán a través de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad, en ese momento a cargo del licenciado Carlos Grosso. La iniciativa generó un aluvión de críticas mo-

tivado tanto por la presencia de profesionales extranjeros sin la intervención de los medios arquitectónicos locales, como por el sigilo —casi ocultamiento— con que se había manejado el convenio. También molestó la intención de construir en el predio nada menos que 5.000.000 de metros cuadrados, convirtiendo el lugar en un gigantesco parche de hormigón.

La presión general determinó que se dejara sin efecto ese plan. En 1991, ahora con el aval de la Sociedad Central de Arquitectos, se convocó a un Concurso Nacional de ideas del que participaron 120 estudios —1.200 profesionales— y del que resultó un primer premio compartido entre los arquitectos **Juan Manuel Borthagaray**, decano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad Nacional de Buenos Aires, **Cristian Carnicer (25)**, y **Enrique García Espil**.

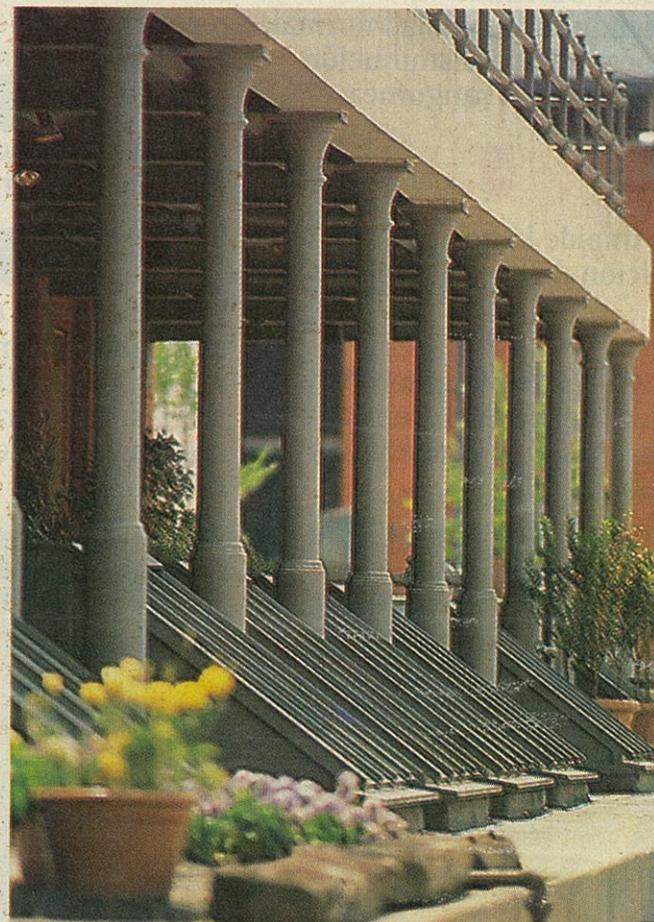
A partir de allí, tres arquitectos por cada estudio (nueve en total), se sumaron al equipo técnico municipal y elaboraron con las tres ideas un anteproyecto —*Plan Master* o *Mastropian*— que traza los parámetros a los que deberá ajustarse el sector. Tras las licitaciones fueron ya totalmente adjudicados los 350.000 metros cuadrados que ocupan los galpones.

Eneje con la Avenida de Mayo, el sector con más fuerza institucional, se levantarán las nuevas construcciones destinadas a oficinas públicas y privadas. Hubo una ligera conmoción tras el anuncio del Presidente que habló de realizar allí la ciudad judicial, decisión que podría hacer rever todo el proyecto. “Pero los tribunales tendrán que adaptarse al plan maestro ya diseñado”, aseguran los arquitectos.

Al observar la espectacular maqueta que prenuncia lo que en el año 2000 podrá ser Puerto Madero, pueden verse sobre la calle Córdoba las dos altas torres que serán algo así como el portal de entrada del sector. La idea es concentrar las torres —18 en total—, sobre las avenidas principales. El tema de las torres motivó distintas controversias en el Concejo Deliberante. Pero debate más, debate

ménos, finalmente se autorizó una altura de cien metros, con edificios de 30 pisos que superan en cinco a los de Catalinas Norte. El resto de la edificación no excederá de ocho pisos, separados por áreas verdes.

Hay que reconocer que hasta aquí los galpones y diques de Puerto Madero



eran casi una abstracción, un insólito borde divisorio de la ciudad. La demolición del gran portal de hormigón sobre la calle Presidente Perón abrió la frontera y el lugar empieza a integrarse al gran espacio abierto que forman la plaza Colón, el Correo Central y el edificio Libertad. “El reciclaje de la zona portuaria —comenta Giana— permite la rehabilitación de un área óptima para la expansión de diferentes actividades. Este nue-

Los dueños de los docks

Galpones 1 y 2:	Puerto Viamonte
Galpón 3:	Comercial del Plata
Galpón 4:	City Port Building
Galpón 5 y 6:	IRSA
Galpón 7:	Lofts de Madero S.A.
Galpón 8:	Paseo del Puerto S.A.
Galpones 9, 10, 11 y 12:	Universidad Católica Argentina

Londres, l'éclectisme forcené

Suite de la première page

Depuis, un courant vivace s'est maintenu, très haut en couleurs, ou plutôt en formes, incarné par des personnalités comme Richard Rogers, l'auteur du siège de la Lloyds, ou Nicolas Grimshaw, qui s'est fait connaître internationalement par le pavillon anglais de Séville, et dont les voyageurs du TGV Paris-Londres découvriront la maestria lors de leur arrivée dans la nouvelle gare de Waterloo.

Par Norman Foster aussi bien sûr le plus célèbre des maîtres d'œuvre britanniques, que ce soit pour la banque de Hongkong, le nouvel aéroport de Stansted ou pour maints autres bâtiments parmi lesquels, en France, le Carré d'art de Nîmes. Une caractéristique commune de ces architectes est d'avoir volontiers recours à des ingénieurs de haut vol comme Peter Rice, aujourd'hui décédé, l'agence Arup qui lui survit, ou Anthony Hunt.

L'usage de la brique

L'autre versant de l'architecture anglaise, ou plus précisément londonienne, offre des caractéristiques moins plaisantes. Pour simplifier, elle aura connu une évolution qui la fait ressembler à quelque chose doté de deux grandes oreilles et d'un nez de même taille, sans guère plus d'imagination, sinon quelques emprunts aux cousins d'Amérique.

Terry Farrell est le plus noble représentant de cette tendance. C'est le spécialiste de gros bâtiments symétriques, tel le redoutable crustacé qu'il a posé sur la gare de Charing Cross ou encore Vauxhall Cross, siège des services secrets anglais, lui aussi sur le bord de la Tamise.

Il s'agit de la transfiguration barbare, mais, avouons-le, aussi pittoresque, à force d'exubérance nasale ou auriculaire, des bâtiments art nouveau des Etats-Unis de l'entre-deux-guerres et d'une école plus récente incarnée par l'agence américaine Kohn Pederson and Fox. Le génie de l'entre-deux-guerres était d'offrir une géométrie raffinée en façade tandis que le luxe des détails se portait sur les halls, les ascenseurs, les escaliers. La production anglaise se caractérise par une inversion magnifique de ce principe, qui ne peut qu'étonner venant d'un peuple censé proposer de la réserve et du flegme une image nationale.

Il serait pourtant injuste de réduire la création britannique à ces deux seules tendances. Il y a aussi en Angleterre un très grand nombre d'architectes d'excellente qualité, dont la louable préoccupation est de perpétuer un savoir-faire et une intelligence volontiers nourris de l'usage de la brique ou qui, appliqués à la transformation de bâtiments anciens, notamment industriels, donnent des résultats efficaces et convenables. Ainsi, le nouvel hôpital de Chelsea, le Design Museum de l'agence Conran Roche, l'aménagement des entrepôts de Butlers Wharf, autant de réalisations grappillées ici ou là qui rassurent sur la persistance du génie anglais.

Curieusement, c'est bien ainsi, à travers des fragments d'architecture, que peut se lire le devenir urbain de Londres. Les années Thatcher ayant ouvert la porte aux anges et aux démons du libéralisme sauvage, tout ce qui pouvait ressembler à une intervention de l'Etat ou d'une collectivité locale forte a été banni et le reste depuis 1986, comme le rappelle Andrew Saint, conseiller du National Heritage - l'équivalent de notre direction du patrimoine - et l'un des meilleurs analystes de l'histoire urbaine de Londres. Tout cela, souligne-t-il d'ailleurs, n'est pas neuf. Londres se sera toujours développée à partir de l'initiative privée.

Ainsi, dès le XVIII^e siècle, il était entré dans les mœurs que la construction des ponts soit le fait de tel ou tel particulier. L'ère Thatcher, en matière d'urbanisme et de construction, semble donc relever de cette continuité. Cependant, l'échelle du territoire a changé, les capacités de destruction ou de construction se sont elles aussi modifiées, qu'il s'agisse de moyens ou de durée. Tout individu normalement constitué sait désormais qu'il n'est pas raisonnable de laisser croître la ville sans assurer parallèlement le développement de nombreuses infrastructures, au premier rang desquelles les transports.

La dégradation du métro de Londres, dont l'incendie de King's Cross, en 1987, est l'expression la plus tragique, en est une bonne illustration. Mais la totale imprévoyance dont ont simultanément fait preuve les partenaires privés et l'embryon de partenaire public à la tête du projet des Docklands aura conduit à un résultat moins tragique en termes de vies humaines, mais dérisoire puisque seul une sorte de mini-VAL les relie encore à la City. En attendant la ligne de métro promise par John Major, joli cadeau à l'investissement privé.

Les jouets du libéralisme

Il ne s'agit cependant pas d'opposer le public au privé. Concernant le privé, il suffit de visiter le quartier de Broadgate pour se rendre compte que l'initiative de promoteurs ordinairement agressifs peut être à l'origine de projets urbains cohérents. Broadgate est un quartier d'affaires entièrement neuf qui s'articule avec la station réno-

en espérant que les interstices se reformeront avec bonheur, Stanhope oppose une conception beaucoup plus progressive, et qui consiste à chercher les ressources de l'avenir de Londres dans la proche périphérie. Cette stratégie d'investissement est fondée sur les ressources existantes ou faciles à développer plutôt que sur des projections qui relèvent peu ou prou du pari et de la course hippique. Cela ne l'empêche pas de faire construire, près de Canary Wharf, un splendide immeuble par Rodgers, destiné à la firme Reuters.

La visite des Docklands est l'une des plus édifiantes qui se puisse trouver. Il s'agit d'un immense secteur de 22 kilomètres carrés - le cinquième de Paris - qui abritait les défuntes activités portuaires de Londres. Sur ce territoire, s'étendant sur les deux berges de la Tamise, à l'est de la City, et la rencontrant à la hauteur du fameux pont de Londres, les pouvoirs publics ont lâché sans garde-fous, ni directives, des promoteurs, venus souvent d'Amérique comme les frères Reichmann.

Ces derniers crurent à la ruée vers l'or et firent une faillite retentissante. Il reste de cet épisode digne d'un western une sorte de ville fantôme - récemment lieu

d'importantes surfaces commerciales ont dû fermer leurs portes.

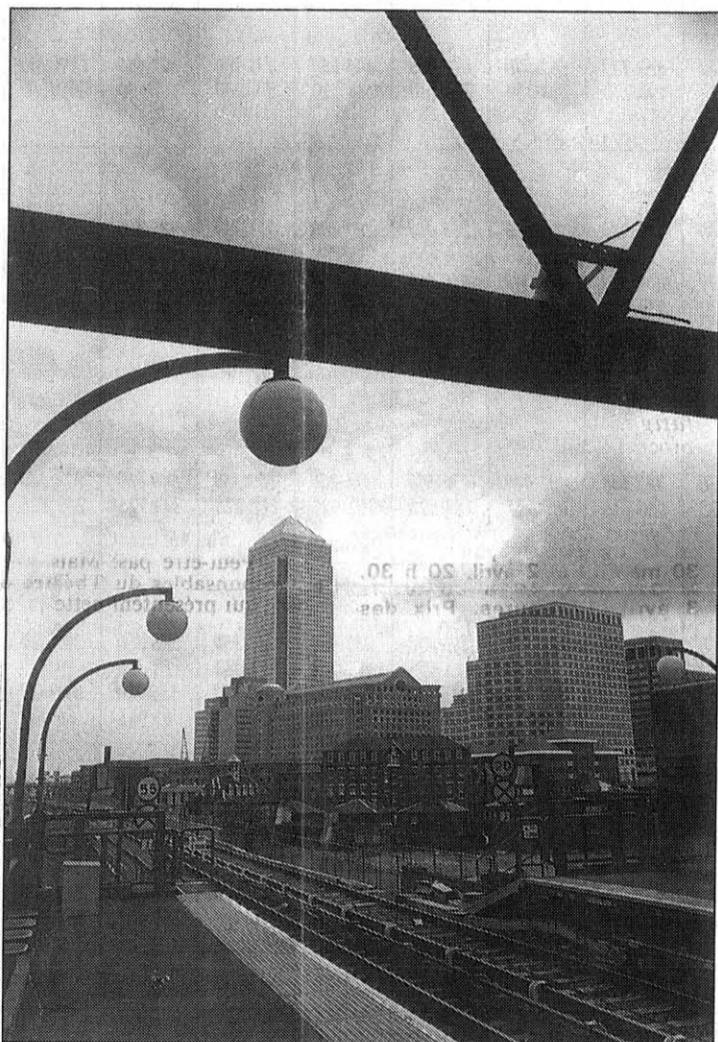
Seule commence à fonctionner à peu près normalement la zone des Docklands située face de la City, de l'autre côté de la Tamise. Mais là aussi, les promoteurs ont, dans un premier temps, cruellement souffert. Ce désastre des Docklands ne sera sans doute pas résorbé avant une ou deux décennies, une durée en fait incompressible à l'échelle d'une ville.

C'est donc sur le territoire de Londres, ensemble dont la logique échappe aux Parisiens, descendants d'Hausmann, qu'il faudra longtemps encore se replier pour chercher l'avenir de la ville. A l'inverse de Paris, dont le préfet de Napoléon III a durablement fixé l'image et le mode de gestion; au contraire de Berlin, dont les blocs dits «berlinois» et les larges avenues permettent de comprendre et de mesurer le dessin; peut-être dans la lignée de Rome mais sans les ruines antiques et sans les pratiques illégales; à l'opposé de Bruxelles, qui n'a pas eu besoin de bombardements pour s'autodétruire, mais aussi de Barcelone, dont la municipalité achève de tracer un visage cohérent, Londres n'offre pas de logique simple mais plutôt un ensemble de caractéristiques minimes.

De réels contrepoids

La première est qu'il n'y a pas à proprement parler d'architecture londonienne. Il y a certes l'habitat répétitif mais accueillant, ponctué de pubs, où se retrouvent toutes les couches sociales britanniques - Buckingham excepté. Pourtant, sorti de cet habitat, qu'il s'agisse d'églises ou de gares, de bureaux et de salles de concerts, un éclectisme forcené a toujours prévalu. Il a jeté ici les constances d'un classicisme issu de Palladio, là des rêveries médiévales plus ambitieuses que celles que nous a léguées Viollet-le-Duc; plus loin, des tours, sans proportions ni continuité avec un paysage qui n'en a d'ailleurs pas, mais aussi des projets sages s'intégrant localement à des paysages et qui, au niveau du quartier et non plus de la ville, laissent percevoir finalement quelques fragments de cohérence.

Une autre caractéristique de Londres réside dans les contrepoids, peu visibles mais réels, que s'est trouvés le libéralisme: Londres compte ainsi beaucoup plus d'édifices classés que Paris. Le classement est certes plus facile qu'en France dans la mesure où il n'implique pas l'intervention financière de l'Etat, mais il limite en théorie mieux qu'ici les démolitions inconsidérées. Cependant, il n'y a à Londres ni les secteurs sauvegardés, ni la zone de protection autour des monuments classés qui a conduit le territoire parisien à dépendre à 90 % des architectes des bâtiments de France (ABF).



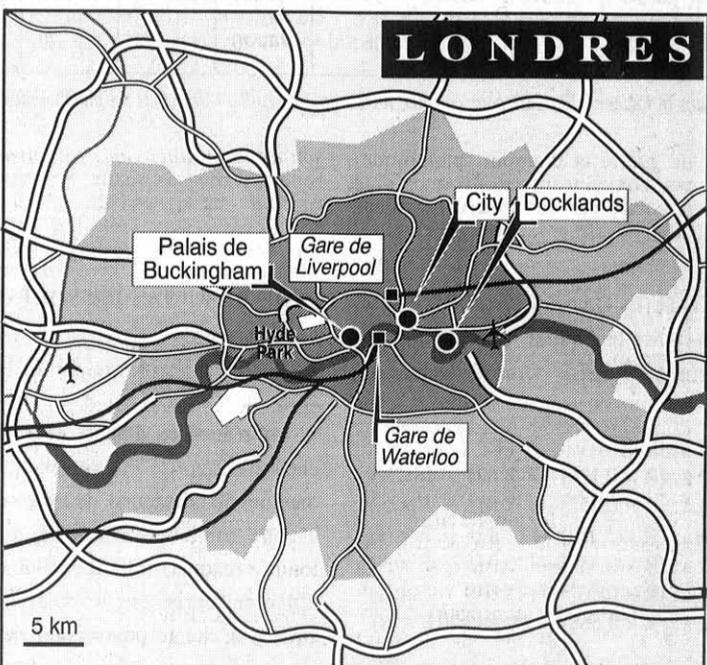
Le nouveau quartier des Docklands occupe une superficie de 22 km²

vue de Liverpool. La firme Stanhope a fait travailler là une série d'architectes, principalement l'agence américaine Skidmore Owings and Merrill sur une trame proposée par le groupe anglais Arup Associate. Ici, autour d'une sorte de place centrale, genre Rockefeller Center, une architecture de qualité honnête, même si elle a la lourdeur de l'argent rapidement gagné, offre aux bureaucrates des circulations intelligentes.

Les plain-pieds avec la rue, dans la tradition de la construction londonienne, sont à l'opposé d'une architecture de tunnels et de dalles expérimentée au Barbican Center, et que l'on retrouve à Canary Wharf, le cœur de l'île des Chiens, au centre des Docklands. Le groupe Stanhope est aussi le promoteur de Stockley Park, un parc d'activités à proximité de l'aéroport d'Heathrow, qui s'est avéré être une réussite à la fois architecturale (les meilleurs noms y ont participé), économique et, sinon urbaine, au moins en termes de développement.

Dans cet ensemble, dans celui de Broadgate ou dans son refus de participer au projet des Docklands, Stanhope a développé une stratégie qui tente de concilier le profit et la qualité et qui use avec prudence des jouets du libéralisme.

A Peter Hall, conseiller jusqu'à une date récente des pouvoirs publics, qui suggère pour faire oublier le désastre des Docklands d'aller chercher beaucoup plus loin à l'Est des pôles de développement,



d'agressions racistes particulièrement violentes -, en particulier dans l'île aux Chiens, dominée par le gratte-ciel vide de Cesar Pelli qui ne méritait ni cet honneur ni cette indignité.

Car en supposant que la reprise économique s'annonce - et qu'elle perdure -, Londres regorge d'assez de bureaux vides, en premier lieu dans la City, pour ne pas avoir besoin de recourir aux surfaces des Docklands, dont l'accès reste très difficile. Même dans la partie la plus proche de la City, Wapping, règne un terrible silence. A peine ouvertes dans de vastes entrepôts,

Autre contrepoids, la consultation des habitants est systématique, et beaucoup plus exigeante qu'elle ne l'est de ce côté-ci de la Manche, où les enquêtes d'utilité publique sont souvent de pure forme. Ainsi s'élabore cette capitale financière de l'Europe, prise en tenaille entre les règles d'une démocratie exigeante et la désinvolture d'un libéralisme qui ne semble pas conscient de ses propres limites. Mais peut-être cet équilibre est-il aussi le seul moteur réel de l'urbanisme londonien.

FRÉDÉRIC EDELMANN
et EMMANUEL DE ROUX

FIN

Problemática y "solucionática"

Aunque el título "Últimas Arquitecturas" suena levemente apocalíptico, el encuentro de reflexión

y crítica fue lo contrario, ya que abrió caminos de salida a un cierto grado de empantanamiento en que está el debate sobre arquitectura y ciudad por estas tierras. Sería injusto aseverar que esto sólo sucede en América ya que, si miramos la crisis total de la Europa "post muro", veremos que los actores culturales están bastante inmovilizados por el cambio radical producido.

Una primera observación que puede hacer un extranjero sobre este evento es la gran capacidad de debate y crítica de los participantes. Lo anterior se ha reflejado en el importante papel que han tenido los arquitectos argentinos en la consolidación de los Seminarios de Arquitectura Latinoamericana como espacio para la elaboración de teoría en América.

Después de una década se perciben algunos signos preocupantes, como es la incapacidad para concertar diferentes visiones en el debate arquitectónico en este país. Esto se ha producido por un repliegue de los arquitectos proyectistas a sus mundos privados, dejando la responsabilidad de observar y revisar solo a los historiadores, críticos y docentes. Aunque esto pueda a algunos parecer un hecho secundario lo considero crucial en el carácter que han tenido en la última década las arquitecturas de nuestros países. Ya se vio en el VI SAL, en abril de este año, en Caracas, que es básico para los resultados urbanos y calidad de las obras quiénes son los que participan del trabajo teórico y práctico. No es casualidad que en un país como Colombia, que mantiene un buen nivel promedio de su arquitectura, actúan con igual jerarquía proyectistas, teóricos e historiadores.

En el caso chileno se ha generado un mundo cultural que creció fuera de la universidad de los 70 y 80, y en que la mayoría de los actores son arquitectos de obra, que además asumen labores teóricas. Esto, más un ambiente económico muy activo ha posibilitado la construcción de gran cantidad de obras sin una contrapartida crítica, privilegiando la obra individual y quedando el conjunto de estas y la ciudad abandonada a su propia suerte. Creando la paradoja de tener obras valiosas en ciudades imposibles, que están asumiendo sin ninguna revisión un modelo caraqueño, pero más frío. Cuestión que recién hoy se está revisando.

Al escuchar las discusiones del encuentro se pudo constatar la existencia de muchos paralelos que tienen en la Argentina sus propios sistemas de encuentro y

Por el Arq. Manuel Moreno

valoración. Es muy difícil ampliar el espacio cultural de la arquitectura si no actúan visiones

diferentes que permitan hacer una síntesis real. Esta tarea implica abrir espacios y a su vez romper las cáscaras protectoras de estos pequeños mundos un poco autárquicos.

Es algo que parece obvio a los porteños pero no a los gestores inmobiliarios y urbanistas, cual es el valor de centro de la ciudad como un espacio de identidad colectiva. Esta situación con excepción de Montevideo y Santiago de Chile es una rareza tipológica en América. Por esto es fundamental la mantención de una calidad de vida y arquitectónica en el corazón urbano. Su abandono y decadencia implica la ciudad del "apartheid" y la violencia urbana. No es casualidad que las ciudades con centros integradores tengan bajos índices de violencia en comparación a las de centros excluidos y excluyentes. Por eso sorprende positivamente la recuperación del borde de Puerto Madero, que creo es la más significativa operación de este tipo en el continente junto con Nueva York.

Inquietante es la indiferencia en algunos arquitectos locales con respecto a este radical cambio de carácter de Buenos Aires. También se percibe indefinición en el futuro de operaciones como la Avenida de Mayo en los organismos gestores de estos. Si alguien tiene dudas sobre el valor de estas intervenciones, los invito a caminar por la costanera peatonal que se está construyendo en los diques. Es realmente impresionante el cambio de escala y paisaje, y, a su vez, la integración de un patrimonio que estaba oculto, como es la arquitectura portuaria y el Río de la Plata.

Lo anterior surgió por una bizantina discusión en que se planteó la contradicción de centro urbano y periferia en Buenos Aires. Obviamente, sin barrios no hay centro y sin centro no hay imágenes compartidas, calidad urbana y un uso democrático del espacio.

Este encuentro permitió apreciar un prolífico camino recorrido en común por más de una década. La materialización de las ideas elaboradas en proyectos reales es el desafío pendiente. Esto porque las "últimas arquitecturas" y ciudades de esta parte de América necesitan urgentemente un cambio real.

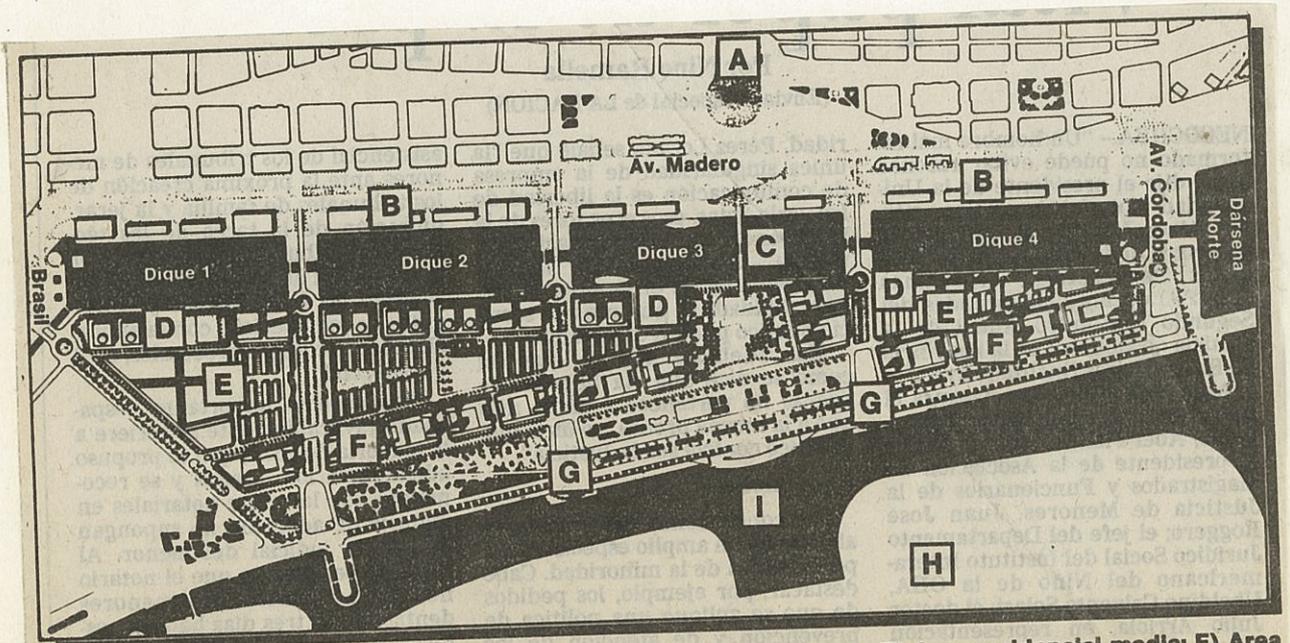
El autor es chileno, graduado en la universidad de su país. Profesor en el taller de arquitectura y miembro de la Comisión de Medio Ambiente del Colegio de Arquitectos de Santiago.

Puerto Madero busca un

nuevo perfil urbano



Los integrantes de la mesa redonda con LA NACION: opiniones diversas acerca de un proyecto que está sobre el tapete
(Foto de Rafael Yohai)



A) Casa Rosada; B) Docks; C) Puente peatonal; D) Edificios de oficinas; E) Area residencial media; F) Area residencial alta; G) Costanera Sur; H) Reserva ecológica; I) Canal

Los puntos salientes del proyecto

Los puntos más importantes del plan y el destino para cada área, de acuerdo con la propuesta de los técnicos españoles, se enumeran a continuación, respetando el orden de ubicación de los sectores, desde la parte externa del puerto, cuya cara da a la ciudad, hacia el interior, que da al río.

- Los 15 galpones de ladrillo a la vista que se alinean frente a la avenida Madero serán reciclados y utilizados para actividades comerciales, recreativas y culturales y para cafeterías, restaurantes y hotelería.

Por ejemplo, allí podrían tener cabida un shopping o un centro de exposiciones. El proyecto define la construcción de dos hoteles, de 50.000 metros cuadrados cada uno, en ambos extremos de los diques 1 y 4.

- Los cuatro espejos de agua de los diques serán mantenidos. Tres de ellos (1, 2 y 4) podrán ser destinados a marina deportiva. Esas áreas tienen capacidad para 2124 amarras y son ideales para la práctica de actividades náuticas de distinto tipo.

El lago del dique 3, otro de los pocos temas con definición específica, servirá de atraque y fondeo de los barcos históricos y tradicionales de la Argentina, que formarán parte del Museo de la Navegación, cuya parte edilicia funcionaría en uno de los galpones de ese sector.

La propuesta para instalar este museo se basa en las experiencias de otros grandes puertos reciclados en los últimos años, en los Estados Unidos, Inglaterra, Holanda, Alemania y Francia.

No se trata de un museo tradicional, sino de un centro cultural interactivo y participativo, según las nuevas concepciones que se desarrollan en numerosas ciudades. Con el mismo criterio, se propone instalar el

Museo de la Inmigración, en el galpón de la sección 4 del dique 2.

- Se prevé una franja de uso terciario, que corre a lo largo de los diques, del lado opuesto a los galpones, donde podrían construirse torres de hasta 60 metros de altura, para oficinas, servicios y comercios.

- Paralela a este último sector, una franja triangular con base sobre el lado sur del puerto podrá urbanizarse para zona residencial de densidad intermedia, o sea, de edificaciones de altura baja o media.

- Junto a la avenida De los Inmigrantes, todo el frente lineal que da a la Costanera Sur podría destinarse a residencias de alta densidad, como edificación compacta y con torres gemelas de hasta 80 metros de altura. En cada lote se permitiría una capacidad de construcción máxima, para no superpoblar el área de edificios de gran porte.

Se estima que en ambas zonas residenciales podrían habitar unas 50.000 personas.

- El paseo de la Costanera Sur será ensanchado hasta 160 metros. Quedaría rehabilitado como tal si se decide formar un canal entre éste y la reserva ecológica, ya que actualmente esos dos sectores están unidos por el avance de los rellenos.

Como la reserva no forma parte del proyecto, independientemente de los emprendimientos de la Corporación podría surgir la construcción de una costanera en el borde oriental de esos terrenos, junto al río.

- Se retomará el eje de la Avenida de Mayo a través de una gran plaza cívica que se hará a la altura de la Casa Rosada y que se vinculará con la plaza Colón por medio de un puente peatonal que atravesará el lago del dique 3.

Las mesas redondas de LA NACION

Puerto Madero, ¿a quién beneficia el reciclaje?

Opiniones favorables y negativas en torno del proyecto más ambicioso del siglo

Aunque para algunos el tema ya está cerrado, para otros la discusión recién comienza. El proyecto de reciclaje y urbanización de la zona del puerto fue defendido encendidamente, en los tramos salientes de una mesa redonda organizada por LA NACION por los arquitectos Alfredo Garay, vicepresidente de la Corporación Puerto Madero y subsecretario de Planeamiento de la Municipalidad; Pablo Huberman, gerente técnico de la corporación, y Benjamin Conde y Eduardo Giana, miembros del directorio de la misma.

Con igual celo expresaron una firme oposición los arquitectos Federico Ugarte, de la Asociación de Amigos de la Ciudad, Natalio Firszt y Roberto Bekinschtein, profesores de la Facultad de Arquitectura de la UBA, y el concejal Horacio Calzón Flores, quien preside el bloque radical en el Concejo Deliberante.

No es la primera vez que la mirada al Puerto Madero convoca críticas y anima proyectos reformistas.

Ya en la década del 30, el arquitecto suizo Le Corbusier fijó su atención en la zona del puerto ubicada en un área estratégica de la ciudad. En los años 70, un grupo de arquitectos liderados por Mario Roberto Alvarez elaboró una propuesta de transformación; y en los 80 integrantes de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires prepararon, por pedido del gobierno radical, un diagnóstico de situación de una zona que, y en este punto hay coincidencias, "no cumplió con la función para la que había sido creada y debía, por tanto, integrarse a la ciudad".

Puerto Madero nació con la discusión en sus entrañas. Debió competir con el proyecto Huergo para, al poco tiempo, ser reemplazado, por Puerto Nuevo, porque el alto costo del dragado tornaba antieconómico operarlo. Un siglo después, el destino del puerto vuelve a estar en la picota.

Políticas y cimientos

¿Qué cambiará en la ciudad y a quiénes beneficia el proyecto de los catalanes que piensa instrumentar la Comuna contra viento y marea? ¿Qué puede edificarse y qué no en esa privilegiada franja de tierra ubicada frente al río "color de león"?

Estas fueron las preguntas recurrentes de los participantes de un debate que dejó sobre el tapete las siguientes conclusiones:

- El programa de reciclaje debe ser sometido a la consulta de entidades intermedias y formar parte de un plan global de reordenamiento urbano

- Antes de colocar la primera piedra debería llamarse a un concurso de ideas, para que un jurado de figuras reconocidas determine la obra que más conviene a la ciudad y no a los intereses de los particulares

- La manera de encarar el proyecto y su ejecución resulta autoritaria. No se han creado los canales de consulta necesarios para que la ciudad opine

- Al afirmar que el único sector que necesita aprobación del Concejo es la zona de los galpones colorados (docks), se intenta sustraer de la discusión lo más importante del proyecto, que son las 170 hectáreas que los rodean, y disponer de ellas sin consulta previa.

Zonas y permisos

¿Solamente los galpones o docks necesitan un permiso, no se trata de una zona global?

Alfredo Garay: -El proyecto de la corporación solamente modifica la norma en un área de protección que se refiere a los galpones, que tiene una zonificación UF (Urbanización Futura). De allí que le encomienda al



Los participantes de la mesa redonda: pros y contras

(Foto de Daniel Caldirola)

Ejecutivo la elaboración de la norma de protección. Esa es la ordenanza para que participen los argentinos. Rechazamos lo actuado en su totalidad; que se vuelva a foja cero.

Pablo Huberman: -Hay algo que es importante y que aclara los conceptos de Garay. La zona que rodea los galpones tiene zonificación U11, con su normativa respectiva para el parcelamiento y todas las consideraciones que hacen a cualquier barrio de la ciudad. No es el Botánico, ni la cancha de polo, estamos haciendo un proyecto acorde a las normas y pedimos una normativa para la preservación del sector de ingeniería portuaria que son los galpones. Sobre esto estamos en diálogo con los concejales, que son los representantes y más directos de los vecinos.

¿Por qué una zonificación U11 en un área ya densamente poblada?

Garay: -Porque siempre se pensó que la expansión del área central de Buenos Aires se iba a dar sobre Puerto Madero que es un sector en desuso.

Calzón Flores: -Lo que plantea Garay es el centro de la discusión. La zonificación de los galpones es reciente y es fruto de la decisión del Concejo Deliberante de participar activamente del proyecto más importante del siglo para la ciudad. Da la impresión de que la corporación quiere evitar la discusión acerca de los usos del resto de la zona. Debemos discutir todo el plan global: qué es lo que se puede hacer con 170 hectáreas de la ciudad Buenos Aires. Este es un proyecto demasiado importante y no puede ser el de una administración, ni el de un partido político.

Factibilidad económica

Eduardo Giana: -Se habla de que el proyecto no tiene factibilidad económica. Y, sin embargo, en nuestras consultas hemos encontrado el eco de inversores locales y extranjeros. Se piensa que no es momento para que el Estado distraiga fondos, la corporación tiene claro que sólo con fondos privados se harán las construcciones y la infraestructura. Cuando se habla de área verde, creemos que en la situación actual no se utiliza. Se trata de un proyecto urbanístico correcto, y de un pulmón de crecimiento para oficinas.

Federico Ugarte: -Rechazo de plano esta afirmación. Si las bases son malas no se puede discutir el penthouse, hay que cambiar los cimientos. Este proyecto repite el esquema del traslado de la Capital: se creó el ente, se crea la corporación... Esto es dedocracia, no democracia. Se toma un proyecto catalán y se avanza sin consultar, como si los ca-

talanes fueran los dueños de la verdad. Hay que hacer un concurso para que participen los argentinos. Rechazamos lo actuado en su totalidad; que se vuelva a foja cero.

Natalio Firszt: -Además, es evidente que la actitud de la corporación prescinde del interés público en favor de los intereses de los particulares. Se ha prescindido de la participación como modelo de gestión urbana y se transforma una zona importante de la ciudad en mercancía de cambio

¿Mercancía de cambio?

Firszt: -Se ha mercantilizado el problema en función de los intereses particulares. El poder central y su poder vicario han tomado como rehén a la ciudad.

Benjamin Conde: -Me parece que se intenta llevar la discusión al terreno político, nos interesa solamente la gestión empresarial. Procuramos llevar adelante un proyecto que podrá ser discutido en su forma, pero que como gestión empresarial que debe tener éxito, porque están dadas todas las condiciones.

¿Pero esta empresa exitosa va a extraer sus beneficios de terrenos que son de la ciudad?

Conde: -Estamos dispuestos a escuchar las críticas que deben ser dirigidas a la corporación.

Contra viento y marea

Eduardo Bekinschtein: -Para llevar adelante la urbanización deben tenerse en cuenta tres cosas: llamar a concurso de ideas, mantener el clima portuario y desarrollar la transformación en etapas. Paradójicamente, si los catalanes quisieran ejecutar el master plan en Barcelona primero tendrían que publicarlo durante 30 días, aceptar las opiniones y críticas de los vecinos y de las entidades, y una vez resueltas las alegaciones recién podría llevarse adelante.

¿Propone un llamado a concurso?

Bekinschtein: -Con un concurso de ideas se terminaría con la sensación de que este es un proyecto impuesto en el que no tienen participación los profesionales argentinos.

Calzón Flores: -En lugar de estar tan apurados deberían aceptar incorporarse en el debate y no sólo recibir las críticas, que son muy fuertes y concretas, desde las de Amigos de la Ciudad hasta las de la Sociedad Central de Arquitectos y de los Arquitectos Paisajistas, por lo que uno no puede hacerse el zongo, como que no pasa nada. A partir de ahí lograríamos reencauzar esto para que sea un proyecto de todos. Si ustedes aceptarían caminar por esa senda, los partidos políticos, al menos el radicalismo, estarían dispuestos a acompañar esto de otra manera. En cam-

bio, así estamos en un callejón sin salida.

-Esto significa que ustedes van a votar en contra del proyecto de ordenanza.

Calzón Flores: -Nosotros no tenemos aún la posición totalmente definida. Modificamos sustancialmente la que nos mandaron vinculada con los galpones, acotándola bastante. El problema es que no tenemos posibilidad de opinar ni de conversar sobre el resto del predio.

Garay: -Si hubiésemos hecho el concurso estaríamos todavía en pañales. La ejecutividad desde el inicio de la corporación permitió la definición del master plan. Si se entra en la etapa deliberativa, las cosas se empantanarían.

El proyecto se va a hacer por etapas y se analizará el impacto de las etapas. Otro punto es que costaría mucho pagar los honorarios de un concurso. Ya la Municipalidad pagó una vez por el proyecto del ensanche del área central 3.000.000 de dólares. Además, un concurso tampoco es una garantía, porque el año último observé con sorpresa que la Sociedad Central de Arquitectos dio un premio anual a un proyecto para Puerto Madero que consistía en la construcción de torres alrededor de cada uno de los docks y que demolía linealmente la totalidad de esos edificios portuarios.

¿Del tema Puerto Madero no se ha hecho un debate público, ¿por qué?

Calzón: -Podrían mandar el proyecto total al Concejo, si es que se les dificulta reunir la opinión de los vecinos...

¿Si no se consulta a los vecinos y varias instituciones intermedias se oponen, ¿a quién beneficia el proyecto de Puerto Madero?

Garay: -Plantea una rehabilitación del área céntrica de la ciudad, ofreciendo un lugar donde se pueda construir algo nuevo sin necesidad de demoler y manteniendo el carácter de centro que, en este momento, tiende a desplazarse hacia la zona norte de la ciudad. Incorpora una cantidad de espacios verdes que en este momento están cerrados por barreras físicas y legales. Genera empleo e inversión y abre la posibilidad de una nueva oferta en un área que está cerca del centro.

¿No sé si todos los vecinos estarían de acuerdo con crear una nueva población en una zona tan céntrica y no con tener más espacios verdes...

Garay: -Muchas veces se habla de principios y no de medidas. Una cosa no niega la otra. El Rosedal es una

La consigna de no poner paredes frente al horizonte

"Que no tapen el horizonte." Más que una propuesta con vistas a obtener rentabilidad de Puerto Madero, el arquitecto Eduardo Sacriste puso el acento sobre la necesidad de conservar un espacio vital para los habitantes de esta ciudad.

Sacriste es académico de Ciencias y de Bellas Artes de Buenos Aires.

"América fue conquistada por tres corrientes, que se dirigieron desde Buenos Aires hacia el interior del país", comentó.

Indicó a renglón seguido que "se utilizó el camino inverso en cuanto se consolidó como Nación, pero siempre fue a través del puerto".

Sacriste, profesor emérito de la Universidad de Tucumán y honoris causa de la de Buenos Aires, de Mendoza y de Salta, sostuvo que "el proyecto catalán esbozado por arquitectos catalanes, un acuerdo de cooperación entre la intendencia porteña y la de Barcelona, pretende poner una barrera al horizonte. Hacerlo sería un crimen de lesa urbanismo".

La idea de Sacriste sería instalar dos chorros de agua -"de unos 60 metros de altura"- en el tramo portuario de la Avenida de Mayo y enmarcar con dos columnas la vista del río.

"La cuestión económica debe quedar a cargo de los entendidos, pero, por favor, no pongamos paredes frente al horizonte", imploró.

zona verde ligada al área más densa de la ciudad. Puerto Madero también apunta a que la gente pueda vivir de nuevo en el centro.

Firszt: -Lo digo sin ningún contenido político ni agresivo: ustedes conocen los procedimientos coherentes y legítimos que esto debería seguir para obtener una visión transparente en cuanto a operatividad y también saben, a pesar del discurso, que ejercen una actitud profundamente autoritaria que renuncia al debate y a escuchar las opiniones que podrían aportar ideas fundamentales.

¿Uno de los grandes problemas de los gobiernos de los últimos años es la falta de ejecutividad, pero la ejecutividad no debe ir en desmedro de la participación. Hay un tema que no encuentra respuesta hasta ahora en este debate: el área zonificada como U11, que parecería estar fuera de toda discusión, es el sector más conflictivo del proyecto, ya que contempla la posibilidad de hacer una concentración edilicia muy grande. La Sociedad Central de Arquitectos habló de un FOT 7, que es un factor de ocupación altísimo...

Huberman: -Es un FOT 6...

¿Aunque sea 6, no deja de ser una densidad alta. Ustedes hablan de crear nuevas áreas para una población porteña que, según se prevé como resultado del censo por realizarse próximamente, habría disminuido o estaría estancada respecto de los datos que se tienen de 1980, la tendencia indica un retroceso demográfico porque muchos eligen vivir fuera de la ciudad. ¿Quién determina, entonces, si es necesaria y aceptable una concentración edilicia de ese tipo?

Garay: -Precisamente, la idea es recuperar la centralidad. Hay ciudades que han perdido el centro, como Quito, Santiago de Chile o San Pablo, donde esa área pasó a deteriorarse. Actualmente hay quienes tienen serias dificultades para encontrar oficinas para instalar una empresa de envergadura.

El centro de la ciudad en este momento no tiene oferta de terrenos de esa envergadura, y los que hay son carísimos. La otra alternativa es que la ciudad siga demoliendo su centro histórico, que es lo que ha estado pasando todos estos años y que es la amenaza que hay sobre San Telmo. Hay quienes afirman que Puerto Madero no se tiene que hacer porque el crecimiento natural de la ciudad tiene que hacerse sobre la base de la demolición de San Telmo.

Creo que es bueno que la ciudad

tenga una política de protección de su patrimonio.

Ugarte: -Porque no dibujamos la silueta del cuerpo de la ciudad. Una vez dibujada hacemos, la mano, el estómago o la pierna, pero no sale la mano de la frente...

Garay: -La ciudad no se dibuja, porque es el resultado de procesos sociales. La realidad no puede dibujarse, es un fenómeno más complejo.

Calzón Flores: -¿Cómo van a hacer con la apertura de calles, que criterio van a seguir?

Garay: -Hay una clara decisión de continuar con el tramado de la ciudad, agregar esa diferencia geométrica por la longitud de los docks, que es de 500 metros, y continuar con la traza de la línea de la Costanera. Esto significará que el proyecto pase por el Concejo Deliberante.

Calzón Flores: -¿Cuándo piensan generar los instrumentos jurídicos necesarios para llevar a la práctica?

Garay: -Respetando las etapas ejecutivas; en este momento estamos discutiendo los docks, por eso mandamos el proyecto a ellos...

Calzón Flores: -Mi opinión, aunque prefería no hacerlo, coincide con la del arquitecto Firszt en cuanto a la valoración política. Creo que en realidad ustedes están trabajando para evitar un mecanismo de discusión, porque ahora mandan el tema de los edificios colorados, cuando quieren mandan lo de la apertura de calles...

¿En definitiva, la zona U11, donde se concentrarán los edificios y la zona residencial, quedará fuera de toda discusión, ¿esa es la intención de la corporación?

Huberman: -Debe quedar claro que el predio tiene 170 hectáreas, de las cuales 40 son de espejos de agua de los diques, por lo que quedan 130. Quince las ocuparán la autopista y las vías del ferrocarril y de las 115 que restan, 8 serán destinadas a paseo, 50 a circulación vehicular y peatonal, alrededor de 12 a áreas verdes concentradas (ensanchamiento de la Costanera y el parque central) y el remanente, unas 45, son construyibles. Si bien la zona contempla un FOT 6, la propuesta proyecta un factor de ocupación neto de 4,5, por lo cual estamos por debajo de lo que permite el código.

De no mediar cambios, un telón de cemento con alturas no determinadas y en una superficie de 45 hectáreas se levantará entre la ciudad y el río "color de león".

Alicia de Arteaga y Mauricio Carini

Está en juego un millonario proyecto de urbanización para el sector privado. Se aprobará con oposición radical

Concejales deciden hoy el futuro del Puerto Madero

El Concejo Deliberante decidirá hoy si aprueba la posibilidad concreta de comenzar el proyecto de transformación del Puerto Madero. Técnicamente el organismo municipal tendrá que autorizar en la sesión de hoy el reciclaje de los viejos galpones y edificios de la zona, a través de permitir modificaciones en la normativa de zonificación del área involucrada en la propuesta. De manera que los concejales tendrán ahora la llave para que comience este gigantesco emprendimiento, que a través de la inversión privada supone el reordenamiento urbano de todo el Puerto Madero, y la posibilidad de incalculables negocios inmobiliarios, a partir del proyecto global presentado por la Municipalidad de Buenos Aires.

La propuesta abarca toda la transformación del puerto, entre la avenida Córdoba y la prolongación de la avenida Brasil, incluyendo en Boulevard de los Italianos, o sea la Costanera Sur. Cubre aproximadamente unas 170 hectáreas, de las cuales 130 son terrerres y 40 corresponden a la superficie de diques.

• Convenio

Todo el proyecto de urbanización fue elaborado por un grupo de arquitectos y profesionales de la Municipalidad a cargo de Freddy Garay, con el apoyo técnico de especialistas españoles, en virtud de un convenio de cooperación firmado por el ex intendente Fa-

cundo Suárez Lastra con el Ayuntamiento de Barcelona.

La implementación de la idea parte de la creación de la Corporación Puerto Madero, que como sociedad anónima involucra 50% de acciones en manos del Estado y 50% en poder de la Municipalidad. Los antecedentes jurídicos del proyecto se remiten al Decreto 1279 del Poder Ejecutivo que abrió el proceso de organización y gestión de la reconversión urbanística de la zona.

Todas las obras de infraestructura que se proponen realizar serán solventadas con capital privado, con particular interés de promover el negocio y la participación de inversores extranjeros. Una de las soluciones económicas más inmediatas, pasa por la venta de tierras, que la Corporación tendrá a su cargo. Está contemplada la posibilidad de facilitar la adquisición de terrenos a aquellos inversores que comprometan la edificación, siguiendo los lineamientos básicos establecidos en el proyecto urbanístico.

Para todo esto está prevista una campaña de difusión internacional del emprendimiento, para promover en el exterior la participación en las obras.

La Corporación Puerto Ma-



Carlos Grosso

dero tendrá a su cargo la selección de las propuestas de inversión, atendiendo a la factibilidad técnica de las iniciativas del sector privado y al beneficio que éstas signifiquen en el marco de todo el proyecto.

• Condiciones

Los terrenos podrán ser vendidos por la Corporación, alquilados, o dados en concesión. Se licitarán las obras de infraestructura y la modificación de construcciones existentes y se evaluarán los proyectos particulares que se presenten interesados en el área. El desarrollo de todo el proyecto se estima en una duración de 15 años, y el volumen de inversión es incalculable, ya que



Facundo Suárez Lastra

dependerá de los emprendimientos privados que se vayan autorizando.

Lo que habrá que respetar es lo que se denomina el "plan maestro" de la reurbanización del Puerto Madero.

Como primera medida, el proyecto pretende conservar la imagen de la edificación existente en la zona, contemplando el valor histórico de sus fachadas. Los diques se aprovecharán como espejos de agua, previendo habilitarlos como espacios abiertos recreativos y deportivos. La Costanera Sur será mejorada, aumentando a 200 metros el ancho de todo el recorrido.

Está previsto en el proyecto convertir a Puerto Madero en el centro moderno de la ciu-

dad, aprovechando la ubicación geográfica cercana al centro actual. Los clásicos galpones de ladrillo construidos por los ingleses serán rehabilitados respetando las fachadas y el estilo, y podrán funcionar como viviendas, centros culturales, o centros comerciales. Está previsto el desarrollo de una zona residencial de densidad media, que cubra la demanda de viviendas de categoría tipo "lofts", o de mayor tamaño con alta calidad ambiental.

En cuanto a los transportes y el abastecimiento de energía, figura en el proyecto la prolongación de la línea B de subterráneos desde la estación Leandro Alem, para cubrir en dirección norte-sur tres paradas desde la avenida Córdoba hasta la avenida San Juan. La red de alta tensión se alimentará directamente del sistema interconectado nacional, con dos estaciones transformadoras.

• Areas verdes

El abastecimiento de gas proviene del gasoducto Pacheco-Berazategui, con un anillo central en la zona portuaria. Finalmente el proyecto con-

tendrá no sólo la creación de áreas verdes, sino también la complementación de un esquema de parques integrado por la plaza Colón y sus adyacencias; los cuatro diques con sus banquetas, el parque central, y la Costanera Sur.

Habrà que esperar entonces la bendición de los concejales. Si llega, recién allí comenzará la discusión concreta de cómo empezar las obras. ¿Quiénes serán los beneficiados y hasta qué punto la Corporación tendrá independencia para decidir —o impedir— inversiones que afecten el espíritu del proyecto? Lo que está fuera de discusión es el boom inmobiliario que esta iniciativa desatará, más el impulso de un importante proceso de reactivación en la industria de la construcción con la consecuente generación de puestos de trabajo.

● Que la Corporación pueda abrir el paquete accionario e incorporar capital. Es decir, parte de la sociedad sería privada y el resto del Estado, como propietario de tierras.

● Que se contraten inversores urbanísticos, que monten la infraestructura, pongan en valor los lotes y transfieran a la Corporación un dividendo por cada terreno que vendan.

“No optaremos por una de ellas, sino que estamos discutiendo cuál es la combinación más adecuada de esos modelos para alentar la inversión, urbanizar en el menor tiempo posible y garantizar el cumplimiento de ciertos objetivos generales”, explicó Garay.

“Una combinación posible —puntualizó— es que la Corporación mantenga la totalidad de la operación e intervenga un número reducido de mayoristas y una multitud de minoristas, a escala de un lote; es el camino que tomó la mayoría de los emprendimientos de este tipo realizados en puertos como el de Baltimore, Boston, Londres y Barcelona.”

Inversores

En este momento, reconoció Garay, se analizan “las mejores estrategias de comercialización; la etapa que sigue es de rueda de reuniones y preacuerdos con potenciales inversores y para determinar las alternativas de diseño financiero, con los bancos”.

El funcionario adelantó que en los próximos días la Corporación y el presidente de la Nación, Carlos Menem, tendrán una reunión con seis grupos empresarios interesados en invertir en Puerto Madero.

Meses atrás había trascendido que agentes de empresarios extranjeros mantenían conversaciones con los responsables de la instrumentación del proyecto, cuya gestión se inició durante la última administración municipal del radicalismo.

Entre ellos estaban los del norteamericano Donald Trump y del grupo francés Raymond (proyecto del puerto de Boston). También hubo reuniones con las empresas francesas Du Mes y Mont Coccol (túnel Francia-Gran Bretaña), la austríaca Sovereign Group Limited y la brasileña Ode Brecht y hubo una propuesta del arquitecto argentino César Pelli, responsable de una parte de la remodelación del puerto de Londres.

Asegurar que el comportamiento del mercado resolverá la viabilidad y los alcances del proyecto resulta un argumento al menos cuestionable. En este sentido, el concejal Sersócimo preguntó: “¿cómo se sabe que el mercado va a generar una inversión de 1500 millones de dólares, un fuerte incremento de la mano de obra y la construcción de 10.000 viviendas?. El proyecto, tal como está planteado, es una abstracción”.

Así quedaron planteadas las distintas posturas de los participantes de la mesa redonda. De concretarse, la transformación de Puerto Madero significará, si no la muerte, una nueva etapa en la vida de “la obra más importante y más útil que haya concebido un cerebro argentino”, según los elogios difundidos en su época de esplendor.

Aquel cerebro era Eduardo Madero y su creación, a fines del siglo último, alcanzó la dimensión de los grandes puertos del mundo. ¿Merecerá el proyecto que lo reemplace un juicio similar al expresado entonces por Carlos Pellegrini?: “Llegará el día en que se diga que la obra del Puerto Madero fue la más grande, la más fecunda, la más barata y la más honesta de todas las que haya realizado la Nación”.

El reciclaje supone la construcción de 3.850.000 m² y una inversión cercana a los 1500 millones de dólares

De concretarse el proyecto de Puerto Madero, dentro de 15 años Buenos Aires habrá incorporado en su estructura un subcentro con actividades que ejercerán influencias relevantes en su vida social. Pese a la importancia de la obra, los vecinos de Buenos Aires aún no conocen a ciencia cierta qué habrá en cada sector de las 170 hectáreas que integran esa zona portuaria.

Se podría decir, inclusive, que hasta el momento mucho se habló y poco se dijo. Esto es porque se trata de una propuesta abierta, con grandes ejes estratégicos, que sugieren usos para los terrenos pero sin definiciones específicas. Estas dependerán del interés que surja del comportamiento del mercado.

Así lo explicó el arquitecto Alfredo Garay, uno de los directores de la Corporación Antiguo Puerto Madero y secretario de Planeamiento de la Municipalidad de Buenos Aires, durante una mesa redonda organizada por LA NACION para aclarar los alcances del proyecto.

De la reunión participaron, además, los concejales Tomás Bres (UCR), Mario Maini (PJ) y Alberto Sersócimo (Ucedé), el arquitecto Rodolfo Livingston, de la Sociedad Central de Arquitectos, y el arquitecto Pablo Huberman, colaborador directo de Garay.

El proyecto

El plan maestro fue elaborado merced a un acuerdo de cooperación suscripto por el Ayuntamiento de Barcelona y la comuna porteña.

El área comprendida en el proyecto va desde la avenida Córdoba hasta Brasil y desde el cerco paralelo a las avenidas Madero y Huergo hasta la Costanera Sur. La reserva ecológica no está comprendida en la propuesta.

Sobre la base de los lineamientos generales del plan podrá convenirse que Puerto Madero es un proyecto muy ambicioso, pero que al estar su realización condicionada a los diseños de la oferta y la demanda no deja entrever los alcances reales.

No obstante, al depender de la inversión privada, ya que la Corporación sólo tiene como fin instrumentar los medios para fomentar el aporte de capitales, parece ser bastante más viable que otros grandes proyectos que nunca dejaron de ser tales, como el del traslado de la Capital Federal a Viedma.

Al explicar los fundamentos de la propuesta, Garay indicó que se pretende "recuperar la relación con la costanera y la vinculación del Centro con las actividades ligadas al río.

"El segundo elemento hace a la estructura urbana metropolitana, ya que los subcentros no tienen un nivel de desarrollo y complejidad suficientes para descentralizar la ciudad, y también aparece la pérdida de capacidad habitacional del Centro", agregó el funcionario.

"El tercer eje que lleva a definir el proyecto -puntualizó- es una cierta paralización en la industria de la construcción en los últimos años y la posibilidad de generar empleos en medio de la crisis central."

Verde, ésa es la cuestión

Del debate generado en LA NACION, indudablemente un tema concentró la mayor atención de los disertantes: los espacios verdes.

Quedó claramente planteada una

postura opuesta al plan de la Corporación: que la zona de Puerto Madero cuente con más espacios verdes de los proyectados o que se destine en su totalidad a ellos.

Esta opinión fue compartida, principalmente, por el concejal Sersócimo y el arquitecto Livingston.

Buenos Aires, según los especialistas, tiene sólo el 50 por ciento de las zonas verdes que necesita.

No obstante, Garay opina que "en el proyecto de Puerto Madero hay un esfuerzo grande para recuperar espacios verdes, inclusive de crear áreas nuevas, como el sector que se le agrega a la Costanera Sur".

El directivo de la Corporación dio a entender, además, que el plan no es la panacea para curar los padecimientos de Buenos Aires, ya que "no se pueden mirar todas las políticas de la ciudad en Puerto Madero.

"La importancia de la relación con los espacios verdes -afirmó Garay- la da la densidad de población, estimada en 500 habitantes por hectárea; debe tenerse en cuenta que hay sectores céntricos que en esa superficie concentran 7000 vecinos."

Sersócimo, por su parte, disintió con la propuesta global y, en una apretada síntesis, enumeró las críticas al proyecto:

"Es conveniente y necesario aprovechar la zona, pero para bien de los porteños, por eso habría que destinarla a pulmones verdes, que generen actividades recreativas y sociales, con lo que se descarta la construcción de un nuevo barrio que funcione como ciudad satélite y cuyo proyecto es una abstracción."

De patios y psicólogos

El arquitecto Livingston, otro defensor de la desintoxicación urbana, presentó argumentos elocuentes, algunos con contenidos piagetianos; hizo una exhortación para que los técnicos agudicen su creatividad, y planteó, a modo de ejemplo, una propuesta alternativa relacionada con otro proyecto en el que se involucran espacios verdes.

"Hay que plantearse -sostuvo- si esta ciudad, que tiene un gran déficit de áreas verdes y cuyo cinturón ecológico no pasó nunca de su enunciación, precisa llenos o vacíos.

"El vacío verde hace a la calidad de vida, ya que a las casas que hemos inventado los porteños en los últimos 30 años se les podó una parte fundamental de la vida: el afuera; ya no se les puede decir más a los chicos ¡vayan a jugar afuera!, por eso aparecieron los psicólogos, que reemplazaron el patio.

"Todos queremos espacios verdes -expresó Livingston-, por eso es un desafío a la creatividad conciliar la necesaria inversión y el desarrollo de la calidad de vida.

"Si los técnicos de nuestra generación no agudizamos la inteligencia, los conservadores de principio de siglo nos seguirán llevando la delantera con lo que nos dejaron, como los bosques de Palermo, la Costanera Sur o los 25 kilómetros de plaza que hay a cada lado de la General Paz, ante la cual nada tienen que hacer las autopistas que nos dejó Cacciatore, que pasan a centímetros de los balcones de la gente", dijo.

Livingston reflató una propuesta suya para el Campo Municipal de Golf, a manera de ejemplo: "Ese espacio debe ser aprovechado para que lo disfrute el vecindario y ello podría

conciliarse con la rentabilidad instalando un cinturón con 60 confiterías, y dejando libre el centro del golf; eso nos hubiera dado una cheap meadow, como sucede en Nueva York con Central Park.”

¿Y la reserva?

La indefinición respecto de la reserva ecológica es una sombra que pesa sobre el proyecto de Puerto Madero. Si bien la Corporación no tiene injerencia sobre ese predio, la propuesta de los técnicos catalanes sugiere que se abra un canal en la franja que la une a la Costanera.

El concejal Maini opinó que “el tema de la mal llamada reserva ecológica hay que plantearse como lo que realmente es, un parque natural, lo cual no lo inhibe del uso masivo, ya que no deja de ser un espacio verde de recreación.

“Ni la gestión municipal anterior ni la actual le han dado a este parque un uso correcto —aseguró—, y desde el Concejo marcamos como un error la modificación de la reserva planteada en el proyecto de Puerto Madero, ya que está elaborada desde un punto de vista exclusivamente arquitectónico, mientras que un trabajo de ese tipo debe involucrar un estudio biológico: nadie puede partirla al medio sin pensar en las alteraciones que en ella se van a producir.”

Otro barrio

Junto con el tema de la reserva y los espacios verdes, el de la autopista La Plata-Buenos Aires como línea divisoria de la ciudad y la zona portuaria genera un arduo debate, aunque, en apariencia, más conciliable en criterios que el primero.

¿Cómo se resuelve el problema de la barrera que formarán la autopista y las vías férreas para la integración de Puerto Madero con la ciudad?

“El argumento que sostenemos es la redefinición de la autopista, ya que si pasa a 8 metros de los docks, como está planteado, sería catastrófico no sólo para Puerto Madero sino para la ciudad”, señaló Garay.

“Creemos que esa vía debería parecerse a una avenida —agregó— y pasar

lo más cerca posible del nivel peatonal, a por lo menos 15 metros de los docks, y que las casetas de peaje tendrían que estar después de Brasil.”

La virtual escisión que produce esa barrera plantea el riesgo de aislar la zona portuaria del resto de la ciudad, por lo cual hay quienes temen por la formación en el área de un gran barrio satélite.

El concejal Bres indicó que “parece haber una contradicción entre la descongestión que puede significar el área para la centralidad de Buenos Aires y lo que se plantea como proyecto a escala barrial.

“Esto se plantea como una ciudad satélite —sostuvo el concejal radical—, ya que se está hablando de 3.580.000 metros cuadrados de construcción en 42 hectáreas, por lo que en este noviazgo que la ciudad tiene con el río no parece claro que se concrete el matrimonio a partir de este plan.”

En contrapartida, Maini opinó que “se van a dar particularidades barriales, pero la propuesta del proyecto no responde a un concepto de escala barrial sino al conjunto de la ciudad, fundamentalmente de vinculación con su sector sur”.

Torres al río

De la mano de la ecología y de la figura de una ciudad satélite apareció el fantasma de la concentración edilicia: “Si bien se prevé que la zona, según la normativa, tenga los usos de la ciudad, hay algunos excesos respecto del Código de Edificación, como la altura permitida”, apuntó el concejal Bres.

Cuesta coincidir con el criterio de dejar abierta la posibilidad de levantar grandes torres en la costa y vedar por completo la vista que la ciudad tiene al río mientras se propicia una integración de la zona.

En la franja destinada a oficinas y servicios, del lado oriental de los diques, podrían construirse edificios de hasta 60 metros de altura y más al Este aún, junto a la Costanera Sur, de 80 metros. Es decir, hasta las mismas torres propuestas para Puerto Madero se taparían entre sí la proyección visual.

Si bien es aventurado arriesgar cri-

ticas sobre realidades que están sólo en la etapa teórica, la altura de los edificios no es el único punto que preocupa a muchos.

También se ciernen interrogantes sobre la resolución de la infraestructura de servicios que requiere un proyecto semejante y la necesidad de dar un corte definitivo a la contaminación fluvial del área.

Tampoco se olvida, a la hora de hacer previsiones, la influencia que un centro urbano de esa magnitud puede tener para el estacionamiento y el tránsito vehicular de Buenos Aires, cuyas vías de circulación están siendo deficitarias desde hace años.

Garay opinó que la privatización del control del estacionamiento en el Centro y del funcionamiento de las vías rápidas de tránsito, sumado a la capacidad para recibir vehículos por el trazado y la disponibilidad de Puerto Madero, permitirán un reordenamiento importante.

Desinformación

Como se planteó al comienzo, poco es lo que conoce la opinión pública sobre el proyecto en sí.

En ese sentido, tanto Bres como Sersóximo insistieron en la necesidad de convocar a un profundo debate social.

Aparte de los detalles sobre la propuesta de los catalanes, tampoco se conoce bien la forma de financiación de la iniciativa.

“La clave de este modelo de gestión es cómo la Corporación logra, sin dinero, convertir esa tierra sin urbanizar en urbanizada”, afirmó el secretario de Planeamiento.

Evidentemente, los 1500 millones de dólares anunciados como costo de las obras no son fáciles de conseguir. Deben provenir del sector privado y resulta difícil, en tiempos tan críticos, prever inversiones semejantes.

Según Garay, hay cuatro alternativas:

- Vender tierra sin urbanizar, loteada, aunque el rendimiento de su valor sea muy bajo.

- Que la Corporación urbanice la tierra, venda los lotes y haga sus dividendos, convirtiéndose en una gran empresa de urbanización.

Etapa decisiva para Puerto Madero**Concejo Deliberante define las normas para el reciclamiento**

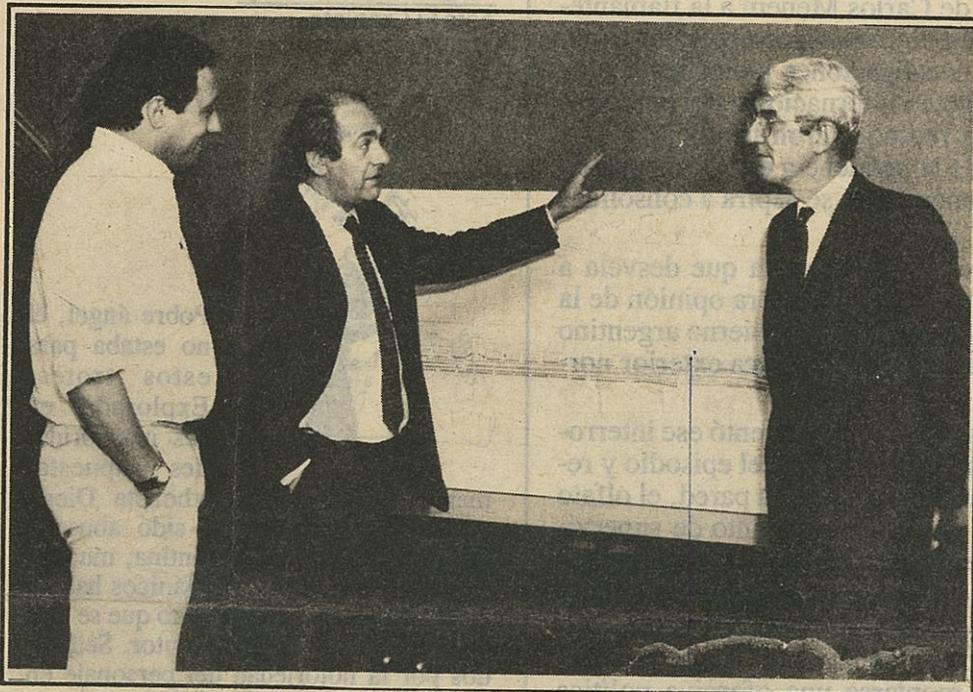
En la sesión de hoy pueden quedar definidas normas que posibiliten el paulatino reciclamiento de uno de los proyectos más ambiciosos de este siglo y que puede cambiarle la cara a la Capital en su relación con el río.

El Concejo Deliberante tratará en su sesión de hoy sobre la normatización urbana de uno de los proyectos más ambiciosos de este siglo y que mereció desde 1925 innumerables propuestas: el reciclamiento de la zona de Puerto Madero, un área de 170 hectáreas en virtual estado de abandono. Aún falta un largo camino por andar, pero específicamente hoy se discutirá sobre la norma para los docks (los diques, que son cuatro en total) y los galpones. La propuesta presentada por la Corporación Antiguo Puerto Madero tiene bastantes coincidencias con la de la Comisión de Planeamiento del cuerpo deliberativo. Se pretende preservar patrimonialmente el sector, mantener el espíritu del viejo puerto y reciclar los edificios manteniendo su aspecto exterior, sus características.

Para la Corporación Antiguo Puerto Madero (un organismo integrado por representantes del Estado nacional y de la Municipalidad porteña), llevar adelante el tema no fue un lecho de rosas, y existen algunos cuestionamientos que provienen de entidades intermedias y de concejales (ver recuadro). Aunque las autoridades de la corporación explican que "el proyecto fue detallado ante miembros de las entidades intermedias, como la Sociedad Central de Arquitectos, al propio Concejo Deliberante y a quienes lo solicitaron. "De hecho —señaló uno de sus directores, Jesús Benjamín Conde—, cada profesional que se nos acercó fue marcando cosas que sin duda tuvimos en cuenta. Lo que pasa es que en realidad las ideas constructivas salieron de la propia Corporación, de la Municipalidad y de privados que no trascienden".

El gerente técnico, Pablo Huberman, expone lo suyo: "Nosotros queremos opiniones y no cartas de lectores", y Conde retoma el tema: "Nos pusieron en estas funciones para trabajar y no para hacer política".

El proyecto se basa en un plan maes-



Miembros de la Corporación Puerto Madero detallan el proyecto

tro desarrollado entre la Secretaría de Planeamiento municipal y el Ayuntamiento de Barcelona, que al Estado no le salió un centavo porque formó parte del convenio técnico que se firmó entre la Argentina y España en 1985, durante la gestión de Raúl Alfonsín. Como una muestra de elasticidad, Conde y Huberman explican que "dentro de un marco regulador, no pretendemos que el proyecto sea un dibujo geométrico. El programa básico no se discute, pero es pragmático y se puede ir transformando sobre la base de las demandas del mercado. Vamos a reciclar —dicen—, pero cómo lo haremos dependerá de la oferta y la demanda que haya".

No relativizaron las inversiones —previstas en 1.500 millones de dólares— que podrían llegar a captarse, pese al marco de la difícil situación económica. "En un proceso de 10 a 15 años se van a generar inversiones genuinas. La corporación brinda garantías de gestión tanto jurídicas como de todo tipo", señaló Huberman.

En ese terreno, es Eduardo Giana, otro de los directores, quien toma la palabra: "Si consideramos los puestos de trabajo que se movilizarán, sobre todo en el área de la industria de la construcción, la promoción de eventos nuevos como un centro de convenciones que produzca la movilización de un turismo selectivo, los

nuevos edificios para la gestión de negocios, la hotelería y el consiguiente fomento del turismo —dijo Giana—, esto nos produce una renovada energía para llevar adelante un proyecto. Estoy seguro de que cuando lancemos los pliegos de licitación —dijo— aparecerá una infinidad de oportunidades, que antes no se podían plasmar por falta de seguridad jurídica. Se trata, sin duda, de un desafío que moviliza esta voluntad política de cambiar la tendencia económica argentina".

Respondiendo algunas de las dudas existentes, los entrevistados descartaron que la zona se transforme en un "paredón" que divida la ciudad, y además desmintieron que no se privilegiara el espacio verde. Al respecto Conde manifiesta: "Pretendemos comercializar 45 de las 170 hectáreas que tiene la zona a reciclar. Todo lo demás son espacios verdes, espejos de agua, calles y caminos. Y además nunca dijimos que construiríamos edificios torre de 30 pisos, como escuché por ahí, sino que se trataría de un mix de alta y media densidad en el que pretendemos que existan edificios de vivienda y oficinas, que haya un cuadro armónico acorde a lo que está y queremos preservar y al sitio donde está enclavado".

Luis Laugé

La consigna de no poner paredes frente al horizonte

“Que no tapen el horizonte.” Más que una propuesta con vistas a obtener rentabilidad de Puerto Madero, el arquitecto Eduardo Sacriste puso el acento sobre la necesidad de conservar un espacio vital para los habitantes de esta ciudad.

Sacriste es académico de Ciencias y de Bellas Artes de Buenos Aires.

“América fue conquistada por tres corrientes, que se dirigieron desde Buenos Aires hacia el interior del país”, comentó.

Indicó a renglón seguido que “se utilizó el camino inverso en cuanto se consolidó como Nación, pero siempre fue a través del puerto”.

Sacriste, profesor emérito de la Universidad de Tucumán y honoris causa de la de Buenos Aires, de Mendoza y de Salta, sostuvo que “el proyecto catalán esbozado por arquitectos catalanes, un acuerdo de cooperación entre la intendencia porteña y la de Barcelona, pretende poner una barrera al horizonte. Hacerlo sería un crimen de lesa urbanismo”.

La idea de Sacriste sería instalar dos chorros de agua —“de unos 60 metros de altura”— en el tramo portuario de la Avenida de Mayo y enmarcar con dos columnas la vista del río.

“La cuestión económica debe quedar a cargo de los entendidos, pero, por favor, no pongamos paredes frente al horizonte”, imploró.

El Concejo Deliberante aprobó el proyecto de Puerto Madero

El Concejo Deliberante aprobó pasada la medianoche el proyecto de rezonificación de los docks de Puerto Madero en una sesión de confuso trámite. Las bancadas radical, de la Izquierda Democrática, del Partido Federal y de la Unidad Socialista se retiraban del recinto cuando el edil peronista Juan Carlos Suardi propuso que se sometiera el proyecto a votación.

Los bloques opositores a la iniciativa del Departamento Ejecutivo aún no se habían retirado cuando Suardi hizo un apresurado recuento que decidió el lance por 26 votos a favor y siete en contra.

Previamente, el cuerpo había aprobado un plan de regularización tributaria.

El justicialista Mario Maini, presidente de la Comisión de Planeamiento, fundó el despacho por mayoría y calificó la medida de "refuncionalización". Maini explicó que "se preservará el frente de los edificios, la vista y el contorno", pero se le dará a la zona otro uso.

A su turno, el radical Tomás Bres afirmó que la polémica en torno del rediseño de Puerto Madero "se caracterizó por el debate de las sociedades intermedias, que manifestaron

su preocupación por el uso que se le daría al lugar". Bres agregó que el llamado a concurso de ideas propuesto por el intendente Carlos Grosso "sólo sirvió para distraer la atención, pues ya existen normas, como la que se vota hoy".

Sostuvo Bres en apoyo de la tesis radical que "la prolongación de la trama en damero también está decidida". Calificó al emprendimiento de "inmobiliario", y se preguntó "qué proyectos de infraestructura de servicios tiene la Municipalidad para esa zona. A través de la Corporación de Puerto Madero, este proyecto incorpora a la urbanización de la ciudad la figura de los promotores inmobiliarios de los bienes del Estado".

El ucedeista Fernando Bustelo, quien antes se oponía al plan, fundamentó su cambio de actitud en el llamado a concurso de ideas propiciado por Grosso.

También se pronunció en favor Juan Carlos Villalba, del Partido Social Demócrata (ex PI).

Gustavo Cópola, de la Izquierda Democrática, manifestó su voto en contra, y luego habló Guillermo Francos, del Partido Federal, quien expresó su preocupación porque el

cuerpo estaba deliberando sin quórum. Dijo que el tono del debate no lo estimulaba, pues no había una discusión profunda de las consecuencias urbanísticas del plan. También relativizó el concurso de ideas convocado por el intendente.

Regularización impositiva

En otro tramo de la sesión, el Concejo aprobó ayer un plan de regularización tributaria sobre la base de un proyecto enviado a fines del año pasado por el Ejecutivo Comunal.

La regularización alcanzará a las obligaciones tributarias de cualquier origen, cuyos vencimientos se hayan operado hasta el 30 del mes último.

El municipio porteño efectuará un 10 por ciento de descuento sobre el total del monto adeudado a quienes realicen el pago contado del mismo. Los planes para abonar en cuotas tendrán relación directa con el monto de la cuota mínima establecida para cada plan.

En el caso de Ingresos Brutos, se podrá acceder a un pago de hasta 30 cuotas mensuales, mientras que para patente automotor y Alumbrado, Barrido y Limpieza habrá planes de 10, 20 o 30 cuotas.

Puerto Madero,

¿a quién beneficia el reciclaje?



Los participantes de la mesa redonda: pros y contras

(Foto de Daniel Caldirola)

Opiniones favorables y negativas en torno del proyecto más ambicioso del siglo

Aunque para algunos el tema ya está cerrado, para otros la discusión recién comienza. El proyecto de reciclaje y urbanización de la zona del puerto fue defendido encendidamente, en los tramos salientes de una mesa redonda organizada por LA NACION por los arquitectos Alfredo Garay, vicepresidente de la Corporación Puerto Madero y subsecretario de Planeamiento de la Municipalidad; Pablo Huberman, gerente técnico de la corporación, y Benjamín Conde y Eduardo Giana, miembros del directorio de la misma.

Con igual celo expresaron una firme oposición los arquitectos Federico Ugarte, de la Asociación de Amigos de la Ciudad, Natalio Firszt y Roberto Bekinschtein, profesores de la Facultad de Arquitectura de la UBA, y el concejal Horacio Calzón Flores, quien preside el bloque radical en el Concejo Deliberante.

No es la primera vez que la mirada al Puerto Madero convoca críticas y anima proyectos reformistas.

Ya en la década del 30, el arquitecto suizo Le Corbusier fijó su atención en la zona del puerto ubicada en un área estratégica de la ciudad. En los años 70, un grupo de arquitectos liderados por Mario Roberto Alvarez elaboró una propuesta de transformación; y en los 80 integrantes de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires prepararon, por pedido del gobierno radical, un diagnóstico de situación de una zona que, y en este punto hay coincidencias, "no cumplió con la función para la que había sido creada y debía, por tanto, integrarse a la ciudad".

Puerto Madero nació con la discusión en sus entrañas. Debó competir con el proyecto Huergo para, al poco tiempo, ser reemplazado, por Puerto Nuevo, porque el alto costo del dragado tornaba antieconómico operarlo. Un siglo después, el destino del puerto vuelve a estar en la picota.

Políticas y cimientos

¿Qué cambiará en la ciudad y a quiénes beneficia el proyecto de los catalanes que piensa instrumentar la Comuna contra viento y marea? ¿Qué puede edificarse y qué no en esa privilegiada franja de tierra ubicada frente al río "color de león"?

Estas fueron las preguntas recurrentes de los participantes de un debate que dejó sobre el tapete las siguientes conclusiones:

- El programa de reciclaje debe ser sometido a la consulta de entidades intermedias y formar parte de un plan global de reordenamiento urbano

- Antes de colocar la primera piedra debería llamarse a un concurso de ideas, para que un jurado de figuras reconocidas determine la obra que más conviene a la ciudad y no a los intereses de los particulares

- La manera de encarar el proyecto y su ejecución resulta autoritaria. No se han creado los canales de consulta necesarios para que la ciudad opine

- Al afirmar que el único sector que necesita aprobación del Concejo es la zona de los galpones colorados (docks), se intenta sustraer de la discusión lo más importante del proyecto, que son las 170 hectáreas que los rodean, y disponer de ellas sin consulta previa.

Zonas y permisos

-¿Solamente los galpones o docks necesitan un permiso, no se trata de una zona global?

Alfredo Garay: -El proyecto de la corporación solamente modifica la norma en un área de protección que se refiere a los galpones, que tiene una zonificación UF (Urbanización Futura). De allí que le encomienda al

Ejecutivo la elaboración de la norma de protección. Esa es la ordenanza que estamos esperando apruebe el Concejo Deliberante.

Pablo Huberman: -Hay algo que es importante y que aclara los conceptos de Garay. La zona que rodea los galpones tiene zonificación U11, con su normativa respectiva para el parcelamiento y todas las consideraciones que hacen a cualquier barrio de la ciudad. No es el Botánico, ni la cancha de polo, estamos haciendo un proyecto acorde a las normas y pedimos una normativa para la preservación del sector de ingeniería portuaria que son los galpones. Sobre esto estamos en diálogo con los concejales, que son los representantes y más directos de los vecinos.

-¿Por qué una zonificación U11 en un área ya densamente poblada?

Garay: -Porque siempre se pensó que la expansión del área central de Buenos Aires se iba a dar sobre Puerto Madero que es un sector en desuso.

Calzón Flores: -Lo que plantea Garay es el centro de la discusión. La zonificación de los galpones es reciente y es fruto de la decisión del Concejo Deliberante de participar activamente del proyecto más importante del siglo para la ciudad. Da la impresión de que la corporación quiere evitar la discusión acerca de los usos del resto de la zona. Debemos discutir todo el plan global: qué es lo que se puede hacer con 170 hectáreas de la ciudad Buenos Aires. Este es un proyecto demasiado importante y no puede ser el de una administración, ni el de un partido político.

Factibilidad económica

Eduardo Giana: -Se habla de que el proyecto no tiene factibilidad económica. Y, sin embargo, en nuestras consultas hemos encontrado el eco de inversores locales y extranjeros. Se piensa que no es momento para que el Estado distraiga fondos, la corporación tiene claro que sólo con fondos privados se harán las construcciones y la infraestructura. Cuando se habla de área verde, creemos que en la situación actual no se utiliza. Se trata de un proyecto urbanístico correcto, y de un pulmón de crecimiento para oficinas.

Federico Ugarte: -Rechazo de plano esta afirmación. Si las bases son malas no se puede discutir el penthouse, hay que cambiar los cimientos. Este proyecto repite el esquema del traslado de la Capital: se creó el ente, se crea la corporación... Esto es dedocracia, no democracia. Se toma un proyecto catalán y se avanza sin consultar, como si los ca-

Decisión clave del Concejo Deliberante

Siguen poniendo obstáculos para urbanizar Puerto Madero

Si se aprueba esta semana el reciclaje de los 16 galpones colorados de Puerto Madero y los cuatro diques, podrá comenzar una urbanización demorada durante 66 años por distintas razones. El Concejo Deliberante tiene en sus manos esta decisión.

Luis Beldi

de la redacción de El Cronista

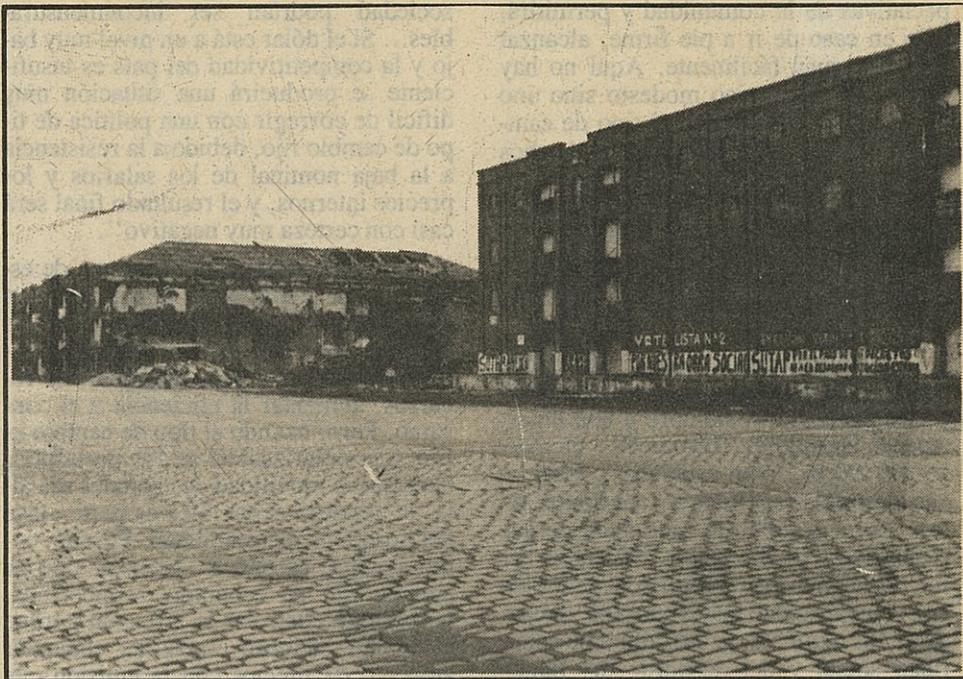
Si esta semana el Concejo Deliberante no define la situación de los 16 galpones colorados y los cuatro diques como área de preservación patrimonial, la urbanización de Puerto Madero se verá demorada. Se repetiría así la historia: desde 1925 todos los proyectos para urbanizar esa zona, por distintas razones, fracasaron.

Los galpones tienen una importancia fundamental para el destino del antiguo puerto. Construidos por los ingleses a fines del siglo pasado, son los que le dan la fisonomía característica a la zona. Su reciclaje permitirá a la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. hacerse de los primeros fondos para comenzar a desarrollar a pleno la urbanización de las restantes 130 hectáreas. De los 16 galpones se piensan vender 6 inmediatamente, o sea unos 90 mil metros cuadrados, que demandarán una inversión superior a los 30 millones de dólares para que sean reciclados por las empresas constructoras o inmobiliarias interesadas.

La idea es que el dinero obtenido por la venta se destine a las obras de infraestructura de la parte terrestre (gasoducto, cloacas, luz, etc.) para poder captar inversores que desarrollen las restantes 130 hectáreas. Como los fondos no alcanzan para financiar toda la infraestructura, la idea de la Corporación es pagar con tierras a la empresa que quiera hacer la inversión.

La Corporación debe ser autosuficiente. No tiene avales oficiales para pedir préstamos y, mucho menos, partidas presupuestarias.

En cuanto al otro punto de la discordia, el plan maestro para el desarrollo urbano, diseñado por técnicos de la Municipalidad de Buenos Aires con el



Los galpones de la polémica

Ayuntamiento de Barcelona, será revisado. La Municipalidad firmó el viernes un convenio con diversas entidades intermedias, creándose una comisión asesora del Municipio para este tema.

El convenio fue el resultado de diversas reuniones con la Sociedad Central de Arquitectos (la más enojada con el proyecto catalán), la Academia Nacional de Bellas Artes, la Cámara Argentina de la Construcción, la Asociación de Amigos de la Ciudad y el Consejo Profesional de Arquitectos Urbanistas.

La idea es que en 120 días todas estas organizaciones hagan un plan que enriquezca o modifique el proyecto de los catalanes.

Mientras elaboran estas ideas, si se

aprueba esta semana el reciclaje de los galpones, se podrá pensar en que el Puerto Madero podrá modificar su historia de frustraciones que empezó en 1925.

El primer paso para vencer la burocracia ya se dio al crearse la Corporación Antiguo Puerto Madero, la que centrará todo el operativo. Por de pronto, ya las tierras tienen títulos perfectos. El ente está formado en partes iguales por el Estado nacional y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

La última palabra para esta urbanización la tiene el Concejo Deliberante, un organismo que no siempre ha acompañado bien a los proyectos más progresistas que hay para la ciudad.

talanes fueran los dueños de la verdad. Hay que hacer un concurso para que participen los argentinos. Rechazamos lo actuado en su totalidad; que se vuelva a foja cero.

Natalio Firszt: —Además, es evidente que la actitud de la corporación prescinde del interés público en favor de los intereses de los particulares. Se ha prescindido de la participación como modelo de gestión urbana y se transforma una zona importante de la ciudad en mercancía de cambio

—¿Mercancía de cambio?

Firszt: —Se ha mercantilizado el problema en función de los intereses particulares. El poder central y su poder vicario han tomado como rehén a la ciudad.

Benjamín Conde: —Me parece que se intenta llevar la discusión al terreno político, nos interesa solamente la gestión empresaria. Procuramos llevar adelante un proyecto que podrá ser discutido en su forma, pero que como gestión empresaria que *debe* tener éxito, porque están dadas todas las condiciones.

—Pero esta empresa exitosa va a extraer sus beneficios de terrenos que son de la ciudad.

Conde: —Estamos dispuestos a escuchar las críticas que deben ser dirigidas a la corporación.

Contra viento y marea

Eduardo Bekinschtein: —Para llevar adelante la urbanización deben tenerse en cuenta tres cosas: llamar a concurso de ideas, mantener el clima portuario y desarrollar la transformación en etapas. Paradójicamente, si los catalanes quisieran ejecutar el master plan en Barcelona primero tendrían que publicarlo durante 30 días, aceptar las opiniones y críticas de los vecinos y de las entidades, y una vez resueltas las *alegaciones* recién podría llevarse adelante.

—¿Propone un llamado a concurso?

Bekinschtein: —Con un concurso de ideas se terminaría con la sensación de que este es un proyecto impuesto en el que no tienen participación los profesionales argentinos.

Calzón Flores: —En lugar de estar tan apurados deberían aceptar incorporarse en el debate y no sólo recibir las críticas, que son muy fuertes y concretas, desde las de Amigos de la Ciudad hasta las de la Sociedad Central de Arquitectos y de los Arquitecto Paisajistas, por lo que uno no puede hacerse el zozco, como que no pasa nada. A partir de ahí lograríamos reencauzar esto para que sea un proyecto de todos. Si ustedes aceptarían caminar por esa senda, los partidos políticos, al menos el radicalismo, estarían dispuestos a acompañar esto de otra manera. En cam-

bio, así estamos en un callejón sin salida.

—Esto significa que ustedes van a votar en contra del proyecto de ordenanza.

Calzón Flores: —Nosotros no tenemos aún la posición totalmente definida. Modificamos sustancialmente la que nos mandaron vinculada con los galpones, acotándola bastante. El problema es que no tenemos posibilidad de opinar ni de conversar sobre el resto del predio.

Garay: —Si hubiésemos hecho el concurso estaríamos todavía en pañales. La ejecutividad desde el inicio de la corporación permitió la definición del master plan. Si se entra en la etapa deliberativa, las cosas se empuñan.

El proyecto se va a hacer por etapas y se analizará el impacto de las etapas. Otro punto es que costaría mucho pagar los honorarios de un concurso. Ya la Municipalidad pagó una vez por el proyecto del ensanche del área central 3.000.000 de dólares. Además, un concurso tampoco es una garantía, porque el año último observé con sorpresa que la Sociedad Central de Arquitectos dio un premio anual a un proyecto para Puerto Madero que consistía en la construcción de torres alrededor de cada uno de los docks y que demolía linealmente la totalidad de esos edificios portuarios.

—Del tema Puerto Madero no se ha hecho un debate público, ¿por qué?

Calzón: —Podrían mandar el proyecto total al Concejo, si es que se les dificulta reunir la opinión de los vecinos...

—Si no se consulta a los vecinos y varias instituciones intermedias se oponen, ¿a quién beneficia el proyecto de Puerto Madero?

Garay: —Plantea una rehabilitación del área céntrica de la ciudad, ofreciendo un lugar donde se pueda construir algo nuevo sin necesidad de demoler y manteniendo el carácter de centro que, en este momento, tiene a desplazarse hacia la zona norte de la ciudad. Incorpora una cantidad de espacios verdes que en este momento están cerrados por barreras físicas y legales. Genera empleo e inversión y abre la posibilidad de una nueva oferta en un área que está cerca del centro.

—No sé si todos los vecinos estarían de acuerdo con crear una nueva población en una zona tan céntrica y no con tener más espacios verdes...

Garay: —Muchas veces se habla de principios y no de medidas. Una cosa no niega la otra. El Rosedal es una

zona verde ligada al área más densa de la ciudad. Puerto Madero también apunta a que la gente pueda vivir de nuevo en el centro.

Firszt: —Lo digo sin ningún contenido político ni agresivo: ustedes conocen los procedimientos coherentes y legítimos que esto debería seguir para obtener una visión transparente en cuanto a operatividad y también saben, a pesar del discurso, que ejercen una actitud profundamente autoritaria que renuncia al debate y a escuchar las opiniones que podrían aportar ideas fundamentales.

—Uno de los grandes problemas de los gobiernos de los últimos años es la falta de ejecutividad, pero la ejecutividad no debe ir en desmedro de la participación. Hay un tema que no encuentra respuesta hasta ahora en este debate: el área zonificada como U11, que parecería estar fuera de toda discusión, es el sector más conflictivo del proyecto, ya que contempla la posibilidad de hacer una concentración edilicia muy grande. La Sociedad Central de Arquitectos habló de un FOT 7, que es un factor de ocupación altísimo...

Huberman: —Es un FOT 6...

—Aunque sea 6, no deja de ser una densidad alta. Ustedes hablan de crear nuevas áreas para una población porteña que, según se prevé como resultado del censo por realizarse próximamente, habría disminuido o estaría estancada respecto de los datos que se tienen de 1980, la tendencia indica un retroceso demográfico porque muchos eligen vivir afuera de la ciudad. ¿Quién determina, entonces, si es necesaria y aceptable una concentración edilicia de ese tipo.

Garay: —Precisamente, la idea es recuperar la centralidad. Hay ciudades que han perdido el centro, como Quito, Santiago de Chile o San Pablo, donde esa área pasó a deteriorarse. Actualmente hay quienes tienen serias dificultades para encontrar oficinas para instalar una empresa de envergadura.

El centro de la ciudad en este momento no tiene oferta de terrenos de esa envergadura, y los que hay son carísimos. La otra alternativa es que la ciudad siga demoliendo su centro histórico, que es lo que ha estado pasando todos estos años y que es la amenaza que hay sobre San Telmo. Hay quienes afirman que Puerto Madero no se tiene que hacer porque el crecimiento natural de la ciudad tiene que hacerse sobre la base de la demolición de San Telmo.

Creo que es bueno que la ciudad

tenga una política de protección de su patrimonio.

Ugarte: —Porque no dibujamos la silueta del cuerpo de la ciudad. Una vez dibujada hacemos, la mano, el estómago o la pierna, pero no sale la mano de la frente...

Garay: —La ciudad no se dibuja, porque es el resultado de procesos sociales. La realidad no puede dibujarse, es un fenómeno más complejo.

Calzón Flores: —¿Cómo van a hacer con la apertura de calles, que criterio van a seguir?

Garay: —Hay una clara decisión de continuar con el tramado de la ciudad, agregar esa diferencia geométrica por la longitud de los docks, que es de 500 metros, y continuar con la traza de la línea de la Costanera. Esto significará que el proyecto pase por el Concejo Deliberante.

Calzón Flores: —¿Cuándo piensan generar los instrumentos jurídicos necesarios para llevar a la práctica?

Garay: —Respetando las etapas ejecutivas; en este momento estamos discutiendo los docks, por eso mandamos el proyecto referido a ellos...

Calzón Flores: —Mi opinión, aunque prefería no hacerlo, coincide con la del arquitecto Firszt en cuanto a la valoración política. Creo que en realidad ustedes están trabajando para evitar un mecanismo de discusión, porque ahora mandan el tema de los edificios colorados, cuando quieren mandan lo de la apertura de calles...

—En definitiva, la zona U11, donde se concentrarán los edificios y la zona residencial, quedará fuera de toda discusión, ¿ésa es la intención de la corporación?

Huberman: —Debe quedar claro que el predio tiene 170 hectáreas, de las cuales 40 son de espejos de agua de los diques, por lo que quedan 130. Quince las ocuparán la autopista y las vías del ferrocarril y de las 115 que restan, 8 serán destinadas a paseo, 50 a circulación vehicular y peatonal, alrededor de 12 a áreas verdes concentradas (ensanchamiento de la Costanera y el parque central) y el remanente, unas 45, son construyibles. Si bien la zona contempla un FOT 6, la propuesta proyecta un factor de ocupación neto de 4,5, por lo cual estamos por debajo de lo que permite el código.

De no mediar cambios, un telón de cemento con alturas no determinadas y en una superficie de 45 hectáreas se levantará entre la ciudad y el río "color de león".

**Alicia de Arteaga
y Mauricio Carini**

Nuevos usos
para viejos docks

QUE PASA EN PUERTO MADERO

Nuevos usos para viejos docks

Luego de muchas idas y vueltas, finalmente el lunes se iniciará un nuevo capítulo para Puerto Madero. La Sociedad Central y la MCBA fijaron esa fecha para el cierre del Concurso Nacional de Ideas sobre la urbanización del área.

Se sabe que son numerosos los estudios interesados en el tema desde que se abrió la convocatoria; lo corrobora, por otro lado, la adquisición de más de cien pliegos de las bases. Pero, además, este sitio promovió también una notable participación por parte de la matrícula en el llamado a licitación de los primeros cinco docks (contados a partir del ubicado en Córdoba y Madero), de los dieciséis que contiene el sector y para los que se pretende un mismo proceso.

Sobre treinta y una propuestas presentadas, a principios de octubre se conocieron los quince consorcios precalificados —por anteproyecto y antecedentes— que pasarían a una segunda vuelta. En esta, el precio definió las adjudicaciones.

Los criterios de evaluación, que llevaron a seleccionar quince de los trabajos, contemplaron distintos aspectos. Sobre un total de cien puntos, el cincuenta por ciento se asignó a los antecedentes económicos financieros de los oferentes (en los que se incluía la solvencia técnica de la empresa constructora propuesta), el cronograma de obra fijado —el tiempo de ejecución fue una premisa muy considerada— y los montos de inversión totales y por metro cuadrado, que en la generalidad de los casos promediaron los U\$S 700/m².

El resto del puntaje centró como eje al ante-

proyecto. Se calificó allí: el uso planteado, el nivel de definición de la propuesta, su capacidad e integración (referida a los posibles usos vecinos), la superficie destinada a estacionamiento, la resolución arquitectónica en sí misma y el grado de preservación patrimonial. Mientras un sistema de computación especialmente programado daba los resultados relacionados con los antecedentes y las inversiones, el arquitecto Pablo Huberman (por la Corporación Antiguo Puerto Madero) y dos asesores en representación del Consejo de Planificación Urbana —arquitectos Jorge Moscato y Daniel Zylberberg— definían el puntaje de los anteproyectos.

A mediados de noviembre tuvo lugar la apertura de sobres —denominados N° 2—, de la cual resultaron los cinco consorcios preadjudicatarios. La mayoría de las ofertas superaron considerablemente la base promedio de U\$S 1.600.000 que había sido establecida. Ante la sorpresa de los asistentes, la parcela 1 se alzó con una oferta de casi U\$S 6.000.000.

La amplia respuesta obtenida —quizá mayor de la esperada por la propia corporación— motivó a un comentario del secretario de Planeamiento, Alfredo Garay, acerca de las próximas licitaciones: "Antes de fin de año se realizará un nuevo llamado: los dos siguientes galpones". Para uno de ellos —recientemente destruido en forma casi total por un incendio— se está preparando un pliego especial, que entre otras cosas especificará los detalles de su reconstrucción con características tectónicas relacionadas con sus similares.

En esa oportunidad, el arquitecto Garay también confió a Clarín: "En menos de diez días se concretarán las adjudicaciones". No obstante, pasaran ya tres semanas del acto de preadjudicación y aún se desconoce la fecha de celebración de los contratos; los últimos informes dicen que en la próxima semana habría novedades. De todas maneras, se prevé que, una vez resuelto el tema, se contará con tres meses para la etapa de desarrollo de los proyectos. Si todo sigue el curso normal, puede decirse que en abril las obras en Puerto Madero serán una realidad.

◆ Los galpones y sus destinos

Respecto de la privatización de los cinco docks, los anteproyectos —que pudo ver Clarín en la sede de la corporación— acuerdan en los usos que plantean. En términos generales (y considerando como posibles adjudicatarios a los 5 grupos de mayor oferta), el 70% de la superficie de estos docks serán ocupados por oficinas, mientras que el resto tendrá a la vivienda como destino.

Como se expresa en este mismo informe, el programa de usos tuvo gran influencia en la precalificación. Esta idea puso acento en que la zona desarrollase la vida de área central. Es así que la mayoría de los proyectistas entendieron que en las plantas bajas debían organizarse funciones comerciales, de cultura y encuentro recreativo y resolver en los niveles superiores las oficinas o viviendas según el caso.

Quedó explícito que el carácter arquitectónico de la envolvente debía ser preservado. Esto tam-

bién fue significativo en la evaluación. Así y todo, en una rápida observación de los paneles con los dibujos de los anteproyectos, pequeñas anécdotas permiten descubrir la identidad proyectual de algunos diseñadores. En una de las perspectivas que forma parte de la entrega para el galpón 2, por ejemplo, se distinguen rasgos formales y técnicas gráficas de representación típicos de la arquitectura de Juan Carlos López, integrante de ese equipo.

Otra de las analogías de los trabajos seleccionados en primer término es la resolución de las áreas de estacionamiento. En casi todos los casos se optó por su ubicación bajo nivel.

◆ Hechos más concretos

Larga es su historia y a veces no coincidentes las posturas que los arquitectos y ciudadanos en general propusieron para toda el área de Puerto Madero. Desde hace casi dos años el tema fue puesto otra vez sobre la mesa de discusión. Finalmente, en pocos días, se conocerán los tres primeros premios —de igual rango— del Concurso Nacional de Ideas convocado para su urbanización.

Tres integrantes de cada uno de esos equipos seleccionados se sumarán al cuerpo técnico del CPU (Consejo de Planificación Urbana de la MCBA) para desarrollar en forma conjunta el anteproyecto urbano final.

Esto por un lado, y la adjudicación definitiva de los docks por el otro, dan comienzo a una etapa en la que probablemente se seguirá discutiendo pero, a partir de ella, sobre hechos más concretos.

Avance del plan Puerto Madero

De acuerdo con lo previsto, el acto de apertura de los sobres por la licitación de los docks de Puerto Madero fue presidido por el titular de la Corporación Antiguo Puerto Madero, Raúl Vico, a quien acompañaron el secretario de Planificación Urbana de la Comuna y director de la entidad, Alfredo Garay, y el jefe del equipo de valuación, Pablo Huberman, entre otras autoridades.

Huberman precisó que "la arquitectura representó el 10 por ciento de la valuación, y que el 20 por ciento fue para los antecedentes económicos del grupo oferente, 15 puntos para el monto de inversión, otros 15 para el cronograma de inversión y los 50 puntos restantes para el proyecto en sentido global".

En tanto, Raúl Vico señaló que las ofertas, que en su totalidad superaron los 20 millones de dólares, "fueron buenas y que la revalorización inmobiliaria tuvo mucho que ver".

La mayor oferta económica que alcanzó los 5.905.699 dólares fue presentada para el galpón número 1 (frente a Viamonte), por el Consorcio para el Antiguo Puerto Madero, integrado por Construcciones Civiles J.M. Aragón; Gerlach Campbell Construcciones; Insemar; Sysic; Juan Carlos López y Asociados; Peralta Ramos - Sepra Arquitectos; Florencio Beccar Varela; Fernando de Robirosa; Marco Pasinato; Banco Medefin; Extrader y Primaque.

Las ofertas

Las restantes propuestas preseleccionadas para los galpones fueron las de Petromel, SKS, Glacco, Febomar y León Wasserman: 2.620.000 dólares, por el 1; Conyca, Benito Roggio e Hijos, Francisco Natino e Hijos, Corporación Hotelera Internacional, DRAF, Indaras y Medinah: 2.200.000 para el 1; Consorcio para el Antiguo Puerto Madero: 3.689.812, por el 2; Alfredo Suaya, León Wasserman, Conyca, Benito Roggio, Francisco Natino e Hijos, 2.200.000, por el 2; Consorcio para el Antiguo Puerto Madero: 3.394.627, por el 3; José Cartellone Construcciones Civiles: 2.400.000, por el 3; Comercial del Plata Construcciones, Kocourek Construcciones y The Raymond Group Argentina: 3.800.000, por 3; Parenti Mai y Banco Mildesa: 2.808.000, por el 3; Alfredo Suaya, León Wasserman, Conyca, Benito Roggio e hijos, Francisco Natino e Hijos: 2.100.000, por el 3; IRSA Inversiones y Representaciones, Benito Roggio, Francisco Natino e Hijos y Conyca: 2.000.000, por el 4; Petromel, SKS, Glacco, Febomar y León Wasserman: 3.620.000, por el 5; Editorial Amfin, Julio Alfredo Ramos, Constructora de Edificios Torre, Matecom: 2.082.000, por el 5; Comercial del Plata Construcciones, The Raymond Group Argentina: 2.500.000, por el 5; IRSA Inversiones y Representaciones, Benito Roggio, Francisco Natino e Hijos y Conyca: 2.700.000, por el 5; y el grupo catalán Technologies Urbanes Barcelona, Maruba y Tema

21.

Se calcula que en los próximos días quedarán seleccionados los propietarios de los cinco galpones y tras la firma de los boletos se comenzarían las obras aproximadamente a principios del año próximo.

CONSTRUIRAN OFICINAS, NEGOCIOS, UN MUSEO Y UN MICROCINE

Puerto Madero: adjudicaron cinco galpones a cuatro grupos empresarios

Fueron adjudicados ayer los primeros cinco galpones de Puerto Madero. Las empresas que ganaron la licitación anunciarán que construirán oficinas, viviendas y locales comerciales en la planta baja. Se calcula que el reciclaje de estos galpones redondeará una inversión cercana a los 60 millones de dólares y creará 1.200 puestos de trabajo, entre obreros, técnicos y profesionales. La semana próxima la Corporación Antiguo Puerto Madero licitará otros dos galpones, ubicados frente al Dique 3.

Ya se puso en marcha el mayor reciclaje arquitectónico en la historia de la ciudad de Buenos Aires. Ayer, la Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPM) adjudicó los primeros cinco galpones (docks, frente a los diques 3 y 4) a quienes resultaron ganadores de la licitación.

La privatización del viejo y desactivado puerto de Buenos Aires pronto ostentará otro récord: será el mayor negocio inmobiliario porteño, aunque los ejecutivos de la CAPM prefieren hablar de un plan de urbanización y desarrollo.

En 16 meses, los olvidados galpones de estilo inglés y ladrillos a la vista se convertirán en oficinas, negocios, viviendas, cocheras y hasta se anuncia la construcción de un museo portuario y de un microcine. De acuerdo a las ordenanzas de edificación vigentes, sus flamantes dueños deberán respetar el aspecto exterior. O sea, la forma, el color y el tamaño. Todo lo demás es reciclable.

♦ Quiénes son

Dos galpones pertenecen al Consorcio para el Antiguo Puerto Madero, formado por Construcciones Civiles Aragón, Gerlach Campbell Construcciones, Inesmar, Hysic, Banco Medefin, Extrader y Primaque. Peralta Ramos (Septra Arquitectos), Juan Carlos López y Asociados y Robirosa, Béccar Varela y Pesinato son los arquitectos autores del proyecto.

El grupo que recicló el puerto de Boston (Comercial del Plata Construcciones, Kocourek, y The Raymond Group) se adjudicó el tercer galpón. Cuentan con un proyecto del Estudio Kocourek asociado con Ernesto Katzenstein.

La Unión Transitoria de Empresas, integrada por Fozzomel, Glacco, Febomar, RKN y León Wasserman, tiene el cuarto galpón, y el proyecto es de Samuel Szusterman y asociados.

La licitación del quinto galpón fue ganada por IRSA Inversiones y Representaciones, Conyca, Francisco Nattino e hijos y Benito Roggio e hijos (estos últimos, responsables de Covisur, la concesionaria del peaje en la ruta 2, entre otras cosas). El proyecto es de Carlos Peisajovich.

Estos cinco galpones adjudicados están entre la avenida Córdoba y la calle Perón, muy cerca de los edificios de oficinas de Catalinas Norte y del microcentro, y fren-

ta al río. La proximidad de la avenida Leandro Alem (salida rápida hacia el norte y el sur) es otra ventaja que se suma a la envidiable ubicación del lugar, tras el derrumbe de la vieja verja de hierro que aislaba al puerto y la integración de esas 170 hectáreas a la ciudad.

Como confirmación de que un buen negocio está en marcha un solo dato alcanza: la base para comprar los galpones, cuya superficie promedio es de 17 mil metros cuadrados, fue —según los pliegos de la licitación— de un millón setecientos mil dólares y por cada uno de ellos se pagó, en promedio, tres veces más. Hubo, en total, 36 consorcios interesados.

♦ Qué harán

Se estima que el reciclaje de estos cinco galpones demandará una inversión cercana a los 60 millones de dólares y trabajarán unos 1.200 personas (entre obreros, técnicos y profesionales). La zona promete tener una convocatoria similar a la de otros centros tradicionales de la ciudad, como Recoleta o plaza Dorrego.

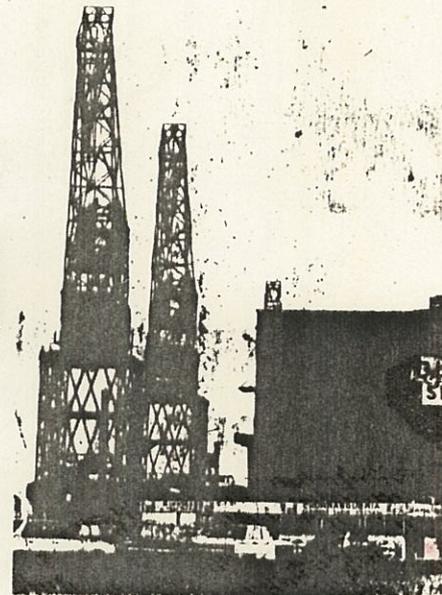
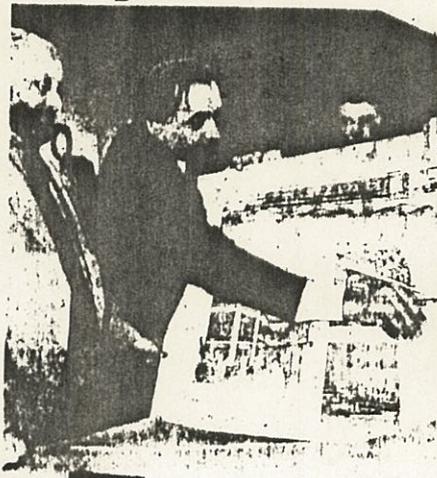
Los flamantes dueños de los galpones no difundieron, en detalle, las características de sus propuestas. Se sabe que, básicamente, todos coinciden en construir estacionamientos en los subuelos (habrá 941 cocheras), locales comerciales en la planta baja (serán 103) y oficinas (111) y viviendas (84) en los pisos superiores.

Esto significa que el 20 por ciento de la superficie se convertirá en negocios, un 53 por ciento en oficinas, 19 por ciento en viviendas y un 6 por ciento se destinará a "otros usos" no especificados.

Desde el inicio, el reciclaje generó polémicas. El Centro de Ingenieros, por ejemplo, llegó a pedir que se suspenda la privatización. Y mejor no recordar la cantidad de declaraciones políticas que provocó el proyecto. Ahora terminaron las palabras.

Entre el martes y el miércoles próximo se licitarán otros dos galpones frente al dique 3 (también tienen normas de preservación patrimonial) y 90 equipos de profesionales presentaron trabajos para el Concurso Nacional de Ideas, destinado a trazar la urbanización de la zona. Ya nadie puede dudarlo: es el mayor reciclaje y el mayor negocio que se haya encarado en la ciudad.

Pablo Arcusin



El intendente Carlos Grosso, acompañado por el secretario de Planeamiento, Alfredo Garay (izquierda), durante la apertura de los sobres, observan una maqueta del centro comercial que se levantará frente a los diques 3 y 4 de Puerto Madero (arriba).

Un proyecto polémico

El Puerto Madero fue inaugurado en 1899. Poco después dejó de ser funcional y en 1925 fue reemplazado por Puerto Nuevo. Desde entonces, casi todas las administraciones municipales —y nacionales— quisieron remodelarlo.

En 1989, tras la sanción de la Ley de Reforma del Estado, fue creada la Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPM), con el objetivo de urbanizar las 170 hectáreas del viejo puerto de Buenos Aires.

La CAPM es una sociedad formada, en partes iguales, por el Estado Nacional y la Municipalidad de Bue-

nos Aires. Tiene un directorio integrado por seis miembros y no recibe partidas presupuestarias: se autofinancia con el cobro de alquileres de depósitos y otros espacios que ya estaban alquilados antes de su creación.

En Puerto Madero convivían 14 jurisdicciones del Estado Nacional. Esa pluralidad de dueños impedía la realización de cualquier proyecto de mejora. En julio de 1990 todas esas tierras fueron escrituradas a nombre de la corporación, y entonces el trámite del plan de reciclaje se simplificó.

Inmediatamente —y no sin polémicas— se iniciaron los estudios del plan de reciclaje, con el asesoramiento de técnicos del Ayuntamiento de Barcelona. La colaboración de los expertos catalanes fue gratuita, a raíz de un acuerdo firmado hace seis años por el entonces intendente radical Julio César Naglier.

Luego se anunció el llamado a licitación de los galpones y después el intendente Carlos Grosso cumplió su sueño de ordenar el derrumbe de la verja que separaba al puerto de la ciudad.

58 millones de dólares para reciclar 5 galpones

Cómo será Puerto Madero

En poco más de un año, Puerto Madero será parte de la vida cotidiana porteña. En los recién adjudicados cinco galpones rojos habrá restaurantes, microcine, salas de exposiciones, locales comerciales, oficinas y viviendas; su compra y reciclaje significan una inversión privada de 58 millones de dólares. El paseo alrededor de los diques —que tienen un ancho comparable al del Sena— recordará a la ciudad que tiene un río, ahí nomás, a pocos metros del Centro.

Alejandra Rodríguez Ballester
de la redacción de El Cronista

Año 1993. El auto gris metalizado entra por Perón, cruza Madero, se sumerge en el estacionamiento subterráneo del edificio de ladrillos rojos, sube al montacargas y se eleva hacia el 4to. piso. Un minuto y el auto vuelve a asomar su nariz bajo las estrellas. El simul *vuppie* alcanza su barbita lúgubremente crecida, baja la ventanilla y respira el aire denso del río. Acelera y entra en la cochera de su *loft*. La corbata, el saco, la camisa, sobre la mesa, la escalera, el piso. Hay espacio. Una zambullida en la pileta y, desde la terraza, mira hacia afuera por primera vez en la noche. Un barco descansa en el agua a pocos metros; hacia la izquierda se extiende la hilera de edificios rojos; la gente camina bajo las recovas o se queda acodada en las barandas, mirando la Luna reflejada en el agua oscura de los diques de Puerto Madero.

Ficción pero tan cerca de la realidad como los *lofts*, el montacargas y la pileta en el 4to. piso que figuran en uno de los proyectos ganadores de la licitación para el reciclaje de los primeros 5 galpones que la Corporación Puerto Madero acaba de adjudicar (ver recuadro pág. 21).

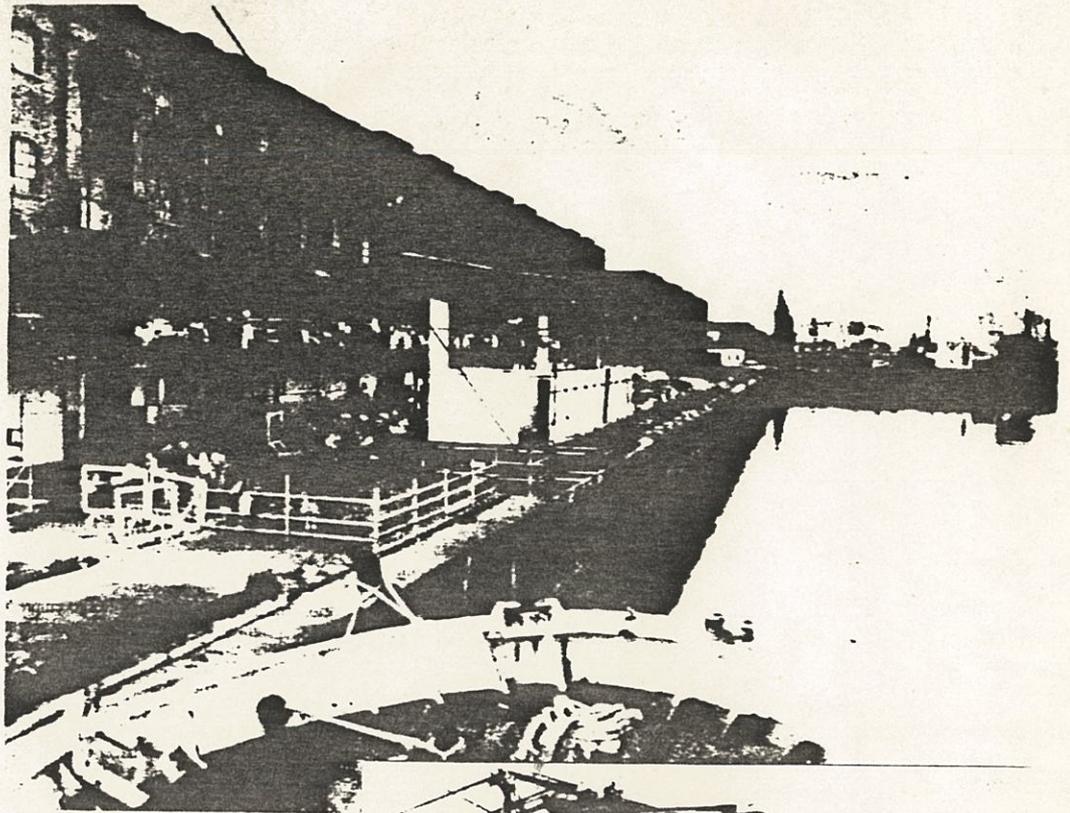
Con una inversión total de 58 millones de dólares —20 por la compra de los galpones y el resto por su reciclaje— se pone en marcha la obra que acerca la ciudad al río, en los 5 edificios que se extienden desde Viamonte hasta la altura de Rivadavia en una superficie de 10 hectáreas, de las cuales un 40% es de uso público. Se habilitarán 103 locales comerciales, 111 oficinas, 94 viviendas y 94 cocheras; se calcula que 400 personas vivirán en estos edificios y que 1.500 empleos permanentes se establecieron en sus comercios y oficinas. Alrededor de 1.200 puestos de trabajo para técnicos, obreros y profesionales se generaron en la realización de las obras.

"Puerto Madero conformará un paisaje urbano con una convocatoria similar a la que tienen otros mitos de la ciudad, como San Telmo o Recoleta", afirmó Alfredo Garay, director de la corporación.

Los proyectos ganadores

Que habrá en los galpones reciclados de Puerto Madero. Si bien lo que se ha presentado hasta ahora son anteproyectos, como lo aclaró Jesús Conde, director de la corporación, alcanzan para hacerse una idea de lo que será la zona dentro de los 16 meses previstos para la terminación de las obras. En todos hay estacionamiento en el subsuelo, y en la planta baja comercios de categoría (del tipo de los que puede haber en un shopping).

Para los dos galpones ubicados a la altura de Viamonte hasta Lavalle, los arquitectos Peraltu Ramos (Sepúlveda) y Carlos López y



rente que emerge hacia el exterior. En el primer y segundo nivel habrá oficinas y en el tercero viviendas y ateliers; en el cuarto lo mismo, con un jardín alrededor.

Para el galpón con el que uno podría tomarse bajando derecho por Corrientes, los estudios Kocourek y Katzenstein imaginaron una planta baja con comercios y estacionamiento y el resto de los pisos compartidos por oficinas (2/3) y viviendas (1/3).

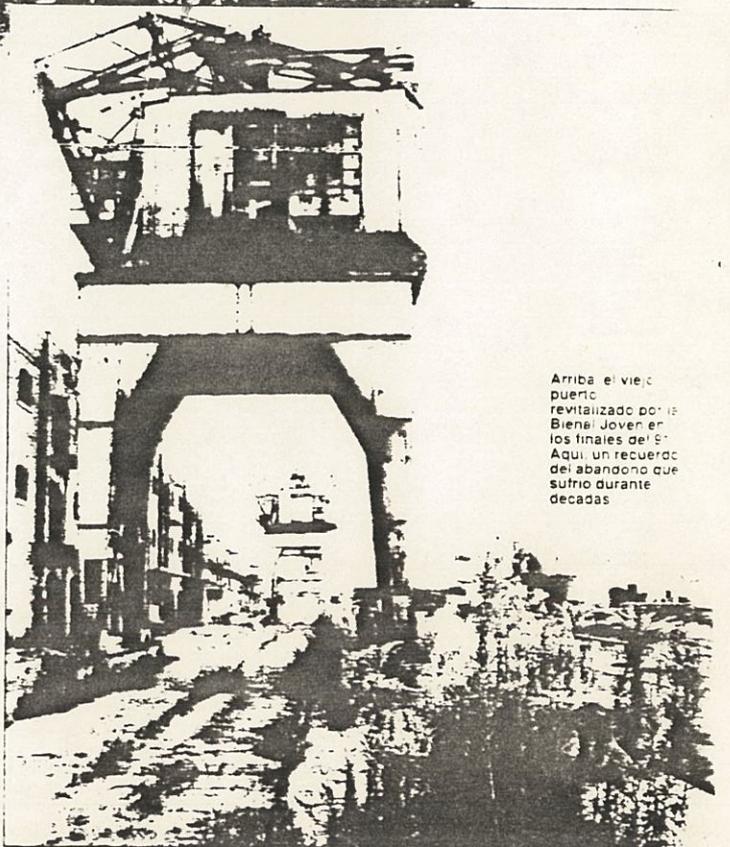
El cuarto galpón del dique 4, que llega hasta Perón, tendrá en su subsuelo, además de estacionamientos, una sala de exposiciones, otra de convenciones, dos microcines y una cafetería, según el proyecto de Szusterman y asociados. En la planta baja, los comercios de rigor y en el resto de los pisos, oficinas, con un restaurante en el último nivel.

Muy posmoderno, el quinto galpón, frente al dique 3, que llega hasta la altura de Rivadavia, tendrá oficinas sólo en el primer piso, y en el resto lofts que llegan a tener una superficie de 120 m². Los del cuarto piso tienen cocheras individuales a las que se sube en un montacargas desde el estacionamiento del subsuelo. En este nivel también habrá una pileta y terrazas. En la planta baja habrá comercios, un sector gastronómico hacia el dique y una área llamada "El mundo de los niños", reservada a los más chiquitos.

"En la precalificación se tuvo muy en cuenta el aspecto económico: los antecedentes en construcción del grupo empresario, su capacidad económica financiera y los montos de inversión, que hacen a la calidad del proyecto —explica el arquitecto Pablo Huberman, gerente técnico de la corporación—. También se tuvo en cuenta el cronograma de obra; nos interesa que esto se haga rápido. Se dio menos importancia al diseño arquitectónico, ya que estaba muy acotado por la norma de preservación (ver recuadro); se consideraron especialmente los usos, que debían ser similares a los del área central."

Los proyectos abiertos hacia los diques en la planta baja se privilegiaron por sobre los cerrados, estilo shopping, para permitir un paseo que vincule interior y exterior, de la misma manera que los que respetaron más el interior del edificio se prefirieron a los que lo vaciarían totalmente.

Mareas y deportes náuticos en los diques (serán dados en concesión más adelante), un museo de la navegación con barcos antiguos,



Arriba el viejo puerto revitalizado por el Bienal Joven en los finales del '80. Aquí, un recuerdo del abandono que sufrió durante décadas.

Distribución de usos

Uso	Superficie cubierta (m ²)	Unidades funcionales	Porcentual
Comercio	13678	103	20
Oficinas	36093	111	53
Vivienda	13168	94	19
Otros usos	5241	12	6
Total áreas de			

Antes del 15/1

Licitarán los otros galpones

El éxito de llamado a licitación para los 5 primeros galpones (se presentaron 21 proyectos, 15 precalificaron; 300 millones de dólares se ofrecieron en total) impulsó a licitar muy pronto los dos próximos. El llamado para los galpones 6 y 8 (frente al dique 3, entre Avenida de Mayo y Belgrano) será antes del 15 de enero. Uno de estos galpones es el que se quemó en un incendio recientemente; se permitirá la construcción de un edificio de volumen similar al de los restantes.

"Los inversores nos están impulsando a poner más productos a la venta. Cuido el éxito del procedimiento vamos a usar el mismo sistema —comunicó Eduardo Grana—. Estamos también en tratativas para dar cabida en otros galpones, a partir de Belgrano, a la Universidad Católica, que se presentó en esta licitación. Creemos que será un uso atractivo para Puerto Madero."

20 millones de dólares suman en total las ofertas ganadoras; de estos un 40% se invertirá en dotar de infraestructura de servicios al área que integran los 16 galpones, una obra que se realizará paralelamente al reciclaje de los ya licitados.

Esta licitación ayudó a poner precio a Puerto Madero —aseguró Pablo Huberman—. Muestra que no es un rezago que hay que sacarse de encima, como sostenían algunos pretendiendo que se regalaban con tal de que hubiera inversión. Aquí el que se jugó y puso en el sobre el mejor precio, ganó."

Los grupos adjudicatarios

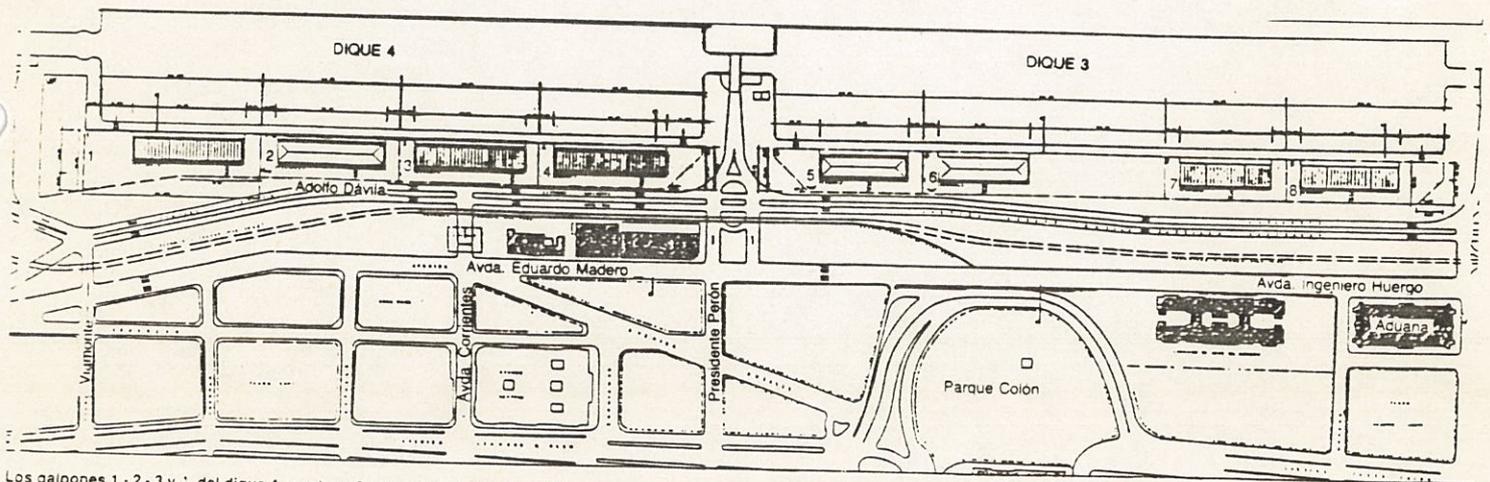
Los grupos que tendrán a su cargo el reciclaje y explotación de los primeros cinco galpones que se licitan son:

Galpones 1 y 2 (Dique 4, sección 4 y 3): Consorcio para el Antiguo Puerto Madero, integrado por Construcciones Civiles JM Aragón, Gerlach Campbell Construcciones, Insemar, Sysic, Banco Medefin, Extrader y Primaque, con proyecto de Juan Carlos López y asociados, Peralta Ramos-Septra Arquitectos, Florencio Beccar Varela, Fernando de Robirosa y Marco Pasinato, arquitecto. Las ofertas fueron de u\$s 5.903.699 para el galpón 1 y de u\$s 3.689.812 para el galpón 2.

Galpón 3 (Dique 4, sección 2): Comercial del Plata Construcciones, Kocourek y The Raymond Group, con una oferta de u\$s 3.800.000.

Galpón 4 (Dique 4, sección 1): unión transitoria formada por Petromel, SKS, Glacco, Febomar y León Wasserman con una oferta de u\$s 3.620.000.

Galpón 5 (Dique 3, sección 5): IRSA Inversiones y representaciones, Benito Roggio e Hijos, Francisco Natino e Hijos y Conyca, con una oferta de u\$s 2.700.000.



Los galpones 1 - 2 - 3 y 4, del dique 4, y galpón 5, de dique 3, son los incluidos en este primer proyecto. El galpón 6 queda seran licitados próximamente

**BUENOS AIRES
FUTURA**



Norma de protección para los galpones

Una historia y un presente que están signados por la polémica

El proyecto de Eduardo Madero para el puerto de Buenos Aires fue polémico desde sus inicios: de diques cerrados, como los de los puertos de Liverpool, Londres o Amberes, se confrontaba con el del ingeniero Huergo, que proponía un esquema de dársenas abiertas en peine hacia el río. El crecimiento del tráfico marítimo y el tamaño de las embarcaciones lo volvieron obsoleto en menos de treinta años y se construyó el Puerto Nuevo de acuerdo al modelo de Huergo.

Desde 1925 se sucedieron proyectos para un reciclaje que ahora empieza a concretarse, no sin polémicas y tildado muchas veces de "proyecto faraónico" e "irrealizable". Creada en 1989, por decreto del PEN, la Corporación Antiguo Puerto Madero tiene el objetivo de urbanizar esas 170 hectáreas. Está integrada por representantes del Ejecutivo Nacional y de la Municipalidad de Buenos Aires. Su presidente es Raúl Vicco y su directorio está compuesto por Jesús Benjamín Conde, Pablo Bossi y Ernesto Corach, por el PEN; el secretario de Planeamiento, Alfredo Garay, y Eduardo Giana, por la Municipalidad.

Las tierras y propiedades de distintos organismos estatales pasaron a propiedad de la corporación y se elaboró el plan maestro a través de un convenio de cooperación con el Ayuntamiento de Barcelona, muy resistido

porque no se presentaba a la discusión pública. Se decidió entonces llamar a concurso nacional de ideas para la urbanización de las tierras ubicadas entre los diques y la Costanera Sur, para el cual ya se presentaron 82 proyectos. Su resultado se conocerá dentro de 20 días.

Los antiguos depósitos de ladrillos rojos, representantes de la mejor arquitectura de la

Revolución Industrial, deben ser preservados según lo establece la ordenanza 44.945, sancionada el 2 de mayo de 1991 por el Concejo Deliberante. La protección exterior de los edificios es condición para su venta, y no sólo estos, sino también su entorno y los diques —que constituyen una obra excepcional de ingeniería—, deben preservarse y mantener su carácter portuario original.

Cuadro general de superficie

	Sup. Total	%	Sup. edificada	Sup. librada al uso público	
Dique 4 Secc 4 Parcela 1	8255	8	3354	4901	Adjudicado
Secc 3 Parcela 2	5868	6	3354	2514	Adjudicado
Secc 2 Parcela 3	5869	6	3354	2515	Adjudicado
Secc 1 Parcela 4	6060	6	3354	2705	Adjudicado
Dique 3 Secc 5 Parcela 5	5705	5	2539	3166	Adjudicado
Secc 4 Parcela 6	9991	9	2359	7451	Reserva
Secc 2 Parcela 7	4995	5	2339	2456	A licitar
Secc 1 Parcela 8	6115	6	2539	3576	A licitar
Calles a ceder	41166	39			
Calles peatonales a ceder	11423	11		11423	
Total	105 448	100	23574	40708 39%	Area paseo Público

PUERTO MADERO

Los proyectos levantan anclas

Junto a la adjudicación de los primeros cinco galpones, ya se recibieron cien propuestas para remodelar Puerto Madero.

Los cinco primeros galpones del Puerto Madero, esas antiguas construcciones de ladrillo pelado que constituyen la avanzada en el proyecto oficial de reciclar la zona ribereña de la ciudad de Buenos Aires, ya comenzaron a recibir los murmullos de sus próximos ocupantes. Y no sólo por quienes se desplazaron durante esta semana a la Bienal de Arte Joven, sino porque —con la adjudicación de esos edificios— en los próximos días los picos y las palas comenzarán a plasmar las propuestas aceptadas por la Corporación Puerto Madero y que los ganadores deberán concretar antes de 16 meses. Mientras tanto, como contexto, la Sociedad Central de Arquitectos estudia desde hace dos días los casi cien trabajos presentados en un Concurso de Ideas por otros tantos equi-

pos profesionales de todo el país para la urbanización total del sector.

El total de las ofertas ganadoras para los cinco galpones superaron los 20 millones de dólares y se calcula que la inversión privada para el total de las obras llega a los 58 millones. Se supone que las obras darán trabajo a 1200 obreros, técnicos y profesionales, y generarán otros 1500 empleos permanentes en las nuevas oficinas y comercios que se establecerán. Los proyectos adjudicados contemplan un 20 por ciento de espacio destinado a comercios, un 53 por ciento para oficinas y un 19 para vivienda, mientras que se reserva un 28 por ciento para estacionamientos. El detalle es que en todos los casos deben respetarse las características exteriores de los edificios, aunque adentro se hagan las modificaciones necesarias para los nuevos fines. Sólo se permite la construcción de pequeños volúmenes auxiliares o subsuelos bajo nivel, pero los nuevos elementos que se agreguen tienen que ser contemporáneos y no réplicas o imitaciones.

En los diques cabe la posibilidad de realizar proyectos para usos náuticos, turísticos y deportivos, lo que implica que la hotelería es una de las variantes para alguno de los proyectos en danza. Pero se sabe que no menos de 400 porteños habrán de fijar su residencia permanente junto a esa especie de canales que alguna vez formaron un puerto efímero.

Paralelamente, la Sociedad Central de Arquitectos evaluará, en un lapso de tres semanas, los proyectos presentados para el Concurso de ideas, que finalmente cambiarán la fisonomía de los alrededores de los galpones. Una adjudicación posterior se encargará de reciclar el resto de los galpones. Los ganadores de esta tanda fueron el Consorcio para el Antiguo Puerto Madero (Construcciones Civiles Aragón, Gerlach Campbell Construcciones, Insemar, Sysic, Banco Medefin, Extrader y Primaque), mediante un proyecto de Sepra Arquitectos, Juan Carlos López y Asociados, Robirosa, Beccar Varela y Pasinato Arquitectos, que se adjudicaron las secciones dos y tres del dique cuatro. The Raymond Group Argentina, Comercial del Plata y Kocourek Construcciones, a través de un proyecto del Estudio Kocourek y Ernesto Katzenstein, se quedaron con la sección dos del dique cuatro. La Unión Transitoria de Empresas formadas por Petromel, Glacco, Fenomar, SKS y León Wasserman, con un proyecto de Samuel Szusterman, se adjudicaron la sección uno del dique cuatro, y las em-



Ricardo Balleste

En un año, esta imagen reciente será histórica.

El concurso de ideas para Puerto Madero recibió cien propuestas.

Fueron adjudicados los primeros cinco galpones de Puerto Madero

Los grandes depósitos, futuros y múltiples "lofts"

En algunos sectores la remodelación de veredas ya ha recommenzado

La Corporación Antiguo Puerto Madero adjudicó los primeros cinco galpones colorados ubicados en Puerto Madero, frente a los docks 4 y 3, entre Córdoba y Tte. Gral. Juan D. Perón, que forman parte de un cinturón de 16 unidades. Cada uno de los galpones tiene una superficie promedio de 17 mil metros cuadrados y el precio de base del pliego de condiciones fue de 1.700.000 dólares, también en promedio. Las ofertas ganadoras totalizaron más de 20 millones de dólares.

Los proyectos prevén un total de 16 meses para darles nuevos usos a los docks, construcciones de estilo inglés actualmente abandonadas. Cabe señalar que integran un sector de protección patrimonial y por lo tanto pueden ser reciclados en el interior pero no alterados en su aspecto exterior: forma, color y tamaño. Se calcula que el reciclaje de estos cinco galpones insumirá una inversión privada de 58 millones de dólares, creará unos 1.200 puestos de trabajo para obreros, técnicos y profesionales y generará cerca de 1500 empleos

permanentes en las nuevas oficinas y comercios que se establezcan en el sector. Además se prevé que vivirán allí unos 400 vecinos.

Por otra parte, 90 equipos de profesionales presentaron trabajos para el Concurso Nacional de Ideas sobre la urbanización del Puerto Madero, organizado por la Sociedad Central de Arquitectos y promovido por la Municipalidad, que otorgará tres premios y cinco menciones. El resultado del concurso se conocerá, según se informó, dentro de veinte días.

Adjudicatarios

Dos galpones fueron adjudicados al Consorcio para el Antiguo Puerto Madero, formado por Construcciones Civiles Aragón, Gerlach Campbell Construcciones, Insemar, Sysio, Banco Medefin, Extrad y Primaque. El proyecto es de Peralta Ramos (Sepa Arquitectos), Juan Carlos López y Asociados, y Robirosa, Beccar Varela y Pasinato.

El tercer galpón fue adjudicado a Comercial del Plata Construcciones, Kocourek y The Raymond

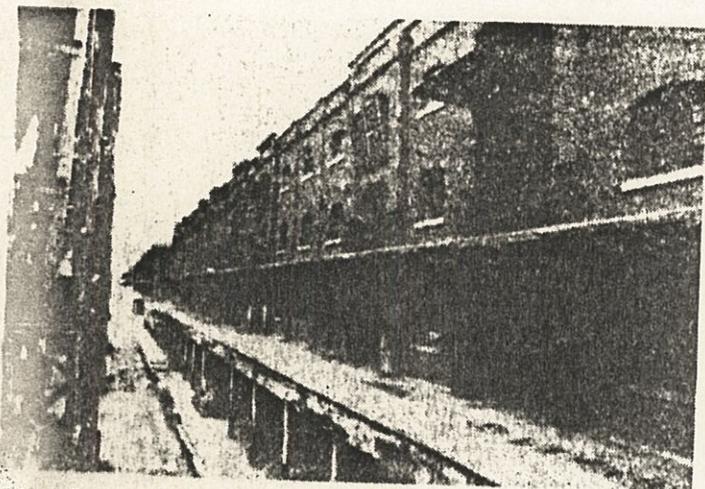
Group (el grupo que recicló el puerto de Boston). El proyecto es del Estudio Kocourek y de Ernesto Katzenstein.

El cuarto fue adjudicado a la Unión Transitoria de Empresas formada por Petromel, Glacco, Febomar, SKS y León Wasserman. El proyecto es de Samuel Szusterman y Asociados.

El último galpón se adjudicó a IRSA Inversiones y Representaciones, Conyca, Benito Roggio e Hijos y Francisco Natino e Hijos. El proyecto es de Carlos Peisajovich.

Usos previstos

Los usos previstos por los proyectos ganadores aseguran que el sector de Puerto Madero se convertirá en un paseo urbano muy atractivo. Todos ellos coinciden en proponer estacionamientos en los subsuelos, gastronomía y comercios en planta baja, y comercios, oficinas y viviendas en los pisos superiores. También están previstos usos complementarios como un museo del puerto y un microciné.



CRONICA MAT.

Puerto Madero: Adjudican Galpones

La Cooperación Antiguo Puerto Madero adjudicó los cinco galpones colorados ubicados frente a los diques 3 y 4 -en la zona portuaria comprendida entre la avenida Córdoba y la calle Presidente Perón- a los ganadores de la licitación pública que, entre todos, ofertaron una suma superior a los 20 millones de dólares.

Los galpones adjudicados forman parte de un cinturón de dieciséis unidades ubicadas frente a los cuatro diques de Puerto Madero. Cada uno de ellos cuenta con una superficie de 17.000 metros cuadrados y el precio base del pliego fue, en términos medios, de 1.700.000 dólares.

Dos de los galpones fueron ganados por el Consorcio para el Antiguo Puerto Madero, mientras que los tres restantes se adjudicaron

a Comercial del Plata Construcciones, Koucourek y The Raymond Group, Unión Transitoria de Empresas e Irsa Inversiones y Representaciones, Conyca, Benito Roggio e Hijos y Francisco Natino e Hijos", respectivamente.

Se calcula que el reciclaje de estos cinco galpones demandará una inversión privada de 58 millones de dólares, creará unos 1.200 puestos de trabajo para obreros, técnicos y profesionales durante el tiempo que durarán las obras, además de generar cerca de 1.500 empleos permanentes.

Los galpones colorados reciclados, ubicados a metros del microcentro y frente a diques de un ancho similar al río Sena, conformarán un paisaje urbano que tendrá una convocatoria de porteños.

Adjudicaron docks de Puerto Madero

Fueron adjudicados ayer los primeros cinco galpones de ladrillo a la vista ubicados en Puerto Madero, en los cuales hará una inversión privada cercana a los 58 millones de dólares, informó la Corporación Antiguo Puerto Madero, integrada por el Estado y la Municipalidad porteña, encargada de la licitación.

La mayoría de las obras prevé un total de 16 meses para concretar las remodelaciones interiores que apuntan a la creación de espacios para oficinas, comercios y viviendas.

Dos de los galpones fueron adjudicados al Consorcio para el Antiguo Puerto Madero, integrado por Construcciones Civiles Aragón, Gerlach Campbell Construcciones, Insemar, Sysic, Banco Medefin, Extrader y Primaque. El proyecto pertenece a los arquitectos Peralta Ramos, Juan Carlos López y asociados, Robirosa, Beccar Varela y Pasinato.

El tercer galpón correspondió a Comercial del Plata Construcciones, Kocourek, The Raymond Group - responsable del reciclaje del puerto de Boston- y Katzenstein.

El cuarto dock es de la Unión Transitoria de Empresas integrada por Petromel, Glacco, Febomar, SKS y León Wasserman, con proyecto de Samuel Szusterman y asociados.

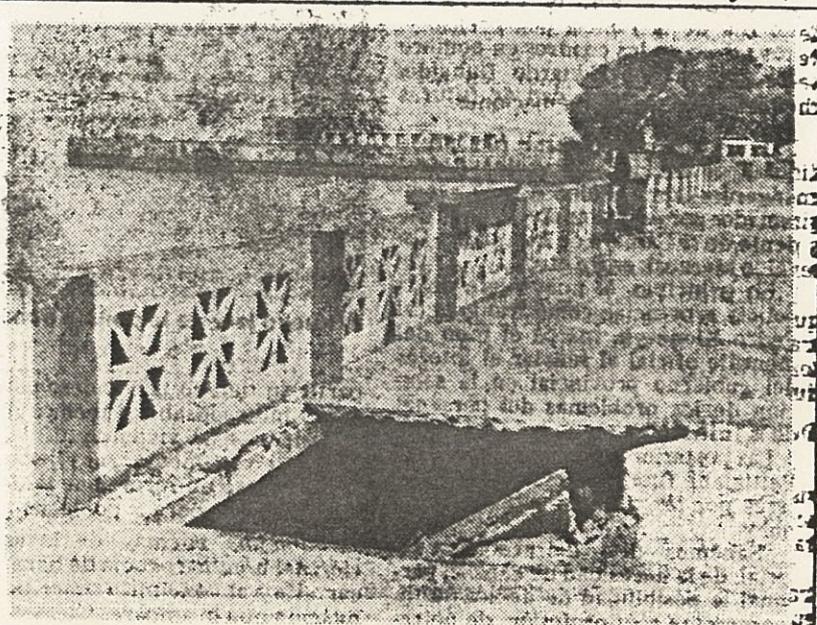
El último galpón fue ganado por IBSA Inversiones y Representaciones, Conyca, Benito Roggio e hijos y Francisco Natino e hijos. El proyecto es de Carlos Peisajovich.

La Municipalidad metropolitana informó que "los usos previstos por los proyectos ganadores aseguran que en 16 meses ese sector de Puerto Madero se convertirá en un paseo urbano muy atractivo para los porteños.

En general los proyectos coinciden en proponer estacionamiento en los subsuelos, gastronomía y comercios en la planta baja y locales, oficinas y viviendas en los pisos superiores. También están previstos usos complementarios como un museo del puerto y un microcine.

Las autoridades calculan que los reciclajes generarán 1200 puestos de trabajo para obreros, técnicos y profesionales y se prevé que 400 vecinos podrán habitar allí.

LA NACION



Trampa mortal Frente al Aeroparque, y a una cuadra de donde se están construyendo las nuevas parrillas, la falta de una baldosa de grandes dimensiones es un peligro mortal para quienes toman aire en la Costanera

(Foto de Francisco Pizarro)

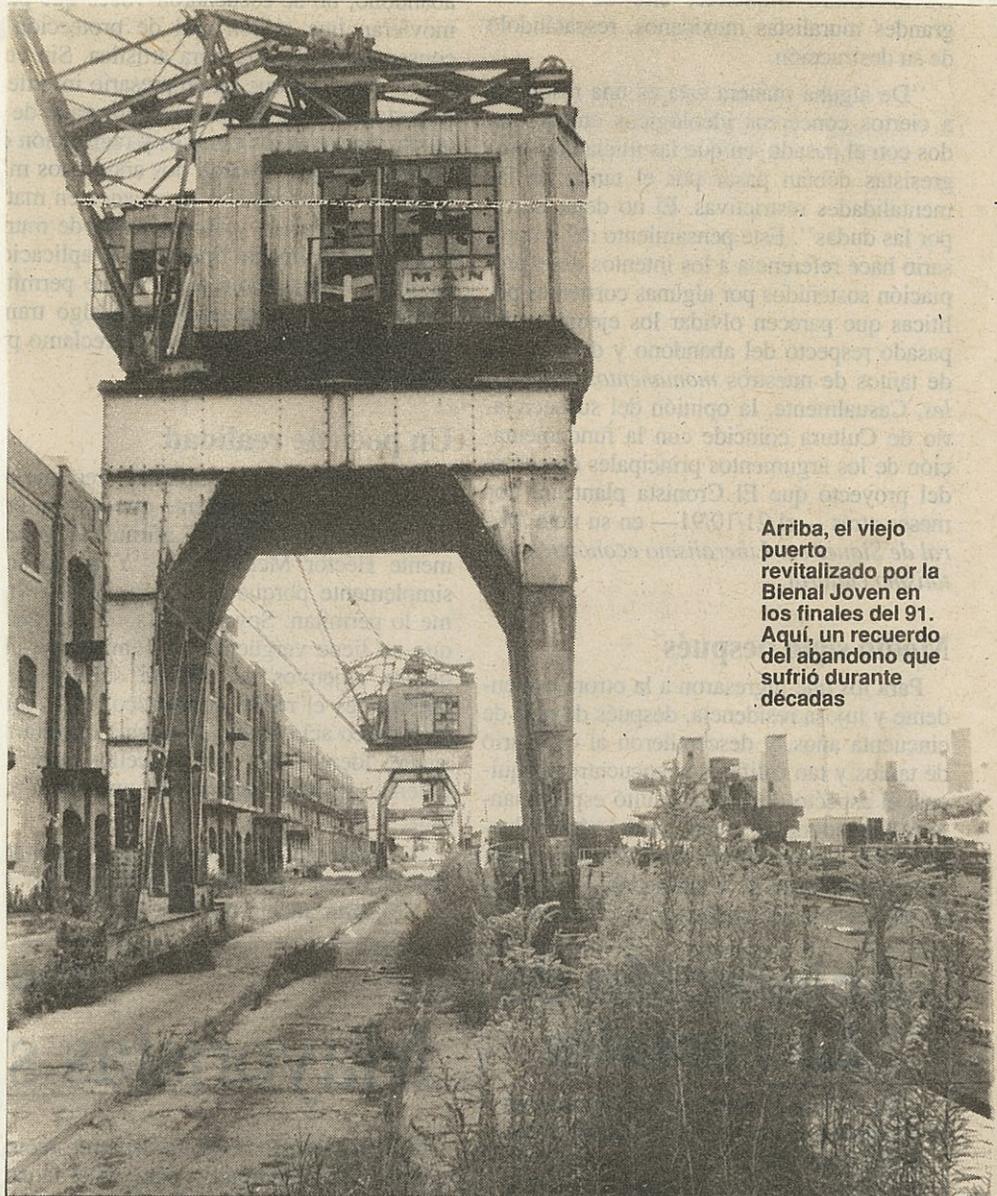
58 millones de dólares para reciclar 5 galpones

Cómo será Puerto Madero

En poco más de un año, Puerto Madero será parte de la vida cotidiana porteña. En los recién adjudicados cinco galpones rojos habrá restaurantes, microcine, salas de exposiciones, locales comerciales, oficinas y viviendas; su compra y reciclaje significan una inversión privada de 58 millones de dólares. El paseo alrededor de los diques —que tienen un ancho comparable al del Sena— recordará a la ciudad que tiene un río, ahí nomás, a pocos metros del Centro.

Alejandra Rodríguez Ballester
de la redacción de El Cronista





Arriba, el viejo puerto revitalizado por la Bienal Joven en los finales del 91. Aquí, un recuerdo del abandono que sufrió durante décadas

Distribución de usos

Uso	Superficie cubierta (m ²)	Unidades funcionales	Porcentual
Comercio	13678	103	20
Oficinas	36093	111	53
Vivienda	13065	94	19
Otros usos	5241	12	6
Total áreas de uso y actividad	68077		100
Estacionamientos	26304	941	
Total			
Sup.cubierta	94111		

Año 1993. El auto gris metalizado entra por Perón, cruza Madero, se sumerge en el estacionamiento subterráneo del edificio de ladrillos rojos, sube al montacargas y se eleva hacia el 4to. piso. Un minuto y el auto vuelve a asomar su nariz bajo las estrellas. El símil *yuppie* acaricia su barbita levemente crecida, baja la ventanilla y respira el aire denso del río. Acelera y entra en la cochera de su *loft*. La corbata, el saco, la camisa, sobre la mesa, la escalera, el piso. Hay espacio. Una zambullida en la pileta y, desde la terraza, mira hacia afuera por primera vez en la noche. Un barco descansa en el agua a pocos metros; hacia la izquierda se extiende la hilera de edificios rojos: la gente camina bajo las recovas o se queda acodada en las barandas, mirando la Luna reflejada en el agua oscura de los diques de Puerto Madero.

Ficción pero tan cerca de la realidad como los *lofts*, el montacargas y la pileta en el 4to. piso que figuran en uno de los proyectos ganadores de la licitación para el reciclaje de los primeros 5 galpones que la Corporación Puerto Madero acaba de adjudicar (ver recuadro pág. 21).

Con una inversión total de 58 millones de dólares —20 por la compra de los galpones y el resto por su reciclaje— se pone en marcha la obra que acerca la ciudad al río, en los 5 edificios que se extienden desde Viamonte hasta la altura de Rivadavia en una superficie de 10 hectáreas, de las cuales un 40% es de uso público. Se habilitarán 103 locales comerciales, 111 oficinas, 94 viviendas y 941 cocheras: se calcula que 400 personas vivirán en estos edificios y que 1.500 empleos permanentes se establecerán en sus comercios y oficinas. Alrededor de 1.200 puestos de trabajo para técnicos, obreros y profesionales se generarán en la realización de las obras.

“Puerto Madero conformará un paisaje urbano con una convocatoria similar a la que tienen otros mitos de la ciudad, como San Telmo o Recoleta”, afirmó Alfredo Garay, director de la corporación.

Los proyectos ganadores

¿Qué habrá en los galpones reciclados de Puerto Madero? Si bien lo que se ha presentado hasta ahora son anteproyectos, como lo aclaró Jesús Conde, director de la corporación, alcanzan para hacerse una idea de lo que será la zona dentro de los 16 meses previstos para la terminación de las obras. En todos hay estacionamiento en el subsuelo, y en la planta baja comercios de categoría (del tipo de los que puede haber en un shopping).

Para los dos galpones ubicados a la altura de Viamonte hasta Lavalle, los arquitectos Peralta Ramos (Septra), Juan Carlos López y asociados, Robirosa, Beccar Varela y Pasi-nato proyectaron una amplia plaza de acceso, con espejos de agua, y en el otro extremo, entre los dos galpones, un Museo del Puerto, subterráneo, con una cúpula transpa-

rente que emerge hacia el exterior. En el primer y segundo nivel habrá oficinas y en el tercero viviendas y ateliers; en el cuarto lo mismo, con un jardín alrededor.

Para el galpón con el que uno podría toparse bajando derecho por Corrientes, los estudios Kocourek y Katzenstein imaginaron una planta baja con comercios y estacionamiento y el resto de los pisos compartidos por oficinas (2/3) y viviendas (1/3).

El cuarto galpón del dique 4, que llega hasta Perón, tendrá en su subsuelo, además de estacionamientos, una sala de exposiciones, otra de convenciones, dos microcines y una cafetería, según el proyecto de Szusterman y asociados. En la planta baja, los comercios de rigor y en el resto de los pisos, oficinas, con un restaurante en el último nivel.

Muy posmoderno, el quinto galpón, frente al dique 3, que llega hasta la altura de Rivadavia, tendrá oficinas sólo en el primer piso, y en el resto *lofts* que llegan a tener una superficie de 120 m². Los del cuarto piso tienen cocheras individuales a las que se sube en un montacargas al estacionamiento del subsuelo. En este nivel también habrá una pileta y terrazas. En la planta baja habrá comercios, un sector gastronómico hacia el dique y una área llamada “El mundo de los niños”, reservada a los más chiquitos.

“En la precalificación se tuvo muy en cuenta el aspecto económico: los antecedentes en construcción del grupo empresario, su capacidad económica financiera y los montos de inversión, que hacen a la calidad del proyecto —explica el arquitecto Pablo Huberman, gerente técnico de la corporación—. También se tuvo en cuenta el cronograma de obra; nos interesa que esto se haga rápido. Se dio menos importancia al diseño arquitectónico, ya que estaba muy acotado por la norma de preservación (ver recuadro); se consideraron especialmente los usos, que debían ser similares a los del área central.”

Los proyectos abiertos hacia los diques en la planta baja se privilegiaron por sobre los cerrados, estilo shopping, para permitir un paseo que vincule interior y exterior, de la misma manera que los que respetaron más el interior del edificio se prefirieron a los que lo vaciaban totalmente.

Marinas y deportes náuticos en los diques (serán dados en concesión más adelante), un museo de la navegación con barcos antiguos, como la Fragata Sarmiento, a pocas cuadras del Centro de la ciudad, harán que sus habitantes comprendan, en su sentido más literal y verdadero, lo que significa llamarse “pórtico”.

**BUENOS AIRES
FUTURA**



Norma de protección para los galpones

Una historia y un presente que están signados por la polémica

El proyecto de Eduardo Madero para el puerto de Buenos Aires fue polémico desde sus inicios; de diques cerrados, como los de los puertos de Liverpool, Londres o Amberes, se confrontaba con el del ingeniero Huergo, que proponía un esquema de dársenas abiertas en peine hacia el río. El crecimiento del tráfico marítimo y el tamaño de las embarcaciones lo volvieron obsoleto en menos de treinta años y se construyó el Puerto Nuevo de acuerdo al modelo de Huergo.

Desde 1925 se sucedieron proyectos para un reciclaje que ahora empieza a concretarse, no sin polémicas y tildado muchas veces de "proyecto faraónico" e "irrealizable". Creada en 1989, por decreto del PEN, la Corporación Antiguo Puerto Madero tiene el objetivo de urbanizar esas 170 hectáreas. Está integrada por representantes del Ejecutivo Nacional y de la Municipalidad de Buenos Aires. Su presidente es Raúl Vicco y su directorio está compuesto por Jesús Benjamín Conde, Pablo Bossi y Ernesto Corach, por el PEN; el secretario de Planeamiento, Alfredo Garay, y Eduardo Giana, por la Municipalidad.

Las tierras y propiedades de distintos organismos estatales pasaron a propiedad de la corporación y se elaboró el plan maestro a través de un convenio de cooperación con el Ayuntamiento de Barcelona, muy resistido

porque no se presentaba a la discusión pública. Se decidió entonces llamar a concurso nacional de ideas para la urbanización de las tierras ubicadas entre los diques y la Costanera Sur, para el cual ya se presentaron 82 proyectos. Su resultado se conocerá dentro de 20 días.

Los antiguos depósitos de ladrillos rojos, representantes de la mejor arquitectura de la

Revolución Industrial, deben ser preservados según lo establece la ordenanza 44.945, sancionada el 2 de mayo de 1991 por el Concejo Deliberante. La protección exterior de los edificios es condición para su venta, y no sólo estos, sino también su entorno y los diques —que constituyen una obra excepcional de ingeniería—, deben preservarse y mantener su carácter portuario original.

Cuadro general de superficie

	Sup. Total	%	Sup. edificada	Sup. librada al uso público	
Dique 4 Secc 4 Parcela 1	8255	8	3354	4901	Adjudicado
Secc 3 Parcela 2	5868	6	3354	2514	Adjudicado
Secc 2 Parcela 3	5869	6	3354	2515	Adjudicado
Secc 1 Parcela 4	6060	6	3354	2705	Adjudicado
Dique 3 Secc 5 Parcela 5	5705	5	2539	3166	Adjudicado
Secc 4 Parcela 6	9991	9	2359	7451	Reserva
Secc 2 Parcela 7	4995	5	2339	2456	A licitar
Secc 1 Parcela 8	6115	6	2539	3576	A licitar
Calles a ceder	41166	39			
Calles peatonales a ceder	11423	11		11423	
Total	105.448	100	23574	-40708 39%	Area paseo Público

Antes del 15/1

Licitarán los otros galpones

El éxito de llamado a licitación para los 5 primeros galpones (se presentaron 31 proyectos, 15 precalificaron; 300 millones de dólares se ofrecieron en total) impulsa a licitar muy pronto los dos próximos. El llamado para los galpones 7 y 8 frente al dique 3 (entre Avenida de Mayo y Belgrano) será antes del 15 de enero. Uno de estos galpones es el que se quemó en un incendio recientemente; se permitirá la construcción de un edificio de volumen similar al de los restantes.

“Los inversores nos están impulsando a poner más productos a la venta. Dado el éxito del procedimiento vamos a usar el mismo sistema —comunicó Eduardo Giana—. Estamos también en tratativas para dar cabida en otros galpones, a partir de Belgrano, a la Universidad Católica, que se presentó en esta licitación. Creemos que será un uso atractivo para Puerto Madero.”

20 millones de dólares suman en total las ofertas ganadoras; de éstos un 40% se invertirá en dotar de infraestructura de servicios al área que integran los 16 galpones, una obra que se realizará paralelamente al reciclaje de los ya licitados.

“Esta licitación ayudó a poner precio a Puerto Madero —aseguró Pablo Huberman—. Muestra que no es un rezago que hay que sacarse de encima, como sostenían algunos pretendiendo que se regalarán con tal de que hubiera inversión. Aquí el que se jugó y puso en el sobre el mejor precio, ganó.”

Los grupos adjudicatarios

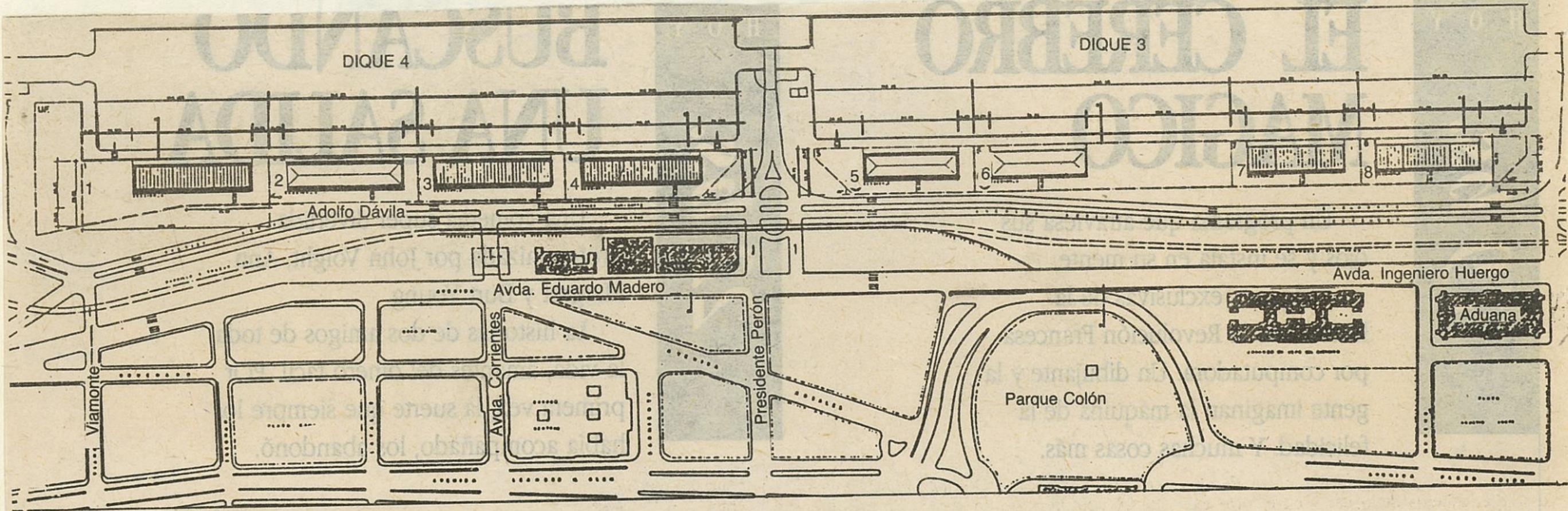
Los grupos que tendrán a su cargo el reciclaje y explotación de los primeros cinco galpones que se licitan son:

Galpones 1 y 2 (Dique 4, sección 4 y 3): Consorcio para el Antiguo Puerto Madero, integrado por Construcciones Civiles JM Aragón, Gerlach Campbell Construcciones, Insemar, Sysic, Banco Medefin, Extrader y Primaque, con proyecto de Juan Carlos López y asociados, Peralta Ramos-Septra Arquitectos, Florencio Beccar Varela, Fernando de Robirosa y Marco Pasinato, arquitecto. Las ofertas fueron de u\$s 5.903.699 para el galpón 1 y de u\$s 3.689.812 para el galpón 2.

Galpón 3 (Dique 4, sección 2): Comercial del Plata Construcciones, Koucourek y The Raymond Group, con una oferta de u\$s 3.800.000.

Galpón 4 (Dique 4, sección 1): unión transitoria formada por Petromel, SKS, Glacco, Febomar y León Wasserman con una oferta de u\$s 3.620.000.

Galpón 5 (Dique 3, sección 5): IRSA Inversiones y representaciones, Benito Roggio e Hijos, Francisco Natino e Hijos y Conyca, con una oferta de u\$s 2.700.000.



Los galpones 1 - 2 - 3 y 4, del dique 4, y galpón 5, de dique 3, son los incluidos en este primer proyecto. El galpón 6 queda serán licitados próximamente



Sociedad
Central de
Arquitectos

Fundada el
18 de Marzo de 1886
Montevideo 938
Tel. 42-2375/812-3644/3986/5856
1019 - Buenos Aires - Argentina

Buenos Aires, 13 de enero de 1992

Arquitecto
Pablo HUBERMAN
S / D

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted para expresarle nuestro reconocimiento y nuestras felicitaciones por la labor por usted realizada como Asesor del Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero, organizado por nuestra entidad para la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Su valiosa colaboración ha sido de gran importancia para el éxito de este emprendimiento, de tanta significación para el futuro de nuestra querida ciudad.

Reiterándole nuestro agradecimiento por su participación, le hacemos llegar nuestros más atentos saludos.

Arq. Carlos Lebrero
Secretario General



Arq. Julio Keselman
Presidente

NOTA DE
439
FECHA DE SALIDA

El 15 de junio, con cuatro galpones

Puerto Madero: inician el reciclaje

Quizá como parte de la ciudad futura que podrá ser Buenos Aires, el plan maestro para urbanizar el área contempla la existencia de un centro que concentre el comercio exterior, al modo de grandes ciudades estadounidenses o de Seúl y Taiwán.

Alejandra Rodríguez Ballester

de la redacción de El Cronista

Las obras de reciclaje de los primeros cinco galpones de Puerto Madero comenzarán el 15 de junio, acontecimiento que, a manera inauguración, presidirá Carlos Menem, quien aprovechará también para visitar el área donde se están construyendo las instalaciones para el émulo portuario de la feria de Sevilla, denominado América 92.

Mientras que se espera para hoy el resultado de la licitación de los tres galpones entre Perón y Belgrano, la urbanización del antiguo puerto avanza en definiciones: a través de una adjudicación directa, tres de los galpones de ladrillo rojo entre Belgrano e Independencia se destinaron a la Universidad Católica; ya está abierto el proceso licitatorio para las obras de infraestructura correspondientes a la zona de los galpones frente a los diques —se calcula que estarán terminadas para mediados del 93—, mientras que el plan maestro para urbanizar el área entre los diques y la Costanera Sur —hoy terrenos baldíos con algunos edificios de viejas fábricas y silos— estará concluido en 60 días.



En Puerto Madero se están construyendo las instalaciones para América '92

Este plan maestro es realizado por los tres ganadores del concurso de ideas para Puerto Madero, convocado por la Sociedad Central de Arquitectos y la Municipalidad, en conjunto con técnicos de la Corporación Puerto Madero. Algunos avances al respecto fueron dados a *El Cronista* por Pablo Huberman, gerente técnico de la Corporación. "Se ampliará la franja de verde sobre la Costanera Sur, habrá dos cuerpos de torres elevadas para oficinas, sobre Perón y sobre Belgrano, y en el área cercana al dique 1 —desde Estados Unidos a Brasil— podría ubicarse un lugar de concentración del comercio exterior, al estilo de los que existen en las ciudades importantes de Estados Unidos o en países como Corea del Sur y Taiwan. A la Argentina posicionada en el Mercosur le puede dar

mucho rédito un proyecto como éste."

Existe interés en crear un centro de estas características en Buenos Aires —al parecer se habló de una probable ubicación en la Rural— que sería una especie de gigantesco shopping, pero para el comercio exterior. Allí deberían concentrarse las cámaras empresarias, los fabricantes y los servicios relacionados con el comercio exterior —despachos de aduana, instituciones financieras, transportistas y fletes—, sería como una feria permanente del comercio destinada a la agilización de las operaciones, donde un grupo empresario que llega a la Argentina debería poder instalarse por dos o tres días y salir con su carta de exportación y todos los trámites solucionados. Instalaciones complementarias —hotelería, centro de convenciones, salas para exposiciones temporarias— serían, desde ya, necesarias.

Huberman insistió en que si hay un lugar apropiado en la ciudad para un centro comercial de estas características, es Puerto Madero: "Aquí hay una conexión directa con el aeropuerto a través de la autopista, está cerca del centro, y nosotros somos los que menos interés tenemos desde el punto de vista inmobiliario: el valor de la tierra de Puerto Madero se puede ofrecer sin especulación inmobiliaria ya que el país y la ciudad se verán favorecidos por los réditos a futuro de un proyecto como este. En esta zona no hay problemas de tránsito, mientras que el impacto en barrios ya constituidos puede ser negativo. Esto es algo que podría comenzar este año, en forma independiente del plan de Puerto Madero. La infraestructura a prestar es sencilla y realizable rápidamente".

Puerto universitario

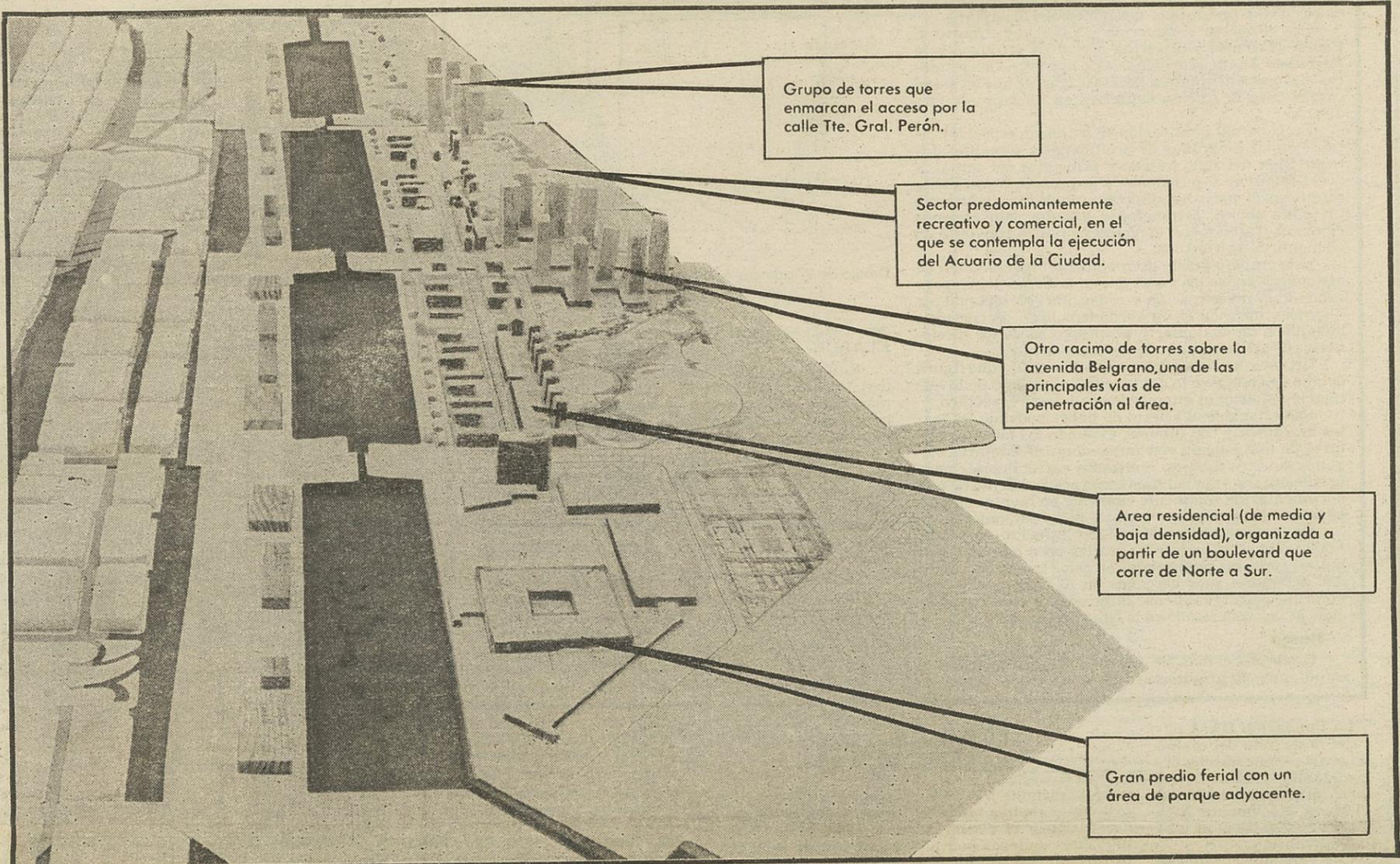
En los galpones frente a la Casa de Gobierno pueden llegar a ubicarse desde las oficinas del diario *Ambito Financiero* a las de Banelco, entre otras posibilidades, según

cuál de los ocho oferentes gane la licitación. En el terreno del galpón número 8, incendiado y demolido, el comprador deberá construir un edificio de la misma volumetría para mantener la secuencia de los docks, "pero sin hacer remedos del pasado", como apuntó Huberman. Allí hay interesados en construir un *apart hotel*.

La Universidad Católica, por su parte, deberá pagar 2 millones de dólares por cada uno de los galpones que comprará para mudar allí todas sus instalaciones. La institución se había presentado para la primera licitación. "Se evaluó entonces que el uso universitario no era bueno para esa zona céntrica, que debía ser dinámica, con características de paseo. Una universidad está vacía los fines de semana y en el verano. En cambio cerca del dique 2 está la Facultad de Ingeniería, el Otto Krause, tiene una lógica que tiene que ver con la ciudad. Por otra parte el mercado no da para seguir con oficinas y usos comerciales." Según Huberman, el precio puesto a los galpones de la UCA está relacionado con su uso —no puede ser muy elevado tratándose de un uso académico y no comercial— y con los valores inmobiliarios de la zona sur de la ciudad —el galpón de Córdoba se vendió en 5.900.000 mientras que el de Perón salió 2.700.000, estos quedan al sur de Belgrano—. En tres años, la UCA proyecta tener funcionando allí el 50% de sus instalaciones.

arquitectura

INGENIERIA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO



ANTICIPO DEL ANTEPROYECTO

Puerto Madero, modelo para armar

Desde comienzos del mes de abril y luego de obtener el Primer Premio en el Concurso Nacional de Ideas para la reurbanización del área, un equipo de nueve arquitectos elabora el anteproyecto para Puerto Madero: **Juan Manuel Borthagaray, Cristian Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez, Antonio Tufaro y Eugenio Kaus.**

Sobre los avances del trabajo —que, según el contrato suscripto, finaliza en setiembre— los protagonistas conversaron con Clarín. Comentaron además, los pasos seguidos en este primer antecedente de conciliar una propuesta urbana a partir de tres ideas premiadas. Conscientes de que la concreción de toda el área demandará muchos años, se abocaron a una tarea que prefirieron denominar como de planeamiento estratégico. "Era necesario generar un modelo que pudiese ser llevado a cabo."

Con el énfasis puesto entonces en la factibilidad y un desarrollo posible, y con la supervisión general a cargo de los arquitectos **Pablo Huberman** y **Carlos Rodríguez** —en representación de la Corporación Antiguo Puerto Madero— entregaron ya la documentación que define los sectores para el área.

Las primeras premisas

Todos coincidieron en señalar que el sector no debía cambiar el carácter de la ciudad. A manera de definición expresaron que Puerto



Vista parcial de otra maqueta de estudio, en la que se resuelven las alternativas tipológicas y las ideas de diseño del parque.

Madero no es una ciudad satélite, sino una continuación de la traza, un nuevo frente al río en el que deberá reconocerse la estructura original de Buenos Aires. Estudiadas y discutidas las tres propuestas seleccionadas, optaron por plantear un trazado en el que se destacan dos grupos de torres elevadas, edificios de mayor porte, que determinarán nuevos polos administrativos de la ciudad.

Así, una síntesis podría describir que el Dique 1 contendrá un gran predio ferial con un parque adyacente; mientras que el Dique 2 será predominantemente residencial —de media y baja densidad— organizado a partir de un boulevard central que corre de Norte a Sur. En cambio, el Dique 3 contempla los usos

recreativos y comerciales (que incluyen la ejecución del Acuario de la Ciudad) y, finalmente, el Dique 4 propone un uso mixto de media densidad y un borde —sobre el dique— que será utilizado como puerto náutico deportivo.

A ambos lados de las dos principales calles de penetración (Perón y Belgrano) se ubicarán los racimos de torres, organizadas alrededor de plazas que se vuelcan a los dos boulevares de acceso.

Sobre los tableros de trabajo, dos maquetas en escala 1:1000 permiten observar estudios de distintas volumetrías tipológicas y las alternativas de diseño del parque, en donde actúa como asesora la arquitecta **Martha Marengo de Tapia**. En los planos, los dibujos precisan las ideas sobre el carácter que pretenden para cada zona.

Después de setiembre

La presentación pública definitiva del anteproyecto urbano tendrá lugar cuando finalice setiembre. Los pasos siguientes prevén proyectos ejecutivos: ajustar normativas particulares, avanzar con las etapas de infraestructura, además de la construcción del parque, para cederlo al municipio y que pueda empezar a ser usado. Según comentó Huberman sobre el final de la charla, también están previstos algunos concursos sobre áreas específicas, y la apertura de una licitación del predio para centro de exposiciones y comercio exterior.

Puerto Madero en España

Por Rolando Rivière

(Corresponsal de LA NACION en Europa)

MADRID.- Anoche apenas unas horas antes de tomar el avión de regreso a Buenos Aires, el intendente Carlos Grosso, acompañado por directivos de la corporación Puerto Madero presentó a la prensa local el proyecto de recuperación de esas 170 hectáreas olvidadas.

Un video excesivamente genérico (había mucho de otras cosas y poco de Puerto Madero) y gráficos precisos sirvieron para ilustrar una explicación verbal que sí fue auténticamente eficaz.

En esa tarea pedagógica intervinieron, además del intendente, los representantes de la corporación: Eduardo Antonio Giana (presidente); Pablo Enrique Bossi (vicepresidente); Alfredo Máximo Garay (director) y Pablo Martín Huberman (gerente técnico).

Grosso se refirió a la realidad argentina, la recuperación de la democracia y a la estabilidad económica (dos factores esenciales, a su juicio, para llevar adelante este tipo de empresas) y sucintamente planteó el proyecto de Puerto Madero recordando antecedentes similares: Liverpool, Hamburgo, Barcelona.

El intendente de la capital aclaró que su presencia en Madrid obedecía a la reunión de la UCCI (Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas), de la que lo designaron presidente, pero que había

aprovechado esos momentos previos a su partida de regreso para abrir la reunión con la prensa sobre Puerto Madero.

Una vez que Grosso se hubo ido las explicaciones sobre el vasto empeño que ya conoce el lector continuaron en una cena-colquio. La prensa española (uno de los mayores diarios económicos que estaba representado) abundó en preguntas sobre la índole del proyecto.

Esta mañana los integrantes de la delegación de la corporación se entrevistaron con unos 50 de los mayores empresarios locales de la construcción. Los miembros de la corporación antiguo Puerto Madero informaron que este tipo de contactos seguirán desarrollándose en otros países.

Resulta explicable si se piensa que, según los datos suministrados, el proyecto movilizará en torno de los 1800 millones de dólares. Carpetas con toda la información posible re ferente a la recuperación de Puerto madero dentro de un panorama urbano integrado al centro de Buenos Aires fueron distribuidas entre los periodistas presentes.

Con un regalo: un disco compacto de Julio Sosa. Un Argentino oyó que un colega español preguntaba quién era y qué otro argentino se lo llevaba aparte con una frase: -Vení que te cuento....

Buenos Aires convierte su viejo puerto en zona urbana

F. SAMANIEGO, Madrid

La ciudad de Buenos Aires está realizando su mayor transformación urbanística: convertir Puerto Madero, construido hace un siglo y cerrado desde los años cuarenta, en un nuevo espacio del centro con parques, paseos, centros culturales, viviendas, oficinas y zonas comerciales. El modelo es la reconversión de zonas portuarias sin uso industrial en nuevos escenarios urbanos, como ha ocurrido en Boston, Nueva York, Hamburgo, Liverpool o Barcelona.

El proyecto ocupa cerca de dos millones de metros cuadrados y supone una inversión de 1.500 millones de dólares (más de 150.000 millones de pesetas). Los directivos de la Corporación Antiguo Puerto Madero, una sociedad anónima con acciones a partes iguales del Estado y el municipio de Buenos Aires, pero de gestión privada, se reunieron ayer en Madrid con representantes de 60 empresas españolas para exponer las líneas generales del plan, el marco legal y tributario y las condiciones de inversión. Según el presidente de la corporación, Eduardo Giana, "necesitamos inversores que traigan capital, con unos márgenes de rentabilidad atractivos".

El alcalde de Buenos Aires, Carlos Grosso, presentó el plan general de Puerto Madero como "la regeneración de la confianza en el país y de las empresas en la capacidad de invertir". Afirmó

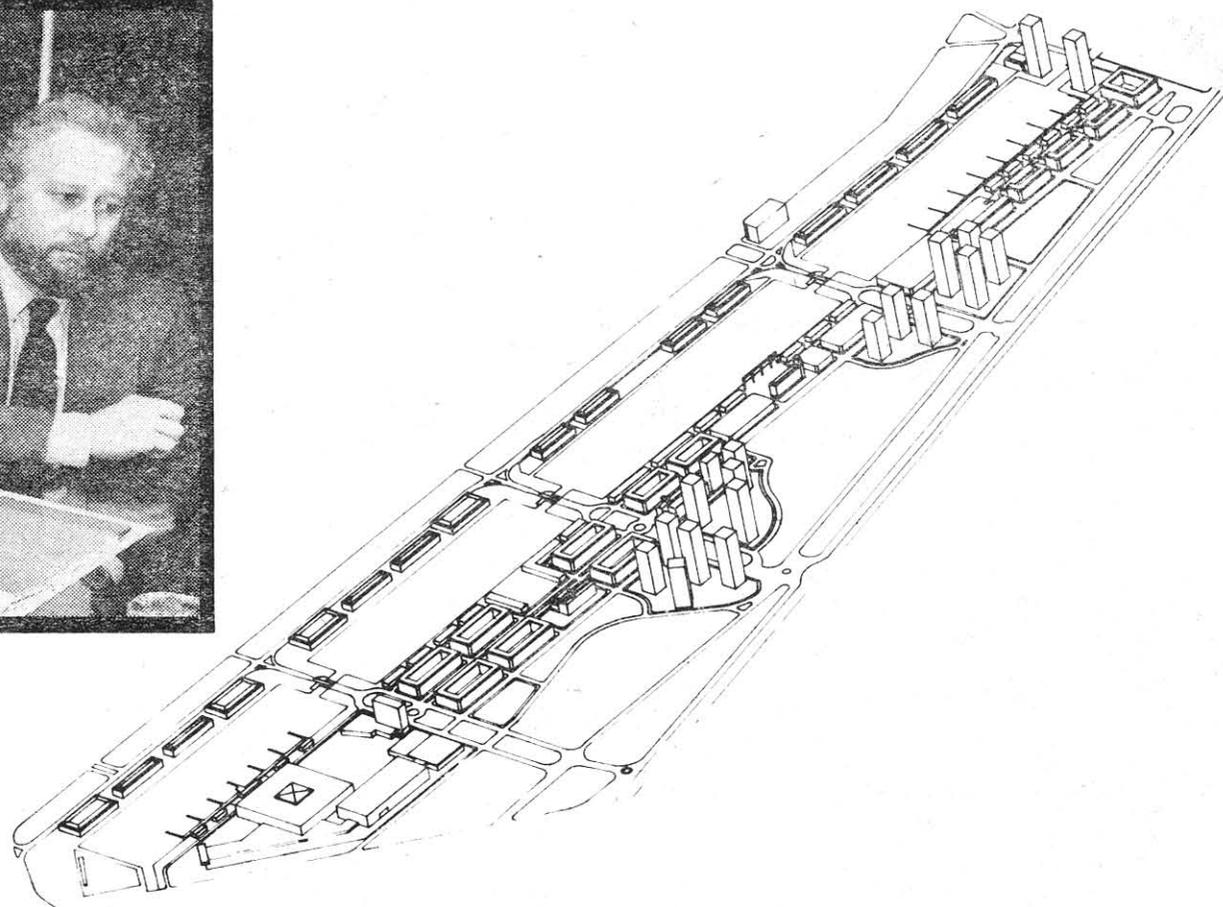
que la estabilidad institucional y económica hace posible que la gestión municipal recupere áreas sociales en la ciudad o núcleos como el viejo puerto, que era "asilo de barcos destruidos". Parte de esta zona se ha abierto a la ciudad con la actual feria América 92, y la nueva generación de porteños ha vuelto a pasear por los galpones de ladrillo rojo que construyeron los ingleses.

El arquitecto Alfredo Garay, uno de los directores de la corporación, comentó la aportación del Ayuntamiento de Barcelona, siendo alcalde Pasqual Maragall, en la primera etapa del proyecto, con el equipo de Joan Busquets, Joan Alemany y Jordi Borja, que después se decidió en un concurso nacional de ideas.

Las 170 hectáreas de Puerto Madero, en el centro político y económico de la ciudad, conservarán las 40 hectáreas de superficie de agua de los cuatro diques y se dedicarán 60 a las nuevas construcciones y 32 a parques y paseos públicos. Se mantendrán los 16 galpones o almacenes de principio de siglo, que han sido los primeros en rehabilitarse para zona recreativa y viviendas, y otros elementos de arqueología industrial. En las nuevas viviendas de ocho plantas se recomienda la tipología de ladrillo, y en las torres de 30 pisos, el único vestigio del plan de Le Corbusier de 1938, dejarán huella los arquitectos más famosos.



Los arquitectos Pablo Huberman y Alfredo Garay durante la conferencia de prensa en la que se presentó el Plan Maestro de Urbanización.



Axonométrica del proyecto de desarrollo urbano para el área de Puerto Madero.

PUERTO MADERO EN EXPO AMERICA '92

El Plan Maestro de Urbanización fue presentado en sociedad

El viernes por la tarde, en su stand de la Expo América '92, la Corporación Antiguo Puerto Madero presentó, en reunión de prensa, una síntesis del trabajo de urbanización del sector cuya gestión tiene a cargo desde su constitución —a fines de 1989— como sociedad anónima (integrada por el Estado y el Municipio).

Con la presencia de los arquitectos Pablo Huberman y Alfredo Garay, ambos en representación de la entidad, pudieron conocerse entonces los detalles relacionados con los lineamientos definitivos del plan urbanístico de Puerto Madero, que se suma al reciclaje de los galpones colorados existentes. Este último, emprendido a comienzos del 91, como etapa autónoma de la puesta en obra del resto del sector e independiente del proyecto urbano que resultase, se encuentra en estado avanzado de gestión.

Como puede recordarse, de su venta escalonada a través de llamados a licita-

ción, ya han sido adjudicados cuatro galpones del dique 4 y el primero del dique 3 (quedando preadjudicados los tres restantes). En tres galpones del dique 2 se establecerá la Universidad Católica Argentina, tal el convenio firmado por la Corporación y esa casa de estudios. La extensión de este procedimiento se prevé para el borde Oeste de los diques 1 y 2. Según comentaron durante el encuentro, existen conversaciones con la ITBA respecto del único galpón del dique 2, aún sin adjudicar: "De llegar a un acuerdo —expresaron— todo ese sector respondería a un mismo uso".

♦ Del plan general

De los premiados en el Concurso Nacional de Ideas, organizado por la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) y la MCBA, surgieron los nueve arquitectos que tuvieron a su cargo la realización del anteproyecto urbano del sector. Sus lineamientos generales tienden, en pri-

mer lugar, a que la zona absorba actividades centrales. Tal como muestra la maqueta exhibida en el stand, los usos de carácter cívico y cultural ocupan un destacado lugar; la propuesta pretende también centros de exposiciones y convenciones, destinos como hotelería, servicios comerciales y personales. El uso residencial fue tenido en cuenta —en diversas tipologías— como complemento de las actividades terciarias.

"Se suma a esta orientación —explicaron los arquitectos— el hecho de que la zona actuará como puerta de entrada a las 400 hectáreas educativo-recreativas de la Reserva Ecológica, reconquistando una nueva y efectiva aproximación al río".

Agregaron que el plan urbanístico es el punto de encuentro de la acción pública, privada y ciudadana convocada a desarrollar una idea espacial concreta: "Es el instrumento que permite precisar tanto la forma de dominio como la valorización del suelo. La provisión de un carácter identificador para el área en la determinación de los espacios públicos estructurantes garantiza la coherencia en la sucesión de etapas, y sirve de parámetro para definir los grados de flexibilidad que el mismo puede ofrecer a la ciudad de Buenos Aires, de aquí a diez años más".

Como un resumen de los trabajos realizados, señalaron que 60 has de superficie parqueada, 40 has de espejos de agua, 37 entre

obras viales y calles, y 32 destinadas a parques y paseos públicos, organizarán las 170 hectáreas que comprende Puerto Madero.

En cifras más específicas, se propone un total de 1.900.000 m² de superficie construida, distribuidos 350.000 en edificios a rehabilitar y 1.550.000 en obras nuevas. Los porcentajes de usos quedaron establecidos en: 45% oficinas, vivienda 15%, comercio y equipamiento 11%, centro de comercio exterior 17% y 12% para cultura y esparcimiento. La nueva población residente se estima en 10.000 habitantes.

CONSTRUCCIONES
YESERÍA
DECORACIONES

**OSCAR S.
MAGARIÑOS**
S.A.C.I.C.F. y A.

Columnas - Gargantas - Molduras

J. Newbery 3971 - Cap.
Tel. y Fax: 553-2934

**FOTOCOPIAS
CARIBE**

Planos Xerox
Canon Color
Estampados
Rivadavia 5283

**CIELORRASÓS - TABIQUÉS
ALUMINIO Y DURLOCK**

AL COSTO
Decor Systems
28-6600 v 28-0612

BRANKAMET
PUERTAS BLINDADAS
CUERPO de Madera, ALMA de Acero
INVOLABLES - ELIJA SU MODELO
Brandsen 2952 (J. Ingenieros) Pcia. Bs. As.
Tel.: 757-9060

MUEBLES DE COCINA

LA OCUPACION DE LAS MARGENES DEL PLATA

¿El río, un bien negociable?

Los objetos inmateriales susceptibles de valor, e igualmente las cosas, se resumen en su conjunto constituyen el patrimonio.

A saber: se considera bien lo que pueda servir al hombre, lo que este pueda emplear en satisfacer sus necesidades, lo que sirva a sus usos y placeres, lo que aumente o enriquezca su patrimonio, aunque consista en un mero derecho.

De acuerdo con esto, ¿qué sucede con las riberas de los ríos? ¿Forman parte del patrimonio? ¿Es un derecho pasear por ellas?

Las respuestas resultan afirmativas si a las leyes se refieren: "...las playas del mar y las riberas internas de los ríos... quedan comprendidas entre los bienes públicos". La realidad, como en toda regla, se encarga de mostrar excepciones: muchas son las ciudades que se ven negadas a una relación directa con el río.

Buenos Aires no escapa al concepto. Sobre algunas porciones de su Río de la Plata, diversas gestiones (las más lejanas hablan de más de una década atrás) permitieron intervenciones en su margen. Más allá de un posible debate acerca de sus resoluciones urbano-arquitectónicas —las hay mejores y peores— es cierto que, las concesiones otorgadas evitaron

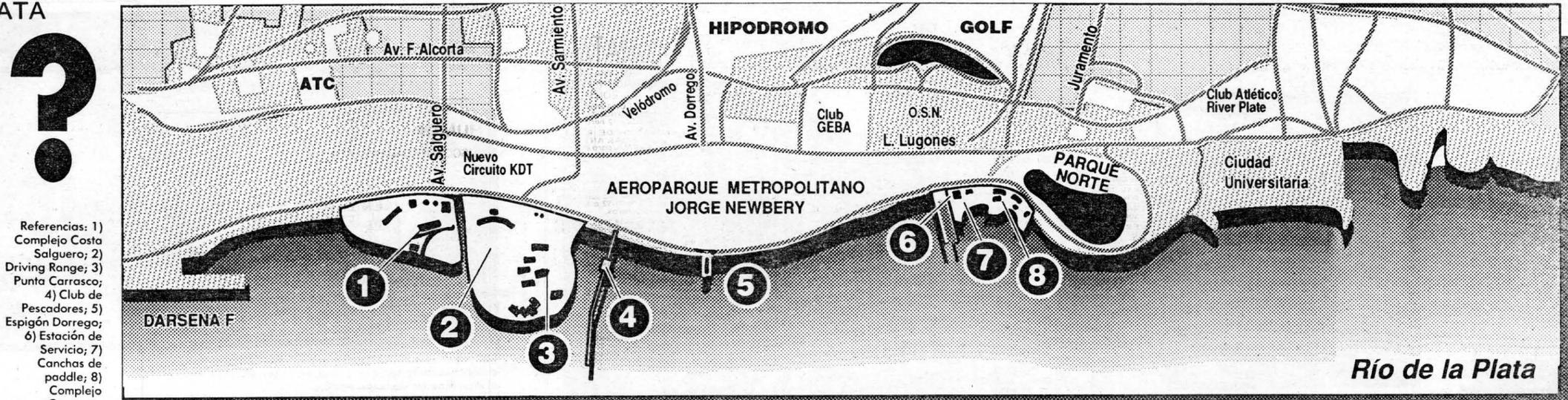
vincular en forma directa a la población con su costanera.

En general todos los grandes proyectos organizan programas deportivos, recreativos, gastronómicos, en superficies que promedian los sesenta mil metros cuadrados. A ellos, en los últimos tiempos, se han sumado tres espacios de servicio para el automóvil. Solo estos se han visto cuestionados desde distintas entidades, especialmente respecto del uso. No obstante, no se conocen demasiadas voces alzadas en oposición a la ocupación de los predios, sea cual fuere el destino.

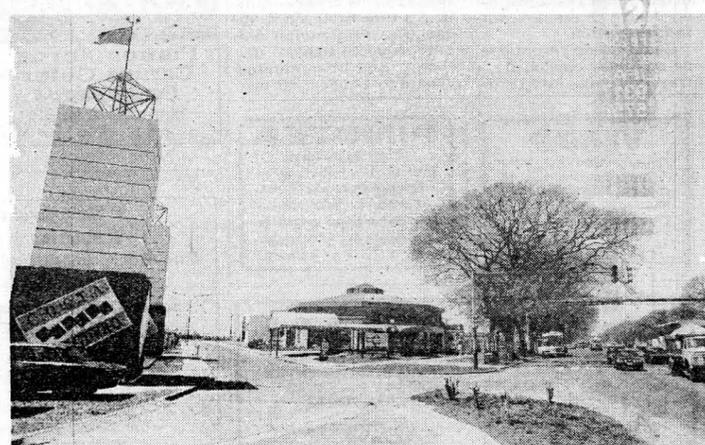
La mayoría de todos los proyectos surgió a partir de licitaciones municipales en períodos de distintos gobiernos. En algunos casos, y según constaba en los pliegos abiertos a la licitación, uno de los miembros del jurado actuante representaría a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Esto indicaría que tampoco, desde el ámbito académico, se habría manifestado la negativa a construir sobre una ribera.

¿Puede extenderse aquí la obligación de dejar un camino público, de franco acceso por la gente, al borde del río, tal como lo expresa el artículo 2639 del Código Civil? De no ser así, hubiera sido bueno hacer, a esos efectos, una excepción a las reglas.

Rubén Catalano



- Referencias: 1) Complejo Costa Salguero; 2) Driving Range; 3) Punta Carrasco; 4) Club de Pescadores; 5) Espigón Dorrego; 6) Estación de Servicio; 7) Canchas de paddle; 8) Complejo Coconor.



Tres de las muchas intervenciones que obstruyen la visión del río en su plenitud.



Vista aérea de uno de los balnearios sobre la Costanera Norte.

OPINION

La ribera podría ser "un Palermo"

Hace años alguien acuñó la frase: "la ciudad de espaldas al río". Se refería a Buenos Aires. Hoy, bastante tiempo después, la situación empeoró decididamente. Sin embargo, el disfrute de la vista del río agrega un valor inmobiliario indiscutido a lejanos y altos edificios. Es un factor de prestigio.

Resulta bastante evidente que la presencia de un río "color de león", de valor paisajístico único, puro cielo y horizonte es un borde de lujo para una ciudad y merece un aprovechamiento menos fenicio, mucho menos mezquino que el actual.

Hubiese sido óptimo que las autoridades emularan la grandeza de nuestros antepasados y hubieran hecho de toda la costa "un Palermo", para uso de todos. Pero ya que esto es exigir a los responsables (?) amor y reconocimiento de nuestros valores, como ese río y esa costa, lo mejor, ya que no lo óptimo, es que no hubieran hecho nada. Porque los que votaron y los que no votaron las excepciones aquí votaron y no vetaron las concesiones.

El resultado está claro: entre nosotros y nuestro río surgen agresivas estaciones de servicio, canchas de tenis o paddle, grandes extensiones para que las masas practiquen su pasión: el golf, y, también melancólicas posmodernidades que parecen de cartón, para los que quieren llegar al río pero, eso sí, que paguen. Lo notable es que esto se hizo bajo dis-

tintas administraciones, lo cual demostraría que, ante las grandes decisiones, se dejan de lado las pequeñas partidarias para perjudicar a todos.

El hombre común de Buenos Aires usaba la vetusta y asumida costanera, como lo hace hoy en lo poco que resta de ella, y comía con familia y amigos módicos choripanes y, también, tomaba sol gratis. Es verdad que lo hacía en instalaciones precarias pero, con todo, podía hacerlo y, además, del carácter de las instalaciones él no era responsable, simplemente usaba lo que había, que a pesar de todo, era más de lo que hay hoy.

Si el Tamesis o el Sena, casi unos arroyos para nuestra escala, fueran tratados así, ¿qué ocurriría en esos lugares del Primer Mundo?

Sin embargo, la culpa no es aquí del hombre común, son otros los que la tienen y el tinte algo metafísico de la frase "la ciudad de espaldas al río" se haría más pedestre.

Son las autoridades las que transforman un bien de todos, en un negocio para pocos. Son ellos los que, debiendo ser aliados de nuestra ciudad, la convierten en un mercado persa. Son ellos, en fin, los que nos ponen de espaldas al río.

Bucho Baliero
Profesor titular de Arquitectura de la FADU de la Universidad de Buenos Aires

Las leyes

Investigación y textos
Arqs. Berto González Montaner y Ana de Brea

Extractado del Código Civil, sobre los derechos y el dominio:

• Art. 2639: Los propietarios limítrofes con los ríos o canales que sirven a la comunicación por agua están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños no pueden hacer en ese espacio ninguna construcción, ni reparar las antiguas que existen, ni deteriorar el terreno en manera alguna.

• Art. 2640: Si el río o canal atraviesa alguna ciudad o población, se podrá modificar, por la respectiva municipalidad, el ancho de la calle pública, no pudiendo dejarla de menos de quince metros.

De la heliografía a la más moderna tecnología de copiado de planos.

Xerox le propone conectarse al primer mundo. Porque a partir de su línea de Copiadoras de Planos, el sistema heliográfico ya es pasado.

Ahora usted puede hacer en un solo paso copias de todo tipo de originales (heliografías, sepias, afiches, mapas, etc.), sin necesidad de que éstos sean transparentes. Puede además restaurar viejos originales reproduciéndolos en el papel que más le convenga: papel común tipo Bond, Vellum y Film. Hoy los sistemas heliográficos están en vías de extinción. Entre a la nueva era con una Copiadora de Planos Xerox. Consulte nuestros amplios planes de financiación.

Durante 3 años, cuente además con la exclusiva Garantía de Satisfacción Total de los productos marca Xerox: "Si Ud. no está satisfecho con su equipo Xerox, se lo reemplazaremos sin cargo alguno por un modelo idéntico o de características similares". Consultenos y comience a disfrutar los beneficios de esta exclusiva garantía.

Xerox
The Document Company

Xerox Argentina I.C.S.A.
y su Red de Distribuidores Autorizados.

701-8935 701-5732

Xerox es una marca registrada de Xerox Corporation

Nombre _____

Domicilio _____

Código Postal _____

Tel. _____

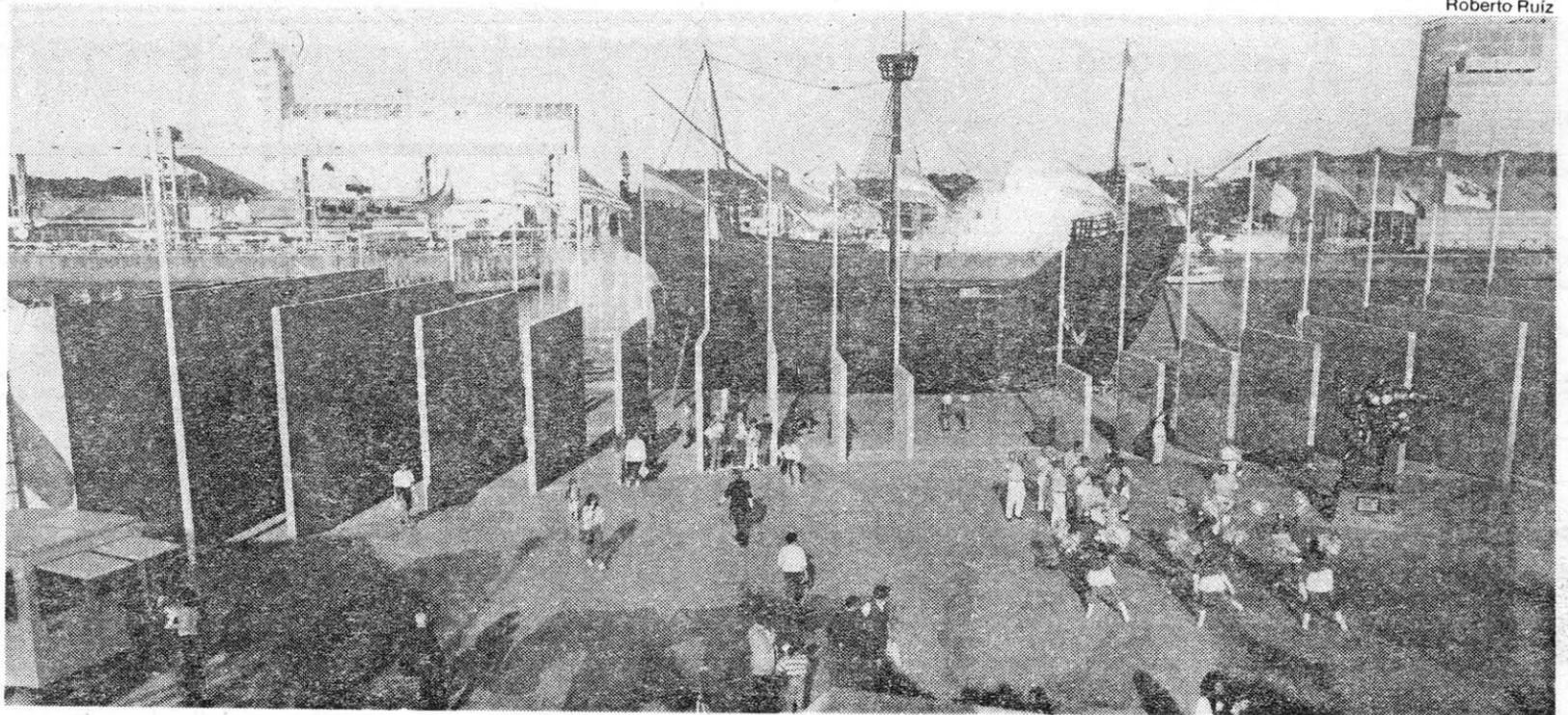
RECIBO: este recibo es válido hasta el 31 de octubre de 1993. Debe recibirse en el momento de la compra. No es válido para reclamos de garantía. No es válido para reclamos de garantía. No es válido para reclamos de garantía.

PROD. ING. CLARIN

Las obras en la Costanera

- ♦ **Costa Salguero**
Emprendimiento de Telematrix sobre terrenos de la Administración General de Puertos. Año de iniciación de la gestión: aproximadamente 1982, durante el gobierno militar. Estudio de arquitectura Aftalión-Bischoff-Egozcue-Vidal.
A cargo del mismo estudio, estación de servicio PUMA, terminada en 1992.
- ♦ **Driving Range**
Gestionado con la MCBA. Año 1980, estudio de arquitectura Antonini-Schon-Zemborain. Comitente Asociación Argentina de Golf. Superficie 84.246,63 m²
- ♦ **Punta Carrasco**
Gestionado con la MCBA. Concretamente realizado por Parenti-Mai-Saravi Cisneros. La licitación es de 1987. Empresa Francisco Natino e Hijos S.A., Parenti Mai S.A. y Riva S.A. El 26-7-88 se firmó la concesión. El decreto de adjudicación firmado por Facundo Suárez Lastra (en ese momento intendente del Municipio) tiene fecha 21-4-88. Superficie más de 100.000 m².
Dentro de este complejo se proyectó y ejecutó (aproximadamente entre los años 1990/91) una estación de servicio ESSO.
- ♦ **Espigón Dorrego**
Gestionado con la MCBA. Complejo Gastronómico a cargo del estudio Bugni-Mariasch. Año 1990. Empresa SKS.
- ♦ **Restaurante Rodizio**
Gestionado con la MCBA. Proyecto a cargo del estudio Sánchez Elía SEPRA.
- ♦ **Parque Ecológico**
Emprendimiento en Ciudad Universitaria, complejo con paseos y locales gastronómicos. Combinación Universidad de Buenos Aires y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Titular del proyecto: arquitecto Mederico Faivre, desde su lugar de secretario de Hábitat de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA. Año 1986, sin ejecución.
- ♦ **Coconor**
Gestionado con la MCBA. Año de proyecto: 85/86. Estudio de arquitectura Aslan-Ezcurrea. Incluye estación de servicio, hoy en construcción a cargo del estudio Antonini-Schon-Zemborain.

Vista de la Plaza del Encuentro, con el Puerto de Palos en primer plano. Al fondo, el Pabellón del Inmigrante.



TREINTA HECTAREAS DE EXPOSICION

América '92 resucitó el viejo

América '92, inaugurada el 1º de octubre, es la mega-exposición que ocupa 30 ha de Puerto Madero, en el dique 3. Emprendimiento privado promovido por la Municipalidad de Buenos Aires, esta muestra fue declarada de interés nacional y municipal. Así esta ciudad se ha sumado, como capital iberoamericana de la cultura, a los eventos realizados en conmemoración del V Centenario del Descubrimiento.

En el proyecto, elaborado por el estudio Manteola, Sánchez Gómez, Santos y Solsona, con Sallaberry como arquitecto asociado, fue básica la valoración, el lugar existente, el dique, plaza de agua con 160 m entre ambas márgenes, y los edificios portuarios singulares que, enmarcándolo, juegan como piezas arquitectónicas fundamentales para la puesta en escena de la exposición. Estos son los docks 6 y 7, y los silos de la Junta Nacional de Granos, con sus cintas transportadoras.

El acceso principal al predio comienza en el monumento a Colón, en la plaza homónima, y se materializa en un puente peatonal de 160 m de longitud, desde el cual se visualiza toda la Feria. Este puente es la continuación simbólica y práctica del eje cívico-monumental Congreso-Plaza de Mayo y, ahora, Puerto Madero. Se llega así a la Plaza del Encuentro, cruzando por sobre la Expo Flora de especies representativas de las distintas zonas del continente. También se accede, tanto vehicular como peatonalmente, desde las entradas portuarias de Perón y Belgrano.

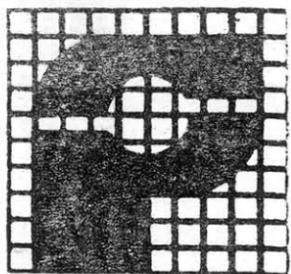
Desde la Plaza del Encuentro, donde el puente baja hasta un piso con el dibujo identificatorio de la muestra, se pasa a dos espacios singulares —homenaje a las dos

principales corrientes inmigratorias del país—. Son la Plaza Italiana, con una réplica parcial a escala del Hospital de los Inocentes de Brunelleschi, en Florencia, y una reproducción-ficción del Puerto de Palos, en España. Para completar las actividades dentro del área oeste, los docks de ladrillo contienen, en diferentes niveles, exposiciones científicas y artísticas, áreas de comidas y entretenimientos. Un puente peatonal flotante, alegórico de la travesía de Colón, permite cruzar a la margen este de la Expo. Este comienza con la representación de cuatro elefantes sosteniendo al mundo plano, y finaliza en la isla Guanahani, lugar donde Colón tocó tierra americana.

El visitante llega a un gran espacio abierto, la plaza Americana, dominado por una pirámide de 45 m de lado por 18 de altura que semeja una construcción maya. Símbolo de las civilizaciones americanas, esta construcción iluminada de noche como una gran linterna es una de las piezas fundamentales de la muestra.

El ex silo de la Junta Nacional de Granos, otro punto focal, concentra entre sus atracciones una sala de proyecciones para cine y video —siete pantallas con efecto de 180 grados, donde es posible ver a los protagonistas más destacados de la historia americana, encontrándose con Colón—. También un set de televisión, en el cual el público puede actuar sobre una escenografía y ser filmado en video.

Estas instalaciones se completan con el Museo del Inmigrante, donde se concentra la información obtenida de las diversas colectividades, intentando convertirse en el inicio de la recuperación de una memoria que se va perdiendo poco a poco. Aquí, equipos computarizados permiten consultar la fecha exacta de llegada al país de los inmigrantes entre 1882 y 1926. Desde la torre-mirador que corona este museo, se emite un rayo láser orientado hacia Santo Domingo, sitio de la tumba de Colón. Los espacios exteriores se completan con un gran



Pelegrini
SANITARIOS
GAS
INCENDIO

También en AMERICA '92,
Stand 2001
Pabellón SOTAVENTO
Pelegrini y Cía. s.a.

Bermúdez 1615
(1407) Capital Federal
Tel. 566-9811/2839/0950
5010/8350/8429
Fax 568-8776



ALBERTO RAMOS
Y ASOCIADOS

EQUIPOS HABITACIONALES
MOVILES
VIVIENDAS INDUSTRIALIZADAS
TECNOVIVIENDAS * RODANTES
Y MODULARES PARA
CAMPAMENTOS DE OBRA

ALQUILERES
VENTAS



AV. BELGRANO 1287
TELS. 203-5122 - 204-1004
TELEFAX 205-2873
(1870) Avellaneda - Bs. As.

SANIGA

Agradece al Estudio Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona y Salaberry y a Fernando Marín s.a. y SKS s.a. haber confiado en nuestra larga trayectoria en el ramo

Carlos Calvo 3639 - Capital Federal - Tel. 97-4004

RODIL

CONSTRUCCIONES METALICAS
CARPINTERIA SOBRE PLANOS
HIERRO-ALUMINIO Y ACERO INOXIDABLE

ESTRUCTURAS - TECHOS Y
MONTAJES EN TODO EL PAIS

46 e/150 y 151 LA PLATA Tel./Fax 021-248132
240668



iluminación
TECNICA SRL

AMERICA '92

ESTUDIO Y PROYECTOS LUMINOTECNICOS

Agradecemos a: FERNANDO MARIN - SKS
ESTUDIO MANTEOLA, SANCHEZ GOMEZ, SANTOS,
SOLSONA, ARQ. SALABERRY ASOCIADO
ALVAREZ THOMAS 642 FAX (541)553-8708 (1427) Bs. As.

TIMOTEO OJEDA

MUEBLES A MEDIDA
CARPINTERIA

Av. Independencia 1478, Villa Adelina
Tel. 766-2928



PRODUCCIONES

ILUMINACION Y SONIDO PARA GRANDES
EVENTOS. PRESENTES EN AMERICA '92

Mariano Acha 4795 - Cap.
Tel/Fax: 70-3522 - 541-1879

Ciclolux

Construcciones
e Instalaciones S.R.L.

Ing. PASCAROSA agradece a Manteola, Sánchez Gómez, Solsona y Salaberry y Asoc., Fernando Marín s.a. y SKS s.a., la confianza depositada en su Empresa
LUIS MARIA DRAGO 277 (1414) CAP. FED., TEL. 855-4836

TECNOLOGIA AL SERVICIO DE LA CONSTRUCCION

TECNO-WEST S.A.

INSTALACIONES ELECTROMECANICAS
CIVILES E INDUSTRIALES

RAMON L. FALCON 3725
(1407) BUENOS AIRES
TEL/FAX: 69-6754 - 651-1029

ASCENSORES MONTACARGAS MONTA AUTOS
MINI ASCENSORES PRIVADOS



PROYECTISTAS
Y PROVEEDORES
DE ASCENSORES
PANORAMICOS E
INTERIORES DE

América '92

INSTALACIONES - PROYECTOS ESPECIALES - REPARACIONES Y RECICLAJES
CORRIENTES 1670 7º "G" TEL. 35-5929 FAX. 35-3305 C.P. 1042

La Rúbrica
de un
Buen Resultado

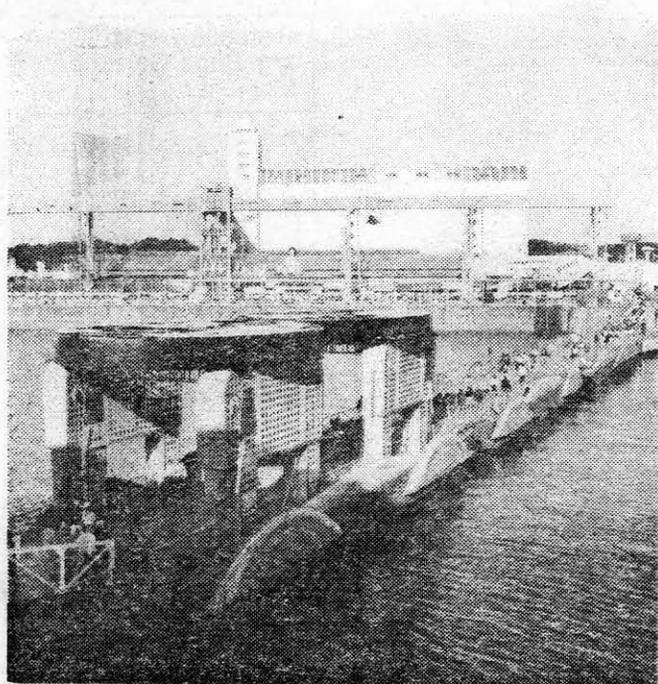


TELITREN

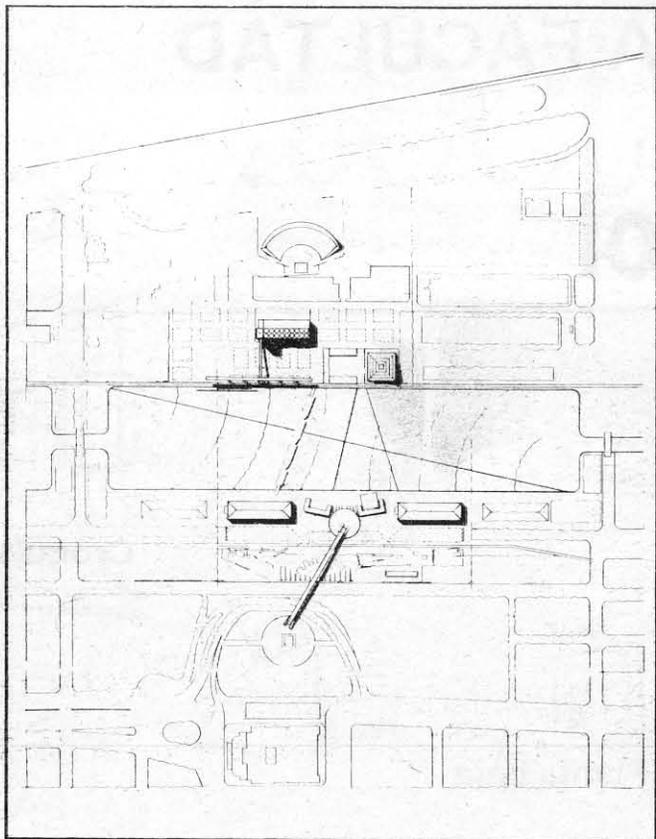
PRO
Professional Broadcast

VHS

AMERICA '92 - Pabellón BARLOVENTO
Of. Comercial Buenos Aires: Av. Hipólito Yrigóyen 4109
(1824) Lanús O., Bs. As. Tel.: 240-4578/4586 • 249-4136
247-0822 • FAX 247-0822



Vista del puente que cruza el dique con los elefantes que sostienen al mundo plano.



Planta de conjunto: abajo, puente peatonal de acceso desde la Plaza Colón a continuación el Puerto Español y la Plaza Italiana. Luego el puente-travesía de Colón que cruza el dique hasta la Plaza Americana y el sector de stands, con la Pirámide y el Pabellón del Inmigrante; en la parte superior, el anfiteatro.

Puerto Madero

anfiteatro con capacidad para 9.000 espectadores, un espacio para proyecciones tridimensionales sobre los paisajes de nuestro país, y un parque de diversiones.

Entre el silo y el borde del dique se han organizado los stands de países e industrias participantes de la muestra, así como la plaza de comidas donde naciones americanas y europeas ofrecen su cultura gastronómica. También allí se exhibe un video-wall de 81 monitores, mosaico gigante montado por primera vez en el país, que hace posible transmisiones satelitales.

Los elementos de arquitectura de la Expo se han definido mediante estructura metálica de barras y nudos pintada en blanco o cubierta por tela o madera, también blancas. El color se reservó para manifestaciones particulares e identificación de los stands.

Entre estos se destacan los de los **Estados Unidos, Italia y Francia** —con el Museo de juegos-ciencia itinerante de La Villette—.

Otras atracciones incluyen, sobre el río, un show de delfines. Un espectáculo de luz y sonido, con rayos láser y megaproyecciones, extiende cada noche, dos horas, la duración de la expo-noche.

Se estima que **3.500.000 visitantes** habrán recorrido la muestra al cabo de tres meses, cuando se clausure el 28 de diciembre. Inaugurada el 1º de octubre, la Expo invita a quienes la recorren a moverse dentro de un gran espacio a través de la historia, el presente y el futuro, en una compaginación de tecnología, agua, edificación y verde.

Ficha técnica

Producción integral: Fernando Marín S.A., Estudio Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, S.A., SKS SACCIFA y M.

Proyecto y dirección: Estudio Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona S.A. / Sallaberry Arquitecto Asociado.

Principales colaboradores: Arturo Gilly, Pedro Focier Diez, Damián Vinson, Malena Monge, Marcela Chiarelli, Sebastián Balbuena, arquitectos.

Equipo de asesores: Señalización y gráfica: Ronald Shakespear. Estructuras: Ing. Carlos Soubié. Iluminación: Ernesto Diz. Electricidad: Ing. Alberto Egea. Acústica: Ing. Alberto Haedo. Climatización: Ing. Julio Blasco Diez. Parquización: Carlos Thays. Agrónomo: Ing. Jorge del Valle.

Empresa constructora: SKS SACCIFA y M.

Plazo de ejecución: 6 meses.

Personal de obra: 1.000 personas.

Áreas de exhibición: 240.000 m².

Área cubierta: 47.000 m².

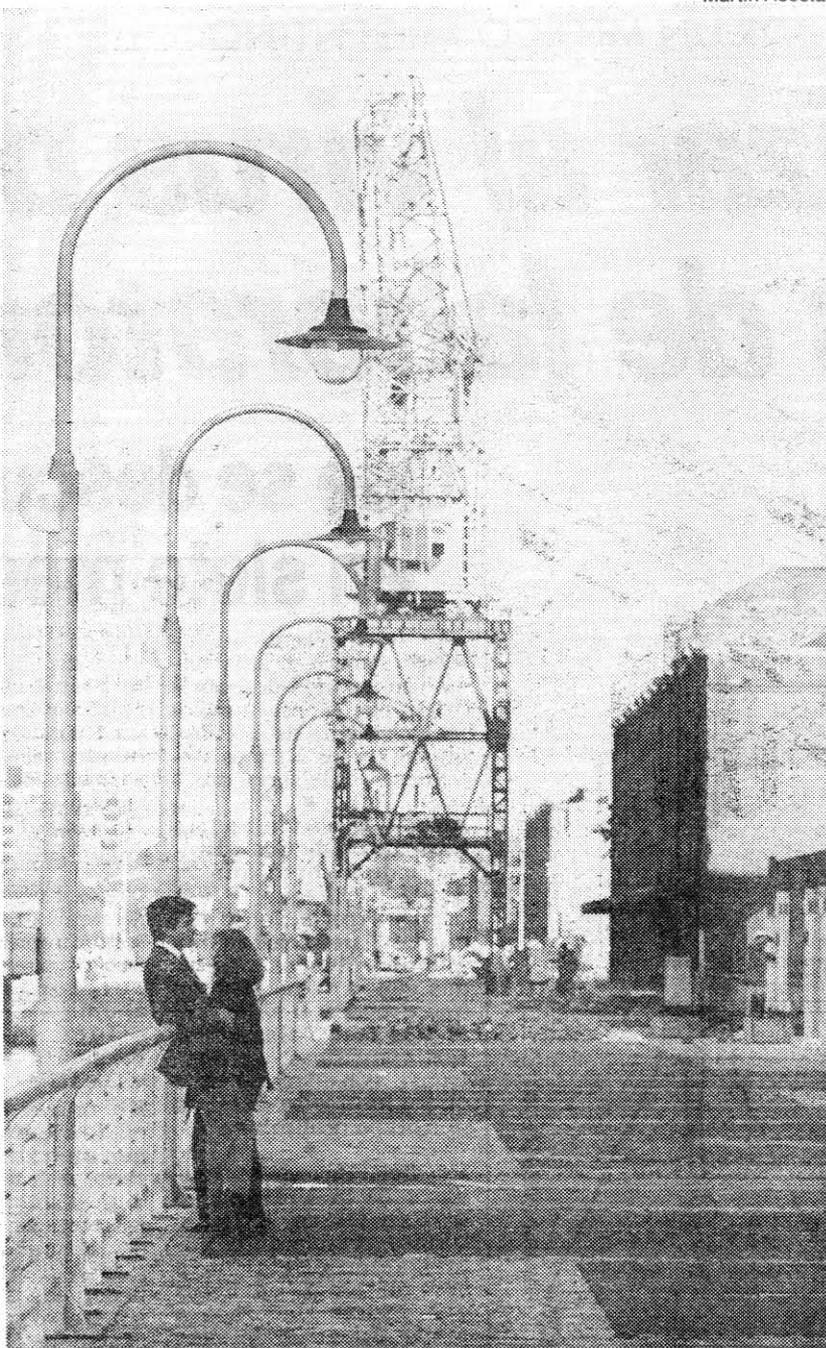
Área pavimentada: 9.000 m².

Capacidad estadio: 9.000 personas.

PRESENTE EN LA MEGA EXPOSICIÓN AMÉRICA '92

ALBERTO

Martín Acosta



Casi todo será reciclado. El viejo Puerto Madero no perderá su encanto y, según dicen, ganará en exclusividad, cuando quede terminado. Para el año 2000 calculan que unas 70.000 personas circularán por las calles, que ya están señalizadas.

El barrio más exclusivo

A principio de siglo, la Costanera Sur era el paseo más exclusivo de los domingos, en una ciudad que crecía de cara al río. El paso del tiempo, sin embargo, deshizo esos encuentros y dejó un río contaminado.

Tuvieron que pasar casi 100 años para que Buenos Aires volviera a mirar al río. A 4 minutos de la "City", pero muy lejos del ruido, está naciendo el complejo de oficinas, negocios y viviendas más exclusivo de la ciudad.

El nuevo barrio, recostado sobre la Costanera Sur, pretende parecerse al muelle reciclado de Manhattan, ubicado a metros de Wall Street, que reúne

todos los mediodías a los hombres de negocios más importantes.

Para conseguirlo, los antiguos "docks" se reciclan con detalles de primer nivel: se instalarán restaurantes de primera clase, como Francis Malman, Mirasol del Puerto, Cabaña Las Lilas, entre otros.

Todo parece indicar que en ese rincón de Buenos Aires se cocinarán los grandes negocios. Muchas empresas ya compraron o alquilan oficinas: Páginas Doradas, Mex Petrol, Corporación Metropolitana de Finanzas, Telecom, Pindapoy, Distribuidora Gas Pampeano y la productora de Bernardo

Neustadt, son algunas de ellas.

Los residentes gozarán de algunas exquisiteces, como un puerto náutico privado, piletas, saunas, gimnasios y vigilancia. Además, en los "Lofts" de Madero los compradores (que pagarán entre 1.300 y 1.700 dólares el metro cuadrado), tendrán valet-parking (línea directa con el estacionamiento para que los serenos les preparen el auto antes de salir).

Para ir sacando cuentas de lo que costará comprar una oficina allí, de 165 m2, habrá que calcular 193.000 dólares —a financiar en 5 años—, con vista al río.

PUERTO MADERO CAMBIA DE CARA

- ✓ Es el proyecto de reurbanización más grande en la historia de Buenos Aires. Son 170 hectáreas, ubicadas de cara al río y de espaldas a la Casa de Gobierno.
- ✓ Ya funciona una Universidad con 5.000 alumnos y cuatro "docks" reciclados sirven de oficinas. Hay semáforos y 7 líneas de colectivos.
- ✓ Quieren convertirlo en "el barrio más exclusivo de la ciudad".
- ✓ Se invertirán u\$s 2.000 millones en edificios, restaurantes, piletas climatizadas, un colegio privado, una iglesia, un hotel cinco estrellas, entre otras obras.
- ✓ En el '95 comenzarán a construir 8 torres, donde funcionarán los Tribunales.

La ciudad de Buenos Aires tiene un nuevo barrio: Puerto Madero. Asomó este año de cara al río y ya lo recorren diariamente unas 6.000 personas. Pasan siete líneas de colectivos, funciona una universidad y tres galpones portuarios —totalmente reciclados— que se usan de oficinas. Pero esto es solo el principio del cambio de cara del antiguo Puerto de Buenos Aires: con una inversión de 2.000 millones de dólares, promete convertirse para el siglo XXI en el barrio más exclusivo de la ciudad.

Ubicado en un punto estratégico —de espaldas a la Casa de Gobierno y frente al río—, el nuevo barrio porteño agrandó la ciudad.

"El lugar es perfecto. Está mirando al río —con todo lo que eso significa en una ciudad como Buenos Aires—, a cinco minutos del centro y frente al lugar por donde pasa toda la política del país", justificó Mario Ordóñez, gerente de la inmobiliaria Inverland, que alquila y vende los "dock" 3 y 4, frente al Dique 4.

Geográficamente está entre las avenidas Córdoba y Brasil y tiene 170 hectáreas que se repartirán entre viviendas (60 ha.), avenidas y calles internas (38 ha.), espacios verdes (32 ha.) y espejos de agua (40ha.).

◆ En el 2000

Cuando la "ciudad del siglo XXI" —como ya la bautizaron las inmobiliarias que venden y alquilan locales y "lofts" en la zona— esté terminada, vivirán allí cerca de 8.000 personas, habrá 6.000 empleados trabajando en las oficinas y 70.000 porteños recorrerán sus calles empedradas de principio de siglo.

El proyecto de privatizar el viejo y desactivado puerto de Buenos Aires —que generó no pocas críticas— surgió de un decreto del presidente Carlos Menem,

Producción y textos:
Diana Baccara y Silvina Schuchner

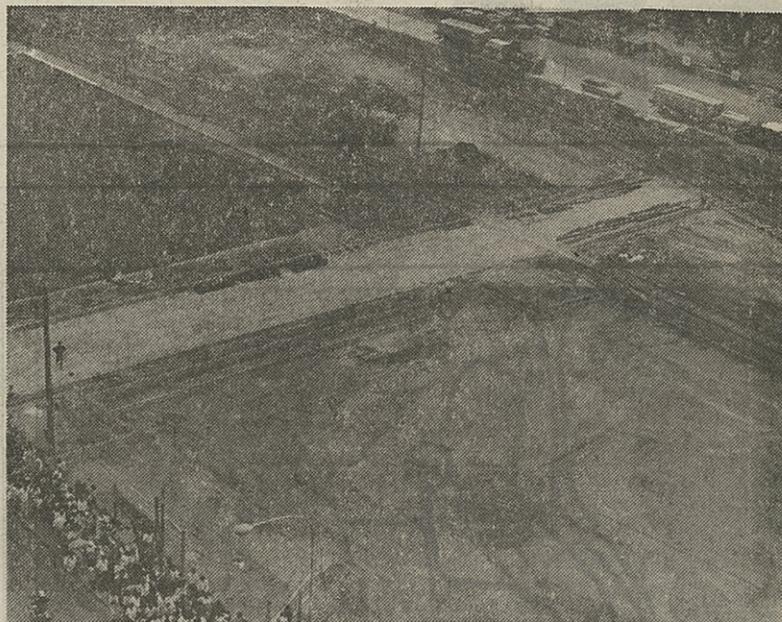
Continuación peatonal de Tucumán y de Lavalle

Trabajos: se realizan en las inmediaciones de la avenida Madero para extender ambas calles al interior de Puerto Madero.

El trazado de la continuación de las calles Tucumán y Lavalle al interior de Puerto Madero servirá por el momento "sólo como acceso peatonal y vehicular a las playas de estacionamiento provisionales ubicadas entre Viamonte y Corrientes. Pero todavía no significan una integración urbana de Puerto Madero", dijo el arquitecto Pablo Huberman, de la Corporación Puerto Madero.

Obras

Las empresas que explotan provisoriamente las playas han iniciado obras de emprolijamiento, como parte de las condiciones dispuestas por la Corporación Puerto Madero para la explotación de las mismas. Esto, hasta que se resuelva la continuación de la autopista Buenos Aires-La Plata, detenida



Tucumán busca el río

(Foto de Francisco Pizarro)

por razones presupuestarias, según se informó.

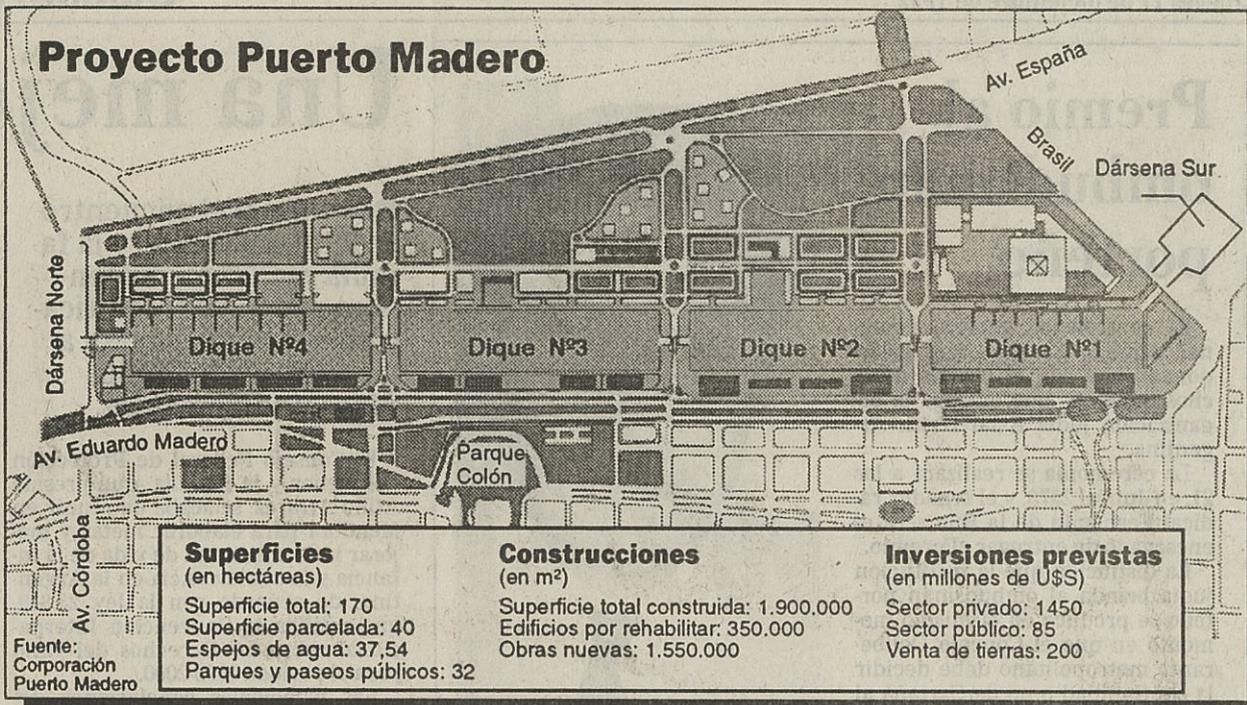
"Además del asfaltado del lugar, totalmente abandonado a pesar de ser utilizado activamente por la gente que concurre al microcentro, se parquizarán las veredas y se instalará el sistema de alumbrado", dijo Huberman a LA NACION.

"Sin embargo -adelantó- nosotros estamos tratando de que la autopista que está trazada a lo largo de la avenida Madero, no se haga en altura y baje al nivel del suelo a partir de la avenida Córdoba, por-

que consideramos que una vía elevada sería una verdadera barrera arquitectónica entre la ciudad y Puerto Madero y el río".

Por otra parte, Huberman aseguró que "la Corporación está trabajando en la infraestructura y servicios para Puerto Madero, tras firmarse los convenios correspondientes con Telefónica, Telecom y Edesur, entre otras. Los servicios serán totalmentenuevos en contraste con el funcionamiento obsoleto de la infraestructura saturada del microcentro".

Proyecto Puerto Madero



El nuevo master plan de Puerto Madero recibió la Municipalidad

10 y 15 años: es el plazo de finalización de la urbanización, que incluye una masa de edificios de 1.900.000 metros cuadrados.

Acaba de elevarse a la comuna porteña el master plan -programa regulador- del proyecto de Puerto Madero que prevé la urbanización de las 170 hectáreas, con una recaudación de 600 millones de dólares y una inversión prevista de 1535 millones de la misma moneda.

La inauguración de los galpones que pasaron a manos privadas está prevista para fines del año próximo, mientras que el anteproyecto urbano tiene una perspectiva de finalización de entre 10 y 15 años, sujeta a las condiciones macroeconómicas del país.

Los autores del plan regulador son los arquitectos Juan Manuel Borthagaray, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Antonio Tufaro, Cristian Carnicer, Rómulo Pérez, Eugenio Xaus, Carlos Marre y Pablo Doval.

El arquitecto Pablo Huberman, responsable del anteproyecto por parte de la Corporación Puerto Madero (CPM), dijo a LA NACION que "la propuesta plantea un nuevo equilibrio entre espacios públicos y privatizables, previendo el 75 por ciento de los primeros y el 25 de los segundos".

En frío, las cifras del anteproyecto señalan que la superficie total cons-

truida alcanza 1.900.000 metros cuadrados cubiertos, a los cuales se sumarán 1.550.000 nuevos y se reciclarán 350.000.

Las inversiones previstas para el sector privado rondan los 1.450 millones de dólares y 85 millones corresponden al sector público. Por la venta de las tierras la Corporación pretende obtener 200 millones, y otros 400 en concepto de beneficios fiscales indirectos, IVA, impuestos municipales y derechos de construcción.

Ganancia para el Estado

La CPM sólo deberá invertir en la instalación completa de la infraestructura de servicios hasta hoy inexistente.

"La iniciativa será una ganancia para el Estado y para la Comuna y colmará la necesidad de espacio de un casco urbano saturado que tiende a expandirse sólo hacia el Norte y olvida el Sur", expresó Eduardo Ghiana, presidente de la Corporación.

La instalación del Museo de la Navegación -con el traslado del Museo Naval del Tigre-; la construcción de marinas en los diques -si se resuelve el problema de los puentes corredizos por donde ingresaría el tránsito-; el primer Acuario Metropolitano; el campus universitario de la Universidad Católica Argentina y la habilitación como parque de parte de la Reserva Ecológica (350 hec-

tares) son los puntos salientes en torno a los que se realizará la urbanización con viviendas, oficinas y parquización.

Las cinco vías de ingreso al área serán Córdoba, Presidente Perón, Belgrano, Estados Unidos y Brasil. "Buscamos una permeabilidad total entre el sector de los galpones de ladrillo y el microcentro", destacó Huberman.

Ghiana precisó que la inversión en infraestructura rondará los 70 millones de dólares que saldrán de la caja de la Corporación. Pero aclaró que las empresas de teléfonos y electricidad están obligadas a extender sus redes por cuenta propia hacia toda área urbana.

El presidente de la Corporación aseguró que han recibido señales claras de inversores nacionales y extranjeros que están interesados en participar en este proyecto y consideró que para el mundo empresarial e inmobiliario tiene lo más importante: una ubicación excelente.

Por último, el presidente de la Corporación Puerto Madero expresó: "No entiendo por qué hay sectores que se oponen. Haciendo un examen de conciencia, no le veo fisura a lo que estamos impulsando".

Tal vez, la peor enemiga de las iniciativas oficiales en este terreno sea la desconfianza arraigada en el corazón de los porteños, bien alimentada por frustrantes experiencias anteriores.

Clara Zapiola

Arquitectura

INGENIERIA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO

1 Cifras de la construcción
Con materiales y presupuestos

2 Cifras inmobiliarias
Con valores de Buenos Aires

3 Cifras de la construcción
Con la mano de obra e índices

4 Cifras inmobiliarias
Con valores del interior

Buenos Aires,
sábado 7
de mayo de 1994



La Justicia se muda al puerto

El anuncio del presidente de la Nación sobre la ubicación de la Ciudad Judicial en Puerto Madero despertó interés y especulaciones intelectuales. Poca es la definición actual sobre el tema, pero está casi decidida su implantación, y el criterio de que no escapará a los dictados del plan maestro trazado para el área.

C E R A M I C A

ZANON

CALIDAD DE VIDA INTERNACIONAL

NOTICIAS

Convenio MAPA

La Sociedad Central de Arquitectos asumió la difícil y comprometida tarea de asesorar a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en la revisión de diversos temas del planeamiento urbano y de sus códigos de edificación.

Con la idea de hacer público el estado de sus investigaciones, la SCA convocó a una conferencia de prensa para explicar los alcances de su participación. Inicialmente el arquitecto Heriberto Allende, coordinador general del plan de trabajo de la institución, dejó claro cuál sería el rol que la SCA adoptaría en esta gestión, afirmando que era intención de la entidad colaborar casi exclusivamente con una serie de recomendaciones que complementarán la labor del Municipio. Para llegar a plasmar esta idea, cada uno de los coordinadores de los distintos módulos: planes urbanos, compatibilización de códigos de planeamiento urbano y ambiental, áreas a urbanizar, áreas verdes, obras viales, infraestructura y código de la edificación, detallaron paso a paso el estado de sus investigaciones y coincidieron, casi todos, en la metodología operativa: confeccionar grillas que permitieran sintetizar la información obtenida, a fin de facilitar un diagnóstico de la ciudad. No obstante, al final de la conferencia, se desató un debate que venía demorado desde los inicios, pero para asombro de la prensa, los cuestionamientos no se centraron en la metodología de trabajo, con la cual todos parecían coincidir, sino categóricamente en la forma como se había realizado la selección de aspirantes para integrar dichas comisiones. El 15 concluye la primera etapa de análisis, son muchos los que siguen trabajando para completarla, pero muchos más los que desean hacerlo.

Colegios de Arquitectura

Comenzará en Ottawa una reunión de las federaciones de Colegios de Arquitectura de los tres países miembros del NAFTA, a fin de negociar temas relacionados con el ejercicio profesional. La presencia de la Argentina en dicho encuentro representa una posibilidad futura de que nuestro país llegue a integrar dicho acuerdo. El panorama es claro: durante dos días se debatirá en Ottawa cómo conciliar tres modelos diferentes de regulación profesional. Si bien las diferencias entre el Canadá y los Estados Unidos no son tan significativas, la presencia de México con un sistema similar al nuestro presenta todo un desafío y un válido cuestionamiento de aquellas.

Los premios de la revista D&D

Ya se han dado a conocer los ganadores del concurso de Arquitectura y Decoración que organizara la revista D & D. El jurado integrado por la arquitecta Miriam Chandler, la decoradora Silvia Peña de Otero y los arquitectos Rodolfo Gassó, Roberto Otero y Germán Carbajal, otorgó el primer premio a **Ana Palacio**.

A partir de ahora y dada la repercusión de la convocatoria, el certamen tendrá carácter bienal, para otorgar mayor espacio de tiempo a quienes postulan sus obras. En este sentido, para quienes estén interesados en participar del siguiente, se ha anunciado que la recepción de envíos tendrá lugar entre abril y diciembre de 1996, conociéndose los ganadores en el primer número de la revista del año posterior.

Mantenimiento hospitalario

La Asociación Argentina de Arquitectura e Ingeniería Hospitalaria ha dado a conocer algunas de las principales actividades que tendrán lugar el presente año. Conjuntamente con el Centro Argentino de Mantenimiento, se realizarán las **II Jornadas de Mantenimiento de Establecimientos Industriales y Hospitalarios**, el 20 de 14 a 18.

Dentro del cronograma de la asociación, sin dudas constituye un hecho relevante, que la institución participe de la Conferencia Mundial sobre Reducción de los Desastres, que se realizará en Yocohama, Japón del 23 al 27 de este mes. En este encuentro, la Organización Panamericana de la Salud, (OPS) mediante el programa de preparativos para situaciones de Emergencia y Coordinación del Socorro en caso de desastre, ha recomendado a la Arq. **Josefina Espósito**, presidente de la entidad, a participar del mencionado evento, como integrante de la delegación nacional.

PROYECTO

YA ESTA DEFINIDA LA LOCALIZACION Y EN TREINTA DIAS

La Ciudad Judicial

La futura Ciudad Judicial tiene ya ubicación dentro de Puerto Madero: sobre el eje de la Av. Belgrano, en el mismo sitio destinado en el plan maestro para la concentración de torres de oficinas, zona de F.O.T. 7. Sobre un predio de 4,8 has en uno de los límites del dique 2, se construirán cerca de 250.000 m2, en un área de usos mixtos: residencial, comercial y cultural-recreativo. El subterráneo llegará hasta los alrededores, y la posibilidad de un paseo por la Costanera Sur estará siempre presente.

El domingo, en su mensaje de apertura de las sesiones ordinarias del Congreso Nacional, el presidente Menem realizó un esperado anuncio: la concreción del proyecto de construcción de una Ciudad Judicial en la zona de Puerto Madero, tema conocido a mediados del año pasado. Pero esta inclusión en el discurso presidencial le otorgó una validez inapelable: 30 días para el llamado a licitación, dijo el Presidente. Para conocer detalles sobre el estado de avance de este proyecto, Clarín consultó a la Corporación Puerto Madero. El arquitecto Juan Manuel Borthagaray, integrante del equipo surgido del concurso nacional de ideas realizado en 1992, y que tiene a su cargo la elaboración del master plan, explicó la situación actual de esta propuesta.

minará nuevas organizaciones. Así, tanto Justicia como urbanistas se enfrentan a definir programas de una institución que se está metamorfoseando. "Se está a la espera de la respuesta del secretario de Justicia, que permita iniciar la tarea de programación fina", aclaró el ex decano de la FADU.

Esta fue encomendada a una unión de consultoras integrada por la de Kohn-Pedersen-Fox, Ove Arup y Asociados, y Rizzi y Asociados, especialistas en programación de edificios judiciales. Además, estas deberán redactar el pliego del llamado a licitación, que se entiende será de proyecto y precio. La decisión última está en el Poder Ejecutivo, tratándose de una obra pública.

Las partes intervinientes

Hoy, está trabajando una comisión conjunta de la Secretaría General de Presidencia, de la Suprema Corte, del Ministerio de Justicia y del de Economía, que pilotea la realización, así como una Comisión de Programación que está tratando de llegar al programa base del llamado. La Corporación es la interlocutora entre esta consultora de programación y las comisiones permanentes del Estado argentino.

La localización de la Ciudad Judicial se rige por el mismo uso y factor de ocupación previstos en el plan maestro, y estos son los que establece el Código de Planeamiento para el área. Así, es perfectamente posible un programa

Investigación y textos
Arqs. Claudia Celaya y
Marta García Falco

PUERTO MADERO EN CIFRAS

Sup. total	170 ha.
Sup. parcelada	40 ha.
Espejos de agua	37,54 ha.
Parques y paseos públicos	32 ha.
Sup. total construida	1.900.000 m2
Edificios a rehabilitar	350.000 m2
Obras nuevas	1.550.000 m2
Sup. terrenos Ciudad Judicial	4,8 ha.
Sup. a construir Cdad. Judicial	250.000 m2
FOT en la zona Ciudad Judicial	7

Habrán concursos

El presidente de la Corporación Puerto Madero, Eduardo Ghiana, anunció la próxima firma de un convenio entre dicha entidad, la Sociedad Central de Arquitectos y el Centro Argentino de Ingenieros para que sus integrantes "brinden el apoyo técnico necesario en la elaboración de las bases del llamado a licitación de la futura Ciudad Judicial". Asimismo, del llamado a tres concursos de anteproyecto vinculantes, a través de la SCA, para el tratamiento de las áreas verdes de Puerto Madero, a realizarse a partir de mayo. En este sentido, el Arq. Julio Keselman, presidente de la SCA, expresó que durante 1994 debiera haber un cuarto llamado, para la Reserva Ecológica, ligado a los resultados de aquellos tres. A su juicio, "esta reserva urbana no puede estar relegada a un destino incierto, debe incorporarse a la vida comunitaria.

En cuanto a la participación de la SCA, mediante convenio, en la definición de las bases para el llamado a licitación de la Ciudad Judicial, Keselman se mostró entusiasta. "Nuestra responsabilidad, asumida tiempo atrás en relación al desarrollo y reactivación de esta área de Buenos Aires, sigue vigente en cualesquiera de las intervenciones que se introduzcan", dijo. Subsiste en la SCA la preocupación como institución para el seguimiento de la zona. Confirmó que se está en contacto permanente con la Corporación Puerto Madero, y uno de los puntos es la "participación de los arquitectos en el posible diseño de la Ciudad Judicial". Tema de complejidad por su diseño, función, gestión, realización y aportes económicos, la SCA está en este momento estudiando con la Corporación su rol y participación en la implementación del proyecto, explicó su presidente. "Estamos tranquilos de haber logrado que la SCA no esté ausente en la gestión, en cada uno de los papeles que permitan obtener su participación en la búsqueda del mejor diseño y la solución más adecuada para la inserción en un sector de la ciudad", resumió el Arq. Keselman.

Fábrica Integral de CORTINAS METÁLICAS

EL TALAR

Venta al Gremio

VENTA AL PUBLICO con o sin colocación

740-7017/740-6722/736-4617

GROSSAC 1220 (1618) EL TALAR

Por fin en Buenos Aires
LOS AUTENTICOS MUEBLES

Importados directamente de Filipinas.
Gran variedad de diseños.
Precios muy, muy accesibles.

Makati Rattan
by IL DUOMO

Show Room del Centro de Distribución en R. E. de San Martín 3346,
Capital Federal - Tel: 583-0549/584-4547 Fax: 583-4069

Zonas abiertas para Distribuidores

Atenciones importantes para Arquitectos y Decoradores

TABIQUES CIELORRASOS DRYWALL

CONSTRUCCION EN SECO
MEJORAMOS PRESUPUESTOS IMPORTAMOS

HERNANDEZ AGUILAR

AV SAN JUAN 3252 CAP
TEL/FAX: 97-2582 y 93-9095

PORTASORR S.A.
Pisos de Madera

TARUGADOS Y PARQUETS

Descuentos al gremio

Av MARQUEZ 1228 - SAN MARTIN
Tel/Fax: 765-4891

SERA LICITADA

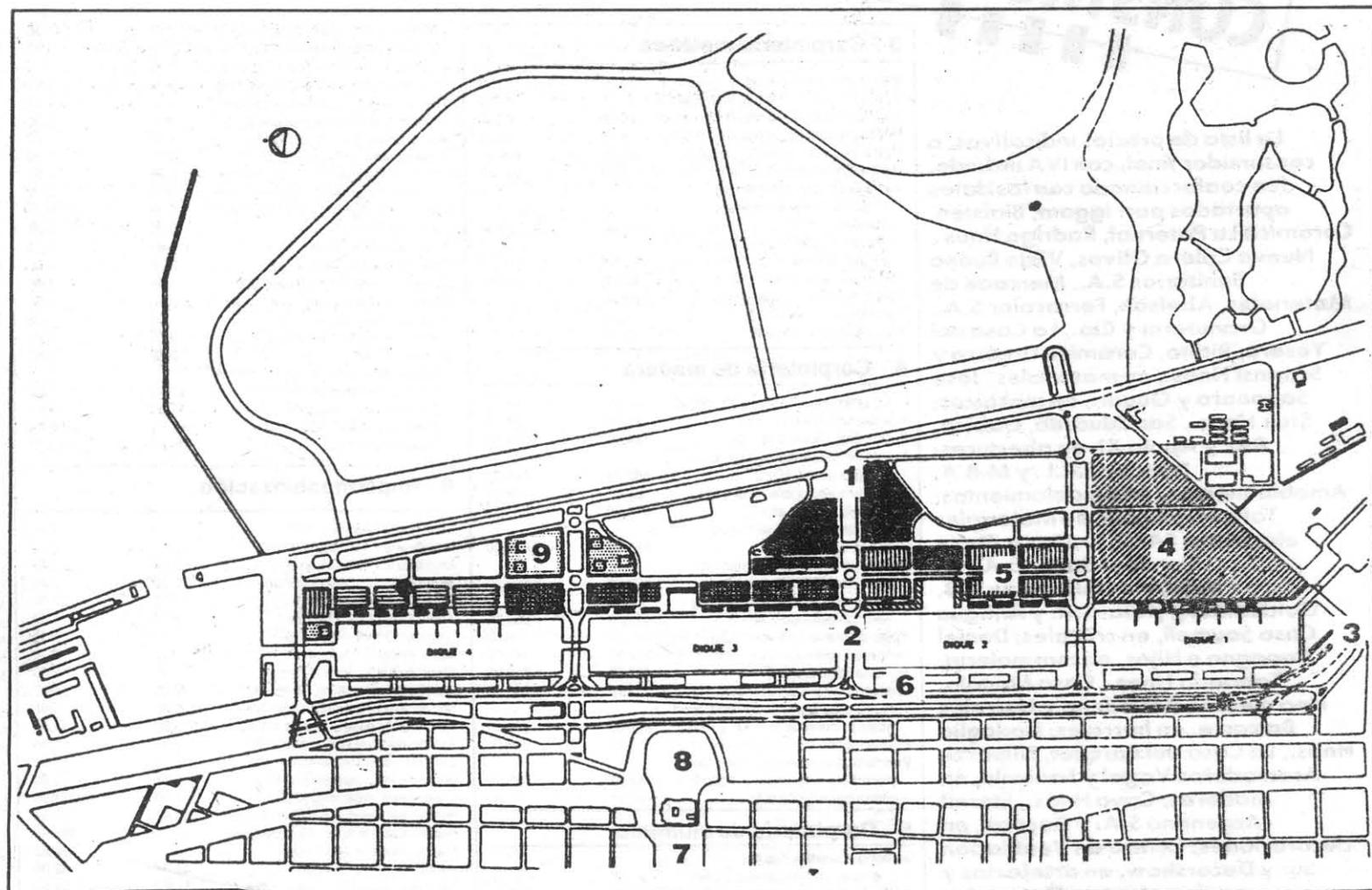
aterrizará en Puerto Madero

como este dado que en aquel plan se preveía una superficie de 700.000 m² en torres de uso terciario. Se estima que, con la programación actual, el nuevo centro tribunalicio estaría en el orden de los 250.000 m² cubiertos, más los estacionamientos, pero esto no puede confirmarse hasta que se defina el programa definitivo.

“La ubicación física del proyecto está prácticamente resuelta”, explicó el arquitecto **Jorge Pasín**, gerente técnico de la Corporación Puerto Madero. “El equipo de arquitectos contratados que debió resolver su implante y efectuar los ajustes al plan maestro, definió una serie de localizaciones posibles”. Estas redundaron básicamente en dos: eje Cangallo y eje Belgrano, con sus ventajas y desventajas respectivas, informe sobre el cual se ha tomado la decisión de implantación sobre el eje Belgrano, con un FOT y superficie suficiente para responder, según su programa de necesidades, a los requerimientos de la Ciudad Judicial. El próximo paso es el llamado a licitación. La definición sobre el carácter, pautas urbanísticas y volumétricas, especificaciones de materiales, instalaciones, matriz de adyacencias, envolventes, cercanías de los fueros entre sí, serán datos que integrarán ese llamado. Se llegará a normas del tipo del código, o un poco más, como fue en Catalinas Norte.

Subterráneos de Buenos Aires ha expresado la voluntad de llegar, con la prolongación de la **línea B**, hasta la plaza Holanda -estación Puerto Madero-, lo cual permitiría su enlace con toda la red de subtes, teniendo en cuenta las combinaciones posibles entre las diferentes líneas.

Antes de opinar sobre la iniciativa de la nueva sede judicial, el presidente del Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, **doctor Carlos Cichello**, aclaró que “de ninguna manera, la mera construcción de una Ciudad Judicial constituye una panacea que solucione todos los graves problemas que aquejan la Justicia”. Aunque aseguró que “el



problema edilicio es gravísimo y es menester solucionarlo en forma urgente”, consideró que “quizá ni siquiera constituya un 30% de la problemática actual del Poder Judicial”.

Según Cichello, los edificios actuales de Tribunales no solo “no son aptos si-

no que muchos de ellos son verdaderas pocilgas indignas”.

A favor de la “concentración”, se declaró “partidario” de la creación de un Centro Judicial. “Pero esto no implica aceptar a libro cerrado los proyectos que tenga el Poder Ejecutivo. Reclamó

la participación activa y determinante del Colegio Público de Abogados en todos los estudios que se efectúen para ese Centro Judicial”, enfatizó al resaltar la necesidad de “crear una infraestructura específica e idónea para la labor de los abogados”.

Planta de conjunto de Puerto Madero.

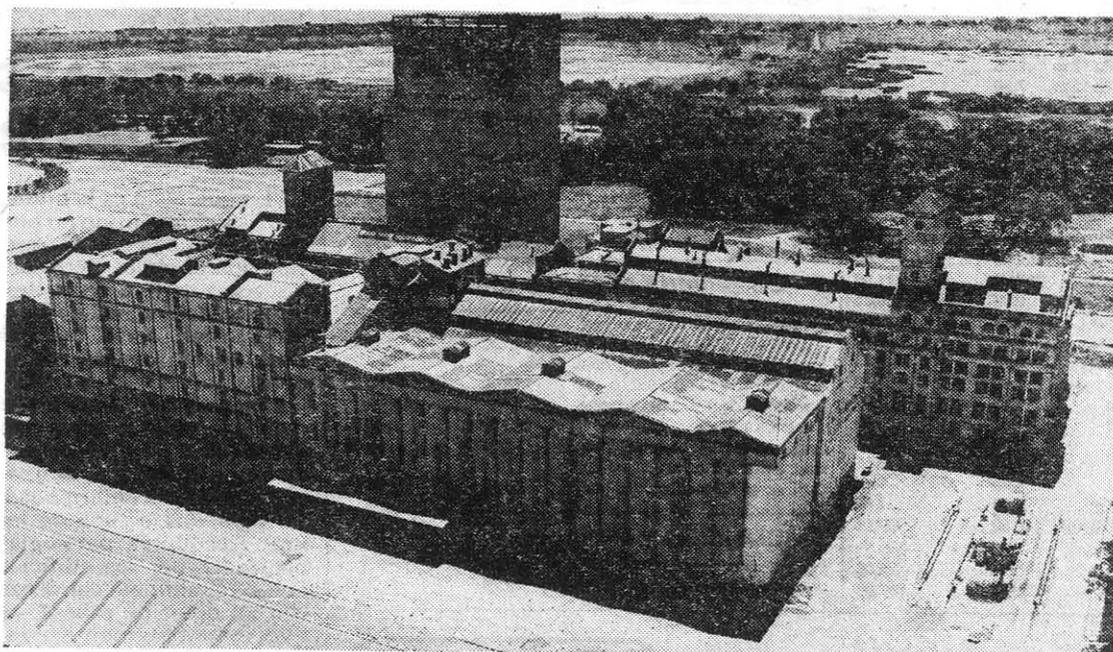
1. Ciudad Judicial; 2. Av. Belgrano; 3. Brasil; 4. Predio ferial; 5. Viviendas Banco Hipotecario; 6. Edificios U.C.A.; 7. Plaza de Mayo; 8. Plaza Colón; 9. Cangallo.

¿Y Tribunales?

El destino que le espera al área de los Tribunales, una vez que se levante la **Ciudad Judicial**, no parece generar hoy demasiada preocupación en la Municipalidad porteña. En los despachos de la Dirección de Planeamiento Urbano los funcionarios confían en las posibilidades de la zona y aspiran a que se reactive por sí misma para uso administrativo, comercial y residencial.

“La Ciudad Judicial todavía es un proyecto. En principio, no haría falta concretar un gran cambio de zonificación para el área que quedará liberada. Por sí sola la norma permite distintos usos. Seguiremos de cerca este desarrollo para que no queden edificios sin uso”,

explicó a **Clarín** una fuente de la Comuna. En el Municipio saben que los 250.000 m² a construir que anunció el Presidente Menem, van a tardar en levantarse. Por eso, los funcionarios creen que van a contar con tiempo para cumplir un “proceso de traslado racional, atentamente vigilado”. De no darse así, van a “realizar gestiones para favorecer a la zona”. Convencidos de que el traslado será positivo, en la Municipalidad no dejan de pensar en los abogados. “El solo hecho de agrupar a las distintas dependencias judiciales ya es bueno. Si además viene con tecnología de punta y servicios modernos, mucho mejor”, afirman.



Vista del sector de Puerto Madero donde se levantará la ciudad judicial