PUERTO MADERO

Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Un modelo de gestión urbana
A model of urban management

BUENOS AIRES • ARGENTINA

PUERTO MADERO

PUERTO MADERO

Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Un modelo de gestión urbana

A model of urban management

PUERTO MADERO

Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Reseña histórica/Historical Outline by:
Félix Luna

Textos/Texts by:
Relaciones Institucionales CAPMSA

Asesoramiento Técnico/Technical Advice by:
Gerencia Técnica CAPMSA

Buenos Aires • Argentina

Edición e impresión/Publication and Printing:
Kollor Press S.A.

Coordinación General y Diseño/General Coordination and Design by:
Marcela S. Fernández

Compilación y Redacción/Compilation and Writing by:
Alberto Agostinelli

Fotografías/Pictures by:
Gustavo N. Fernández

Queda hecho el depósito que marca la ley 11723. Todos los derechos según convenciones internacionales de copyright. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o utilizada, publicada, traducida, adaptada, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea electrónico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopias o de cualquier sistema de almacenamiento de información. Los infractores serán reprimidos con las penas del artículo 172 y concordantes del código penal (arts. 2°, 9, 10, 71, 72 ley 11.723), sin permiso previo del editor y la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Argentina - Buenos Aires - Río de La Plata

Puerto Madero es
el nuevo símbolo de Buenos Aires.
Es el río, que desemboca en el mar,
que desemboca en el mundo.

Puerto Madero is
the new trademark of Buenos Aires.
It is the river flowing into the sea,
and into the world.

Mudos testigos...
Amalgama de
pasado y presente.

Silent witnesses...
an amalgam of
the past and the present.

Buenos Aires, esa feroz línea de luz comenzando a la derecha hasta el infinito, a ras del agua.

Le Corbusier

Buenos Aires, that fierce beam of light beginning to the right stretching towards infinity, down at sea level.

Le Corbusier

La arquitectura es el sabio juego,
correcto y magnífico de los volúmenes
compuestos bajo la luz.
Es el punto de partida del que quiera llevar
a la humanidad hacia un porvenir mejor.

Le Corbusier

Architecture is the learned game,
correct and magnificent, of forms assembled
in the light.
It is the starting point for those who would
like to grant mankind a better tomorrow.

Le Corbusier

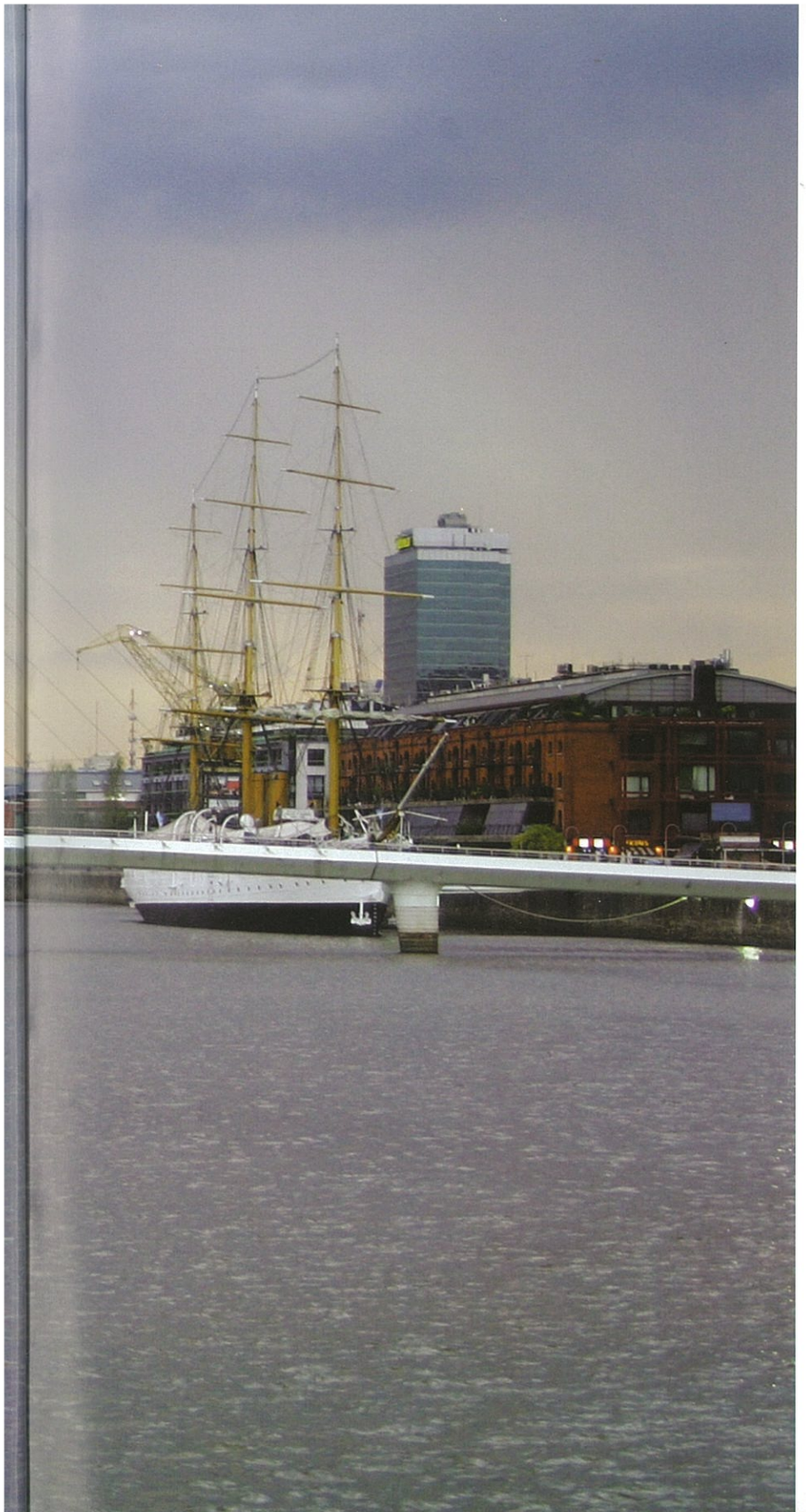
FURUNO

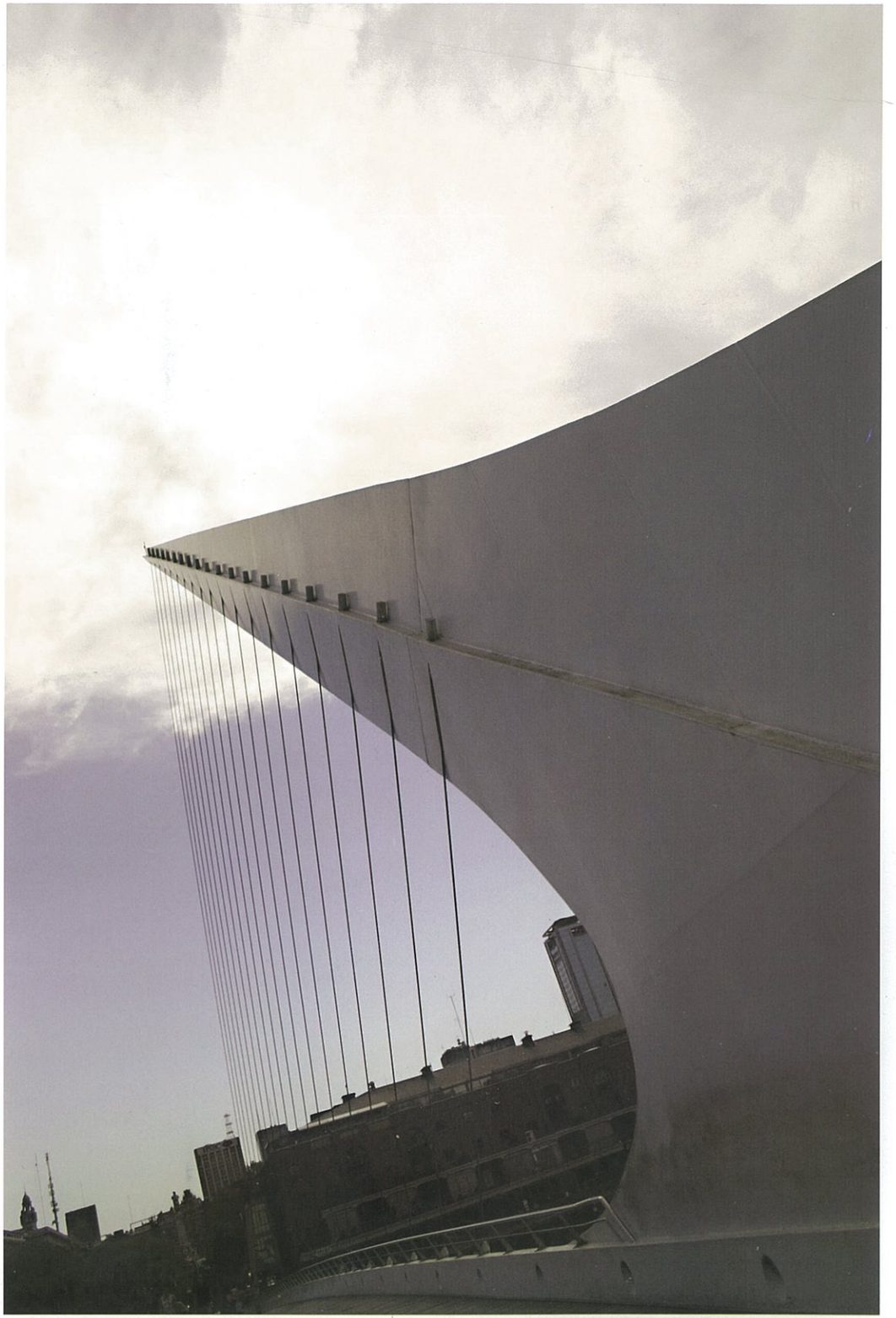
Todos los grandes proyectos de la historia humana son obras de la imaginación, encarnada en los actos de los hombres.

Octavio Paz

All the great human projects are products of the imagination that come to life through the actions of men.

Octavio Paz





índice

23 *Historia*
History

Puerto Madero su historia
Puerto Madero history

El Puerto desactivado
The Port deactivated

Antecedentes de remodelación
History of the renovation

Más de medio siglo de intentos
More than fifty years of attempts

75 *Creación de CAPMSA*
The Creation of CAPMSA

89 *El proyecto urbano para Puerto Madero*
The Urban Project for Puerto Madero

Concurso Nacional de Ideas
National Call for Proposals

El proyecto
The Project

Áreas verdes
Green Areas

Desarrollo del sector este
Development of the East Side

Puente de la Mujer
Puente de la Mujer

Mujeres de Puerto Madero
Women of Puerto Madero

143 *Modelo de gestión*
Management Strategies

Prestigio dentro y fuera del país
National and International Recognition

Todo comenzó hacia fines de la década de los '80. Desde entonces a hoy, los sucesos convirtieron el sueño de muchos en realidad de todos. Transformar el perfil deteriorado del viejo flanco portuario de Buenos Aires era la meta. Y se logró. Después de todos esos años de trabajo, de haber instalado en Argentina un nuevo modelo de gestión, pensamos que la historia que hizo posible recuperar este lugar de la ciudad, merece ser contada. No sólo "acopiando palabras", como apuntaba Borges, sino también imágenes.

Dos factores que permiten exhibir la evolución y la magia transformadora que llevó adelante la *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.* para integrar definitivamente este espacio a la urbe que lo contiene.

Palabras e imágenes que sintetizan un trabajo mancomunado, conducido por la Corporación y con la participación de hombres y mujeres de todos los sectores. Una tarea que desplegó, en todas sus etapas, rigor, seriedad y criterio profesional.

Por eso esta historia no tiene un protagonista. Tiene cientos, tal vez miles. Tantos como los que, desde la llegada de los colonizadores españoles hasta hoy, aportaron lo suyo para que el antiguo puerto de Buenos Aires exhiba la espléndida fisonomía que hoy sorprende al mundo.

Paseantes, navegantes, observadores, turistas, comerciantes, empresarios, estudiantes, arquitectos, inversores... Todos, alguna vez, se manifestaron sobre Puerto Madero. Esos testimonios –que muchos creyeron vanos– fueron obrando con la misma paciencia con la que el agua horada la piedra.

Este libro constituye el reconocimiento de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. a todos los que contribuyeron, con ideas e inquietudes, a plasmar el modelo final. A quienes entregaron su esfuerzo a fin de alcanzar ese objetivo. Y a quienes, invirtiendo y construyendo, entendieron que era posible rescatar el viejo puerto de Buenos Aires y proyectarlo como un evidente signo de acción transformadora.

It started at the end of the 1980s. From that time until today, a succession of events turned the dreams of many people into a reality for every one. The objective was to transform the decaying old port area of Buenos Aires. And it was successfully achieved. After all those years of intensive work, during which a new model of management was introduced in Argentina, we believe that the story of the recovery of this area of the city merits telling. Not only "collecting words", as Mr Borges pointed out, but also through images.

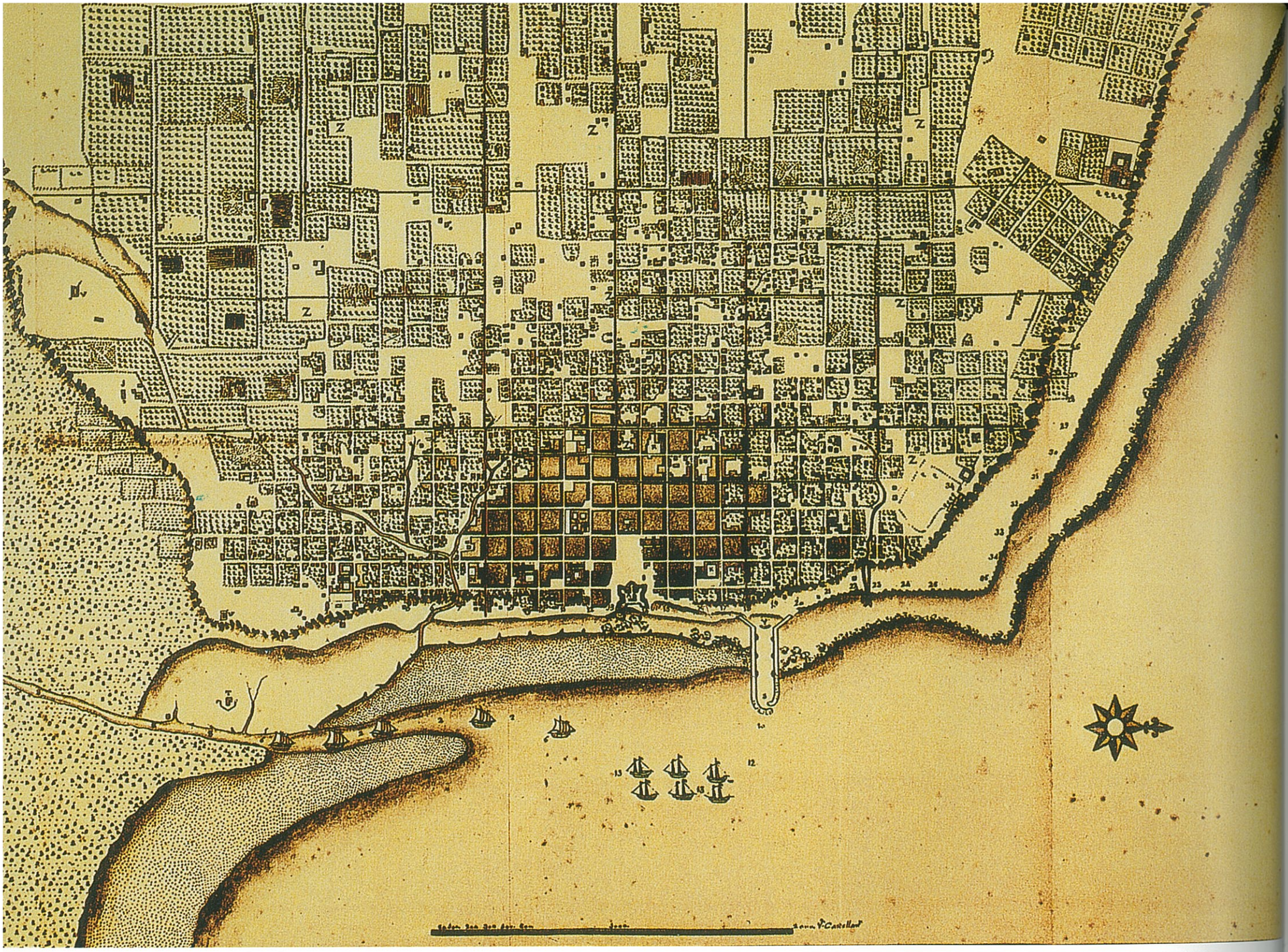
Using these two tools, we will show the evolution and the magic of renovation undertaken by *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.*, which thoroughly integrated this space into the metropolis that embraces it.

Words and images depict a joint effort, one led by Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. with the participation of men and women from every sector. This task displayed, at every stage, professional judgement, rigor and responsibility. It is for this reason that this story does not have a single leading figure. It has hundreds, perhaps thousands. Many of these date from the arrival of the Spanish colonizers until today, contributed in their own way to give the old port of Buenos Aires the magnificent appearance it offers now – one that enchants the whole world.

Visitors, sea-farers, observers, tourists, merchants, businessmen, students, architects, investors – at some point all of them expressed their thoughts about Puerto Madero. These opinions – that many considered futile – had a gradual influence on the transformation process, in the same way that water erodes stone away.

With this book, Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. aims to acknowledge the work of all those who contributed with their ideas, effort and concerns, in transforming this project into a reality. And furthermore, to all those who with their investment and building initiative realized that it was possible to recover the old port of Buenos Aires and turning it into a clear example of transforming action..

Historia
History



Puerto Madero
su historia

Puerto Madero
history

Félix Luna

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

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

A estos inconvenientes se sumaba otro: el deseado puerto no era tal. Las orillas occidentales del estuario del Plata eran bajas y barrosas,

When Juan de Matienzo, magistrate of Charcas, suggested to the King the necessity to found a city right where don Pedro de Mendoza established the first Buenos Aires in 1536, it was because he considered it crucial to *"open the doors to the land"*. Indeed, the urgency of establishing another way of communicating with Alto Perú, mainly with Potosí, was clear, since the only existing route was the long and dangerous one that came down from the Isthmus of Panama, passing by Lima and the ragged range of hills to reach the big argentiferous center. A route through to the *Río de la Plata* (literally, Silver River and also known as River Plate), with stopovers in Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán and Salta, was a much shorter option with less natural obstacles to face.

This idea led Juan de Garay to found again the city of Buenos Aires in 1580. A city that was a dim outline, considering its small population, the lack of mineral resources within the area and the hostility from the native indigenous (reflected in the impossibility to induce them to form a labor force).

Plano del año 1782 de la Ciudad de Buenos Aires y Plaza de la Santísima Trinidad. Puerto de Santa María de Buenos Ayres, que muestra la relevancia de La Boca del Riachuelo para la navegación.

A 1782 map of Buenos Aires City and the Santísima Trinidad Square. The Port of Santa María de Buenos Ayres shows the importance of La Boca (the mouth) of the Riachuelo River for navigation. ■

La construcción del puerto se inició en marzo de 1887.

The port's construction started in March, 1887.

la profundidad de las aguas en las cercanías de la nueva población era escasa y las orillas estaban erizadas de toscas. A lo cual debía agregarse la cantidad de bancos de arena existentes en todo el trayecto del río, desde su embocadura en el Atlántico, obstáculos mal conocidos en la época que significaban peligros mortales para la navegación. Con lo cual "la puerta de la tierra" no era más que una iniciativa voluntarista, que podría tener andamiento en el futuro pero que entonces, últimas décadas del siglo XVI y primeras del XVII, eran insuperables.

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

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

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

Hoy no tenemos idea de la importancia del cuero, materia prima para elaborar toda suerte de objetos. No sólo zapatos sino fornituras y correajes para los soldados, forro de los ejes de los carruajes, muchísimos objetos para el hogar, incluso para forro de paredes en las casas

Grúas y furgonetas se ordenaban rítmicamente sobre la calle entre depósitos y diques.

Cranes and vans, rhythmically distributed in the streets, next to the warehouses and docks.

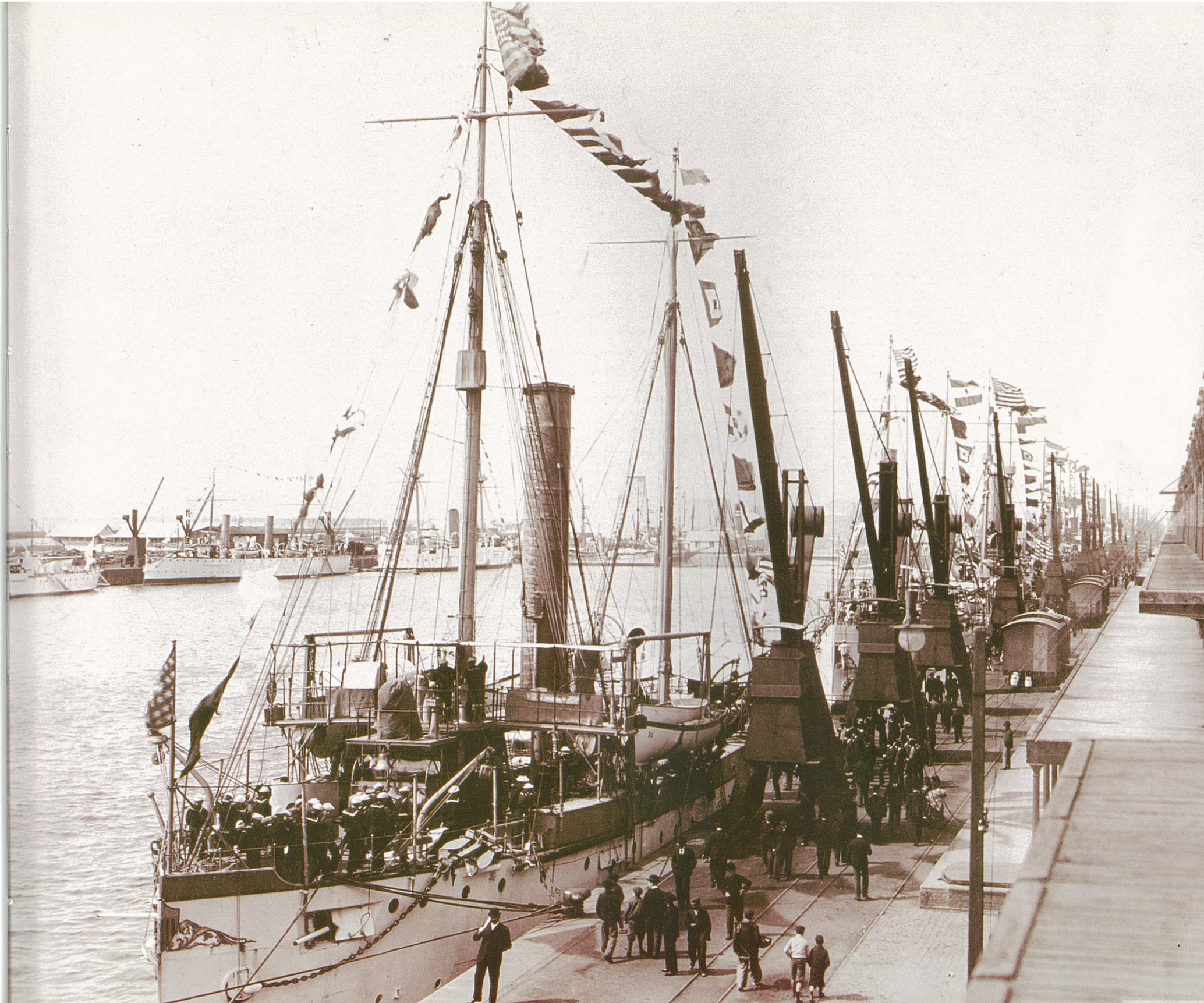
These were not the only drawbacks: the highly sought-after port was far from being finished. The western shores of the River Plate estuary were low and muddy, the waters next to the new settlement were barely deep and the shores were abounding in tosca-stones. Furthermore, the existence of sandbanks – a not so well-known obstacle during that time – throughout the river, starting from its mouth in the Atlantic Ocean, represented a deadly threat for navigation. In this way, *"open doors to the land"* was just an ambitious initiative that could have been achieved in the future but at that time – at the end of the 16th century and beginning of the 17th century – was simply unrealizable.

Thus, it is not a surprise that to arrive at Buenos Aires, the scarce, registered ships – in other words, authorized by the Crown – had to drop anchor more than three miles from the settlement, helped by *chalupas*[1] to unload goods and let passengers off the ships. If the waters were low, the help of big wagons pulled by oxen to struggle to the shore was a vital necessity. This could only be achieved if a sudden *sudestada*[2] did not occur; otherwise, the ships would remain visible from the shores without being able to disembark or embark passengers and goods.

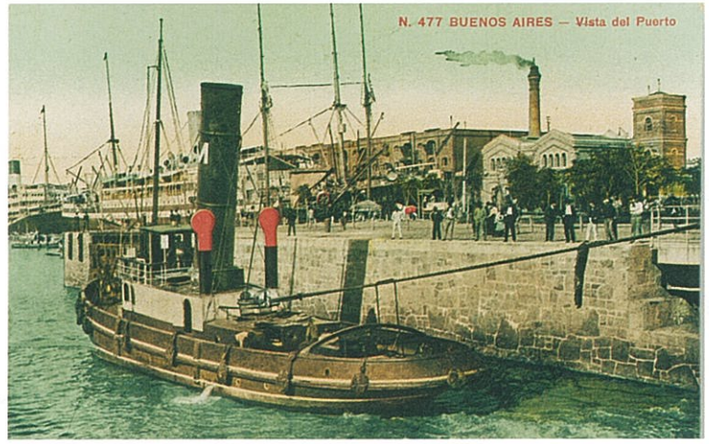
What a port! And still it was the only possible entrance point to the southern continent from the Atlantic side. As a result, Buenos Aires – very slowly at first – became eventually the end (or the beginning, depends on your perspective) of "*del Plata* route" that led to Tucumán and Alto Perú. And even to Chile, since some travelers avoided navigating through the Patagonian shores surrounding the fearsome *Cabo de Hornos* (Cape Horn) and preferred instead to disembark in the city founded by Garay, and ride on horses or wagons across the extensive pampas that separated the *Silver* city from the Andes. With a non-existent port, Buenos Aires was an inevitable stop on the way to the Southern Cone region.

On the other hand, the city, very poor in the first decades of its existence, did not possess goods for trade and, thus, navigation of the river was not particularly attractive from a financial perspective. This situation changed only when the *porteños* (literally, port-dwellers, as the locals are called) discovered leather.

Nowadays, we do not appreciate the significance of leather, as a raw material to manufacture a wide variety of goods. Like shoes, but also



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



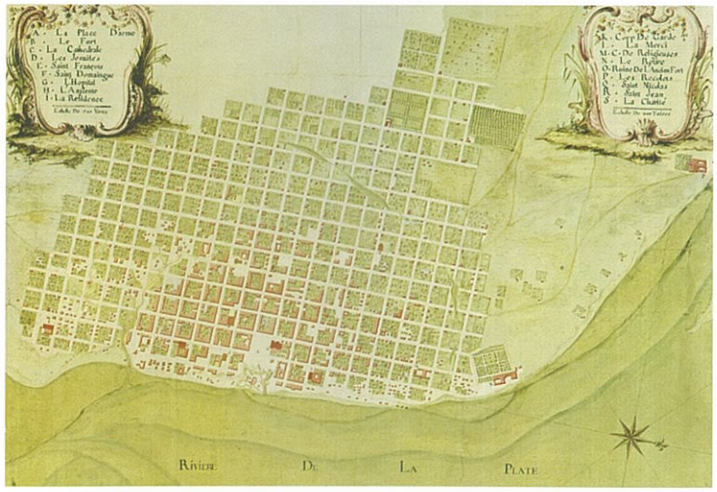
Postcards from the beginning of the 20th century offer scenes from Puerto Madero in all its glory.

más ricas, petos y corazas, petacas y otras muchas cosas. Europa estaba siempre ávida de cuero y aquí, en las pampas bonaerenses, vagaban millones de vacunos mostrencos.

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

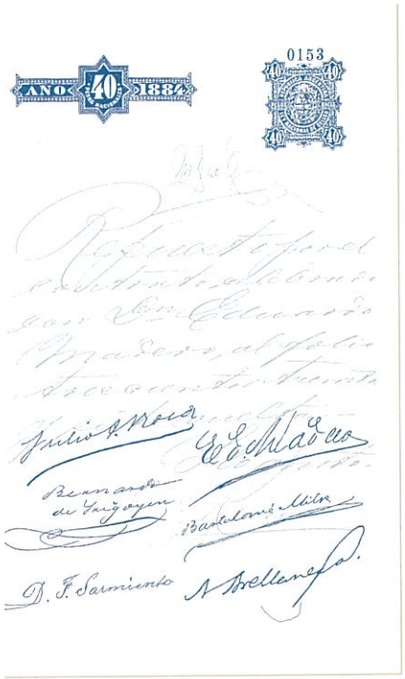
accessories and belts for the soldiers, covers for carriages' axles, diverse household goods; and even as wall linings in stately homes, bibs, breastplates, and cases, among many other objects. Europe was always eager for leather goods and here, in the Buenos Aires pampas, millions of unclaimed cattle were roaming around.

It was then, around 1620, when the dairy and cattle period began. Groups of eight or ten tough and strong men would get together and head to the immense pampas region. When they encountered a stock of cattle with no visible owner, they rode their horses in groups to subdue the animals with the help of something of the sort of a lance. Once they ensured a large number of animals were lying in the ground, they would slit their throats and skin them. The remaining bones, meat, and horns were left abandoned there as waste. The leathers were loaded on to wagons and later, in Buenos Aires, were tanned, so they could be shipped to Europe. Thus, leather became the main export good for the people of Buenos Aires, and the profits gained enabled them to import in return what the city needed most – mainly, slaves. The job of loading the leather was a long and arduous task, as wagons were required to get to the ships. A quay, even a small one, would have helped a lot,



Plano de la Ciudad de Bs. As. Año 1740. Arriba, las tierras ganadas al río corrieron la línea urbana unos 1.000 metros río adentro.

Buenos Aires City map, from 1740. Above: The land that has been reclaimed from the sea created a new city line, 1000 meters into the river.



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

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

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

since we know there was nothing in the city founded by Garay that bore the slightest resemblance to a port.

In 1617, Buenos Aires was raised to the category of Head of the Río de la Plata Department. However, the successive governors that administrated it did nothing in favor of the port. On the contrary, they were involved in smuggling and in the forced sales of ships that, in principle, arrived at Buenos Aires out of necessity, but in practice, arrived to sell their cargo at auctions for the neighbors who paid poor amounts, with the authorities' complicity.

Not even in 1720, when Britain gained the monopoly of the slave trade, as a consequence of the Treaty of Utrech, did the port see any improvement. The miserable Africans, after an often long and terrible trip by sea, were chained up and transported in chalupas or wagons to the warehouses built by the British companies in the area of Retiro and what is now Parque Lezama square. There, the Africans had to recover from the trip so that they could start a new one, this time heading to the interior of the country and eventually to Alto Perú, where they would be sold.

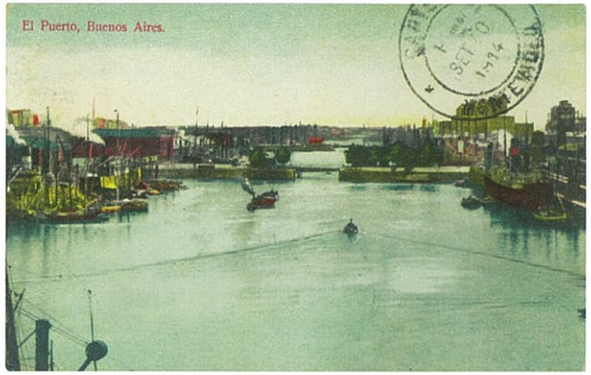
Such was the stench in those warehouses that many neighbors complained and on some occasions it was necessary to move the Africans to more remote areas of the city.

Yet in the middle of the 18th century a great rival emerged to compete with Buenos Aires as the main port of the region. And that was Montevideo. After its foundation by Bruno Mauricio de Zabala, it started to dream of replacing Buenos Aires as the main *"doorway to the lands"*. Many factors backed up this illusion, Montevideo offered a perfect bay – highly defensible –, a natural port with vastly superior conditions for embarking and disembarking passengers and goods than the one in Buenos Aires. In comparison, Montevideo´s access by water was ideal. But of course the Uruguayan city had two big natural obstacles that prevented passengers and goods from getting to the inland: the Uruguay River and the Paraná River. Anyway, the jealousy of the tradesmen and merchants of Buenos Aires to their potential rival endured for many years, so many that even around 1805 the consulate of Buenos Aires rejected the idea of installing a lighthouse at the entrance of the port of Montevideo.

Las firmas que rubrican el contrato para la construcción del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires, suscripto el 22 de diciembre de 1884. Derecha: Las obras en construcción del dique 2, inaugurado en 1890.

The signatures in the official contract for the construction of the Buenos Aires City Port, signed on December 22, 1884. Right: Dock 2 construction works. It was inaugurated in 1890.

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



Correspondence from the beginning of the century shows the predilection for the scenes from the port –a symbol of modern times and the city´s progress.

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

Sea como sea, recién en 1771, en vísperas de la erección de Buenos Aires como capital del Virreinato del Río de la Plata, el gobernador Juan José Vértiz encargó un proyecto de muelle al ingeniero Francisco Rodríguez y Cardozo, que no se concretó. La misma suerte corrió el encargo que en 1780 hizo el virrey Marqués de Loreto al marino e ingeniero Domingo Pallaré. Fue en 1802 cuando el virrey del Pino inició efectivamente la construcción de un muelle, proyectado por el ingeniero Martín Boneo. Se encontraba frente al Pozo de la Merced y tenía sólo 35 metros de largo, y aunque era pequeño y vulnerable a las grandes sudestadas, como se demostró en 1805 cuando fue destruido por una tormenta, al menos permitió que los pasajeros no tuvieran que chapalear en el fango y las toscas de las orillas antes de pisar tierra firme[3].

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

Sin embargo, algo se hizo, aunque no directamente relacionado con el puerto sino con la ribera del estuario. En 1845 se inició la construcción de un murallón que contuviera las aguas a lo largo del paseo conocido como La Alameda, inaugurado en 1804 por el virrey Sobremonte, entre las avenidas Rivadavia y Corrientes. Este murallón tenía cinco

At the end of the 19th century, the big packet boats and transatlantic ships that connected this side of the continent with Europe anchored in Montevideo, and the passengers from Buenos Aires and those heading to the city had to alight from the small boats that crossed the Río de la Plata to embark or disembark in the Uruguayan capital. Perhaps this rivalry between the two cities by the river was one of the reasons why Artigas firmly resisted in acknowledging the hegemony of Buenos Aires.

In any case, only in 1771, on the eve of the designation of Buenos Aires as the capital of the Viceroyalty of the Rio de la Plata, Juan Jose Vértiz, the then governor, entrusted the construction of a quay to an engineer, Francisco Rodríguez y Cardozo – a project that never came to life –. Neither was completed the commission viceroy Marqués de Loreto gave to the engineer Domingo Pallaré. It was only in 1802 when viceroy del Pino finally started the construction of a quay, designed by the engineer Martín Boneo. It was facing the deep pool of La Merced and was only 35 meters long, and even though it was small and vulnerable to the strong winds of the sudestadas (as in 1805 when it was destroyed by a storm), at least it meant that the passengers did not have to struggle around in the mud and tosca-stones of the shores before touching solid ground[3].

The independence wars diverted funds and concerns to the big emancipation dream, thus the heavy traffic that started in 1810 kept circulating in the same primitive conditions as before. But the tradesmen, especially the British, put pressure on the improvement of the port installations to help navigation. In 1820, the British engineer, James Bevans, drew the outline of a quay that Félix Castro and Guillermo Robertson brought to the government of Buenos Aires province, voicing the *"great necessity of a quay that every day becomes more urgent for our port"*. Bernardino Rivadavia, for his part, hired the engineer Carlos Pellegrini in Europe, with the same objective in mind. Civil wars, though, brought to an end all these initiatives.

However, something was accomplished, even though not directly connected with the port but with the shore of the estuary. In 1845, the construction of a wall to contain the waters, started along the extended esplanade known as *La Alameda*, inaugurated in 1804 by the viceroy Sobremonte, between Rivadavia Avenue and Corrientes Avenue. This

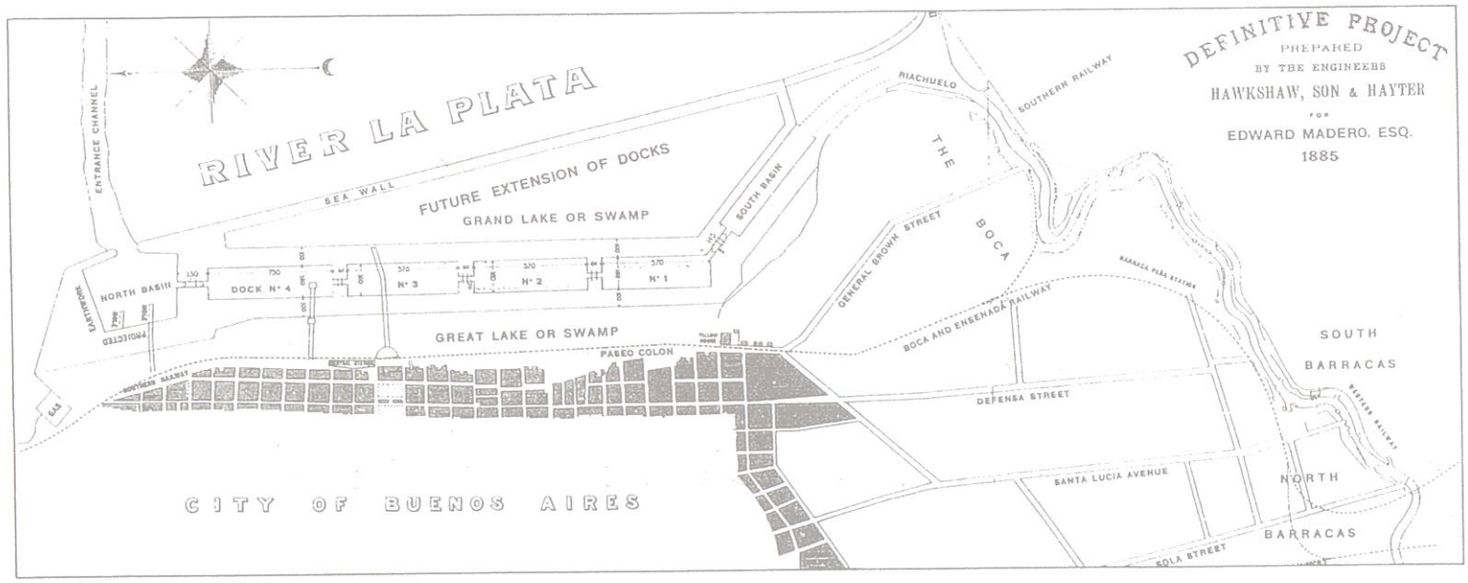
El elegante Muelle de Pasajeros construido en 1855 se internaba unos 200 m en el río.

The elegant Passengers' Quay, built in 1855, extended 200 meters into the river.

metros de alto, con un parapeto de pilares que sostenían un vallado de hierro. Se emplearon para la construcción ladrillos de los hornos de Juan Manuel de Rosas, gobernador de Buenos Aires en ese entonces. La obra se inauguró en enero de 1847 y aunque la Legislatura resolvió dar al murallón y al paseo adyacente el nombre de la extinta mujer de Rosas, éste pidió que se lo denominara Paseo de Julio y así fue conocido hasta el principio de este siglo.

wall was five meters tall, with a parapet consisting of pillars, which supported an iron fence. Bricks from Juan Manuel de Rosas' kilns, then governor of Buenos Aires, were used to build the wall.

The work started in January, 1847 and even though the legislative body of the city decided to name the wall and the promenade after Rosas' late wife, he asked to give the place the name of *Paseo de Julio* (literally, July's Walk) and it was known by this name until the beginning of the 20th century.



Proyecto definitivo para el Puerto de Buenos Aires de Eduardo Madero. Derecha: la Aduana Nueva de Taylor. Construido en 1855, era el gran edificio que los viajeros podían atisbar cuando llegaban a Buenos Aires por el río.

Buenos Aires Port's Definitive Project, by Eduardo Madero. Right: Taylor's New Customs. Built in 1855, this great building was the first sight travelers got of Buenos Aires when arriving by river. ■

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

Cuando, después de la caída de Rosas, la provincia de Buenos Aires se separó del resto de la Confederación, los dirigentes porteños plantearon con mucha claridad sus prioridades. En este sentido era fundamental

The wall did not provide a solution to the problem of a non-existent, fully-fledged port but, at least, protected the area against the big sudestada storms that made the river reach up to 25 de Mayo Street, leaving all kinds of debris.

When, after Rosas' fall, Buenos Aires province decided to separate from the Confederation, the leaders of Buenos Aires clearly stated their

que Buenos Aires acentuara su condición intermediaria, pues sólo los ingresos aduaneros la habilitarían para los ingentes gastos que la provincia rebelde debía afrontar: en primer lugar, mantener las fuerzas necesarias para preservar la autonomía porteña frente a los ataques confederales, luego armar al Estado con todos los atributos del poder y finalmente hacer de Buenos Aires un modelo de riqueza y prosperidad que fuera un ejemplo para las provincias que respondían al gobierno de Paraná.

Para ello, lo primero era construir algo parecido a un puerto y erigir una aduana. En 1854, el gobernador Pastor Obligado promulga una ley por la que se autoriza a su gobierno a invertir hasta 1.200.000 pesos en la construcción de un muelle para pasajeros. Joaquín Tudury propiciaba la construcción de un gran rompeolas sobre el río para hacer un puerto de cabotaje. Emilio Castro propone un gran muelle frente a la ciudad. Juan M. Carreras apuesta también a un muelle, pero sobre el Riachuelo. Vicente Casares, Rafael Trelles, Juan Martín Estrada presentan diversos proyectos. Finalmente, se designa a una comisión que encarga a Gerardo Bosch la construcción del discutido muelle. En febrero de 1855 comienzan los trabajos, que se inauguran solemnemente en septiembre de ese mismo año.

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

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

Perspectiva aérea de antaño que permite observar la disposición de los diques con relación a la costa y la ciudad.

An aerial view from a different epoch shows the dock's layout in relation with the coastline and the city.

priorities. In this respect, it was essential for Buenos Aires to emphasize its intermediary role, for only the customs revenues would enable the rebellious province to pay the huge subsequent expenditures. Firstly, to keep an army force to preserve the autonomy of Buenos Aires from the confederate attacks. Secondly, to build up the state with all the attributes of power and, finally, to make Buenos Aires a model of wealth and prosperity, so as to set an example for the other provinces that were ruled by the government of Paraná.

To accomplish this, it was crucial to build a port or something of the sort and to construct a customs building. In 1854, the governor Pastor Obligado passed a law authorizing his government to invest up to 1,200,000 pesos in building a quay for passengers. Joaquín Tudury favored the construction of a big breakwater through the river to create a coastal port. Emilio Castro suggested building a big quay in front of the city. Juan M. Carreras also endorsed this idea, but in the Riachuelo River. Vicente Casares, Rafael Trelles, Juan Martín Estrada also submitted different designs. Finally, a selected commission entrusted Gerardo Bosch in the construction of the controversial quay. In February, 1855, the work started, and in September of the same year the quay was formally inaugurated.

The building works were directed by Edward Taylor, a British engineer. The quay was constructed perpendicularly to the *Paseo de Julio*, between the present streets of Bartolomé Mitre and Sarmiento, and extended over the river for 210 meters. It was made of hard wood and in its central part a track was installed to enable the use of dump cars for loads and luggage. By suggestion of Prilidiano Pueyrredón, two stands built in Britain were installed – of octagonal shape, corrugated iron roofs and molten iron structures – to serve the needs of the customs' workers. Four masonry pillars with vases and allegorical patterns welcomed the visitors. Some years later, a ten-meter tall lighthouse was installed there. Ultimately, four cranes and a round stand completed the facilities.

This modest quay – later demolished when the building work of Puerto Madero started – welcomed in later years the remains of Rivadavia, San Martín and Sarmiento.

Of the same great importance was the Customs building, also called *Aduana Nueva* (literally, New Customs) that was also started in 1855,

Pero tan importante como el muelle fue el edificio de la aduana o Aduana Nueva, que se empezó a construir, también en 1855, sobre los planos elaborados por el ingeniero Taylor. Era una construcción en hemiciclo que aprovechaba el foso del antiguo Fuerte, sobre las barrancas del río, y a continuación de la fachada este de los restos del mismo. Estaba separado de éstos por una calle que más tarde fue aprovechada para tender los rieles del ferrocarril a Ensenada. Tenía dos pisos con ventanas de arcos de medio punto y contenía un lugar para depósito de mercaderías –el gran reclamo de Bartolomé Mitre desde las páginas de la prensa– así como un patio de maniobras y una torre de tres cuerpos.

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

Pero evidentemente, estas construcciones no daban soluciones definitivas a los problemas derivados de la carga y descarga de mercaderías y al embarque y desembarco de personas. Los navíos que llegaban a Buenos Aires tenían mayor calado, la navegación a vapor se generalizaba y los inmigrantes arribaban cada vez en mayor número. Después de la batalla de Pavón (1861), cuando la Nación Argentina se unificó y el gobierno nacional se instaló en la ciudad porteña, el tema del puerto adquirió una enorme importancia. Fueron varios los proyectos que se presentaron en adelante y muchas las polémicas que suscitaron: recién en la década de 1880 se comenzó la construcción de un puerto como el que necesitaba el país. Sin embargo, una empresa privada construyó un muelle en el Bajo de las Catalinas, a la altura de la calle Charcas, a mediados de la década de 1870; el malecón se internaba en el río y hacía un ángulo recto para atenuar el oleaje. Fue demolido cuando se iniciaron las obras definitivas del puerto[4].

Para reseñar los avatares que sufrieron los diversos proyectos, nada mejor que seguir la síntesis que hace el historiador norteamericano James R. Scobie en su libro *Buenos Aires del Centro a los Barrios*[5].

El flamante puerto fue escenario de la recepción multitudinaria al presidente de Brasil Manuel Campos Salles en 1900.

In 1900, the brand new port hosted the crowd that welcomed the president of Brazil, Manuel Campos Salles.

following the designs of the British engineer Taylor. In the shape of a semicircle, it made use of the old Fort's moat over the river slopes, along the remains of the Fort's eastern façade. It was separated from these by a street that was later used to lay the railway that led to Ensenada. The building had two stories with round arch windows and offered space to store goods – the main complaint made by Bartolomé Mitre through the press – as well as a maneuvers yard and a triple tower.

This building was the first glimpse of the city when travelers arrived in Buenos Aires by river. The Customs building symbolized the great aspirations of this port city. Nowadays, the remains of the bonded warehouse is part of the Governmental House Museum and when you see them you can only admire the quality of its construction and the yearnings of progress and greatness that the building itself suggests.

But, of course, these constructions did not provide definitive solutions to the problems associated with the loading and unloading of goods and embarking and disembarking of passengers. The ships that arrived in Buenos Aires had deeper drafts, steam navigation was becoming more popular, and the number of immigrants that arrived in the city was in constant growth.

After the battle of Pavón, in 1861, with the unification of Argentina as a nation and the settlement of Buenos Aires as the seat of the national government, the issue of the port greatly rose in importance. Many legislative bills were passed in the following months and many controversies aroused, only in the 1880s did the work start to deliver the proper port the city had needed for so long. However, around 1875, a private company built a quay in the Catalinas area, close to Charcas Street. The seafront penetrated into the river, creating a right angle to reduce the swell. It was also demolished when the final building work of the port started[4].

To review the vicissitudes suffered by the different projects, it is best to follow the summary by James R. Scobie, an American historian, in his book "Buenos Aires del Centro a los Barrios" (literally, Buenos Aires, from Downtown to the Suburbs)[5].

In 1870, the national government and the government of Buenos Aires province signed a contract with the famous British engineer John F.

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

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

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

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

Huergo y Madero: dos personajes –admirables por su perseverancia y por la habilidad con que supieron atraer adhesiones a sus respectivas propuestas– que encarnaron dos ideas diferentes para dotar a Buenos Aires de la entrada y salida que conectaría a la Argentina con Europa. Los dos chocaron reiteradas veces, los dos consiguieron popularizar sus respectivos proyectos, los dos movilizaron a los diarios, los políticos, las fuerzas del comercio en pos de sus proyectos. Finalmen-

En los diques y su entorno se desarrollaba una intensa actividad. Entre 1900 y 1905 se construyeron depósitos para el almacenamiento de mercaderías. Los edificios fueron diseñados en Inglaterra y armados en el lugar pieza por pieza.

Around the docks and the environs there was a lot of activity. From 1900 to 1905 many warehouses were built to store goods and merchandise. Buildings were designed in England and later constructed, piece by piece, on site. ■

Bateman, who participated in the design of London´s drainage system, to assess the location of the future port. Bateman stayed in Buenos Aires for more than a month and returned to London in 1871, leaving the plans he draw to the authorities. He suggested a big dock facing Plaza de Mayo square, with access through two channels, one in the north and the other in the south to the Riachuelo River. His project was the object of fierce criticism and was later ignored. Guillermo Rigoni also submitted a project in which he proposed a round dock set five kilometers from the coast – a very expensive, mammoth enterprise – that eventually was rejected as well.

In fact, the debate in the 70s and beginning of the 80s focused on the conflicting projects of two leading figures that polarized the press and public opinion. It was seen as a fierce and constant struggle between two opposing conceptions.

Luis Huergo was born in Buenos Aires from a wealthy merchant family. He started his studies in a Jesuit school in Maryland, USA. In 1870, he completed his civil engineering studies in the University of Buenos Aires, and he was the first professional of this field to get a degree from this university. He was a representative in Congress and senator of Buenos Aires; he built up bridges, roads, canals and irrigation works. But his ultimate dream was to plan and build the port of Buenos Aires, and he devoted many years of his life to reaching this goal.

On the other side, Eduardo Madero, who was born in 1832 in Buenos Aires, from a family devoted to agricultural work, founded a company of exports and imports and was also interested in submitting a plan to build a port with British know-how and capital.

Mr. Huergo and Mr. Madero: two important figures – admired for their persistence and their ability to attract supporters to their respective proposals. They embodied two different ideas that would provide Buenos Aires with the way in and way out to connect Argentina with Europe. They both clashed several times while trying to promote their enterprises; they both made use of the press, politics, and business forces in pursuit of their projects. At the end, as we shall see, Mr. Madero won, though he died before the port – which would eventually bear his name – was finished.

Los carros provenientes de Plaza Once y Plaza de Mayo atiborraban el paisaje portuario. La lentitud en la carga y descarga vaticinaba el ocaso prematuro de Puerto Madero.

Carts coming from Plaza Once and Plaza de Mayo squares jammed the port landscape. The slow process of loading and unloading goods anticipated the early twilight of Puerto Madero. ■

La bandera argentina flamea en uno de los muelles del puerto. *Argentina´s flag flies in one of the docks of the port.*

te, como veremos, triunfó Madero, aunque falleció antes de que el puerto que llevaría su nombre terminara de construirse.

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

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

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

In short, Mr. Huergo proposed to make use of the Riachuelo River and its surroundings, to canalize it, so that it would be possible for the ships with deep draft to enter the port. For his part, Mr. Madero´s idea was to build the port installations facing the Plaza de Mayo square, with one dock and two access canals. Around these conceptions revolved the struggle that would last until the mid-1880s. For many, Mr. Huergo represented, according to Scobie, *"the Creole tradition and the nationalistic development of Argentine economy"*, while Mr. Madero reached modernization and progress by means of European know-how and technology.

Mr. Madero traveled to England in the mid-60s and returned with a specific design to suggest, and it was accepted by the Ministry of Interior. It consisted of building two docks, one dry dock and a deep water canal in front of Plaza de Mayo square. Mr. Mitre, a national senator, supported by the newspaper he owned, La Nación, strongly objected to this project, stating that this should be first studied thoroughly by the Congress.

In the end, the project involving a contract with Mr. Madero was dismissed. In this way, Mr. Madero was defeated.

In 1875, on the other hand, the provincial and national authorities partially approved Mr. Huergo´s project and gave green light to the modification of the Riachuelo River´s mouth and to the dredging of a nine feet access canal. Slowly but surely the port works continued and at the end of 1878 some ships from overseas were able to anchor in the Riachuelo River and to dock in the warehouses of La Boca. Of course, this meant an increase in the commercial activities in the southern region of Buenos Aires. But the conflicts of 1880 put an end to the subsidies promised by the national government. However, at the end of the 1880s, Julio Argentino Roca´s government paid almost the complete promised subsidy and Mr. Huergo went to England to order new dredgers. In 1881, the Province Legislature approved an agreement to dredge the Riachuelo River to 21 feet and Mr. Huergo, for his part, included in his project the construction of a series of parallel dykes that would be built over the shore reaching Plaza de Mayo square, protected by a breakwater.

Thus, Mr. Huergo won the battle.

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

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

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

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

La fragata Sarmiento amarrada en uno de los muelles, cuando aún estaba en actividad.

The frigate, Sarmiento, moored in one of the docks, while still on active duty.

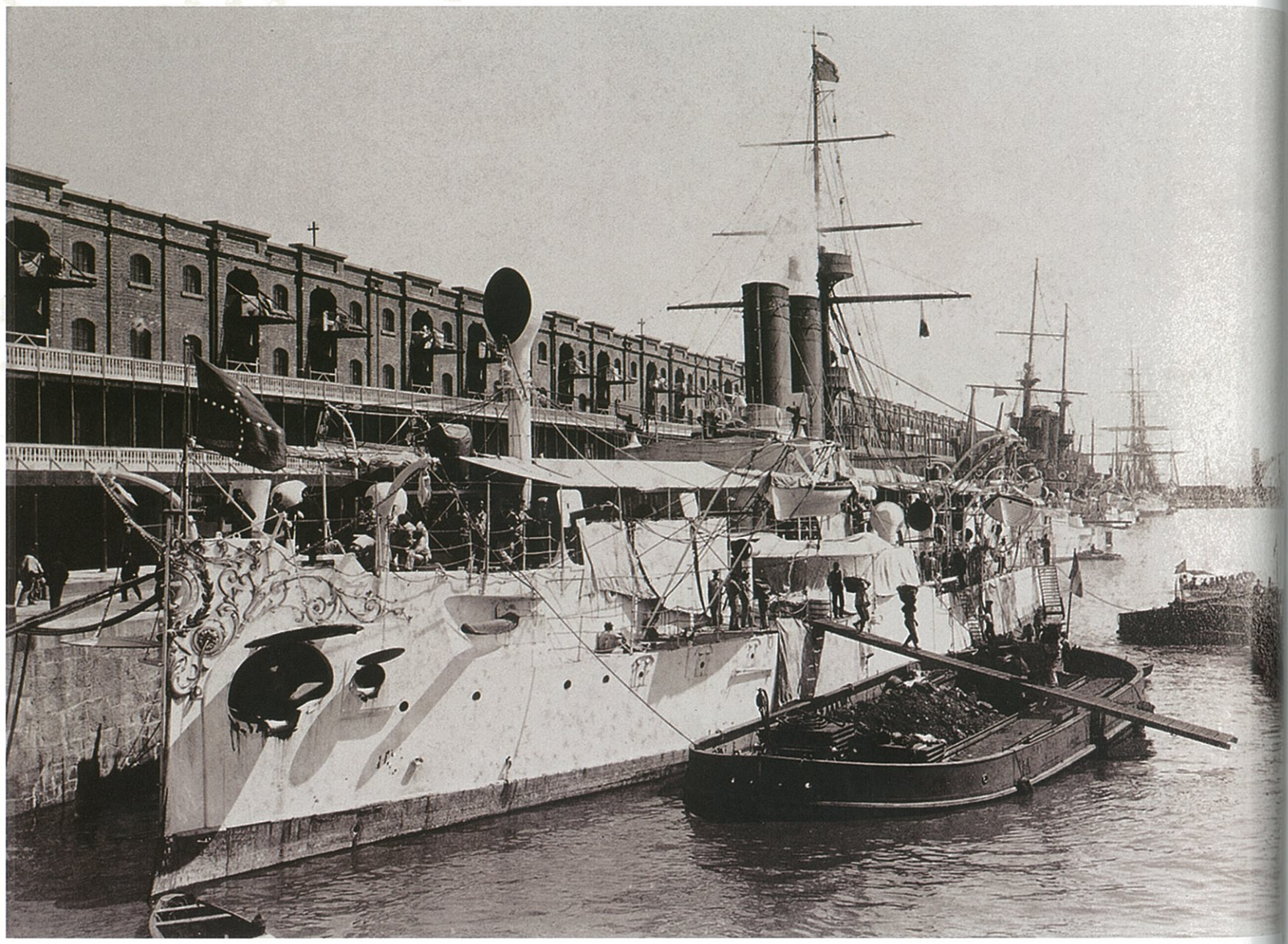
The possibility of La Boca becoming the port of Buenos Aires was far from being remote. From mid-19th century onwards, a large population had settled in this area, mainly Genovese, with vast experience in sea matters and in maritime trade.

There were several small shipyards and the Riachuelo River was seemingly a perfect haven against the big sudestadas that used to lash the shores of the river. A port for ships from all over the world in La Boca would mean an enhancement of the southern area of the city and even the surrounding area, divided by the Riachuelo River, part of the Buenos Aires province. La Prensa newspaper enthusiastically supported this idea, and the senator Adolfo Dávila, linked to the newspaper from the Paz family, declared in the Senate, in 1882, that the Congress already had expressed its opinion regarding La Boca as the best location for the port of Buenos Aires and that the national government should be in charge of its construction. Was it a definite triumph for Mr. Huergo?

But Mr. Madero did not waste his time. In 1881 he traveled to London, where he managed to get the advice and participation of Sir John Hawkshaw, perhaps the most prestigious engineer of England, and the promise from Baring Brothers to provide the required funds. The project included four docks and two canals, one in the north and one in the south; all this over reclaimed lands from the river between Retiro and the environs of La Boca, with the main part in front of Plaza de Mayo square. In June, 1882, he officially presented these plans to the authorities of Argentina.

And suddenly the situation turned. Between September and October of 1882 the Congress passed a law allowing the Executive to hire Mr. Madero to build the port. A brilliant speech by Carlos Pellegrini played a decisive role in the Representatives' approval. In the Senate, meanwhile, only one member opposed the project.

However, Mr. Huergo's supporters proudly displayed the important achievement of the transatlantic "L'Italia", with a 15-feet draft, being able to anchor in the Riachuelo River. In fact, 23% of the ships coming to Buenos Aires and 35% of their tonnage arrived in La Boca. But Mr. Madero, triumphant after the passing of the law, traveled again to England to confirm the technical supervision of Hawkshaw and the



El Presidente del Brasil llegó a bordo de "El Riachuelo", en visita oficial.

In an official visit, the president of Brazil arrived on board of "El Riachuelo".

Antiguas imágenes que componen el perfil portuario.

These old images contribute in creating a profile of the port area.

La Oficina Hidráulica de Movimiento del Puerto se erigía en Dique 4.

The Port's Water Traffic Office was built in Dock 4.

empresas que suministrarían las máquinas necesarias para los trabajos. Ahora sí, todo se iba encarrilando.

A fines de 1884 el presidente Roca suscribió el contrato definitivo en una solemne ceremonia a la que asistieron Mitre, Sarmiento y Avellaneda, quienes suscriben junto al Presidente de la Nación la escritura que a tal efecto se labra. Ratifican así la voluntad inmanente de unidad, grandeza, prosperidad y desarrollo comercial en todos los pueblos del mundo.

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

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

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

Sobre el espigón sur de la Dársena Norte, Edouard Le Monnier diseñó la sede del Yatch Club Argentino. Los galpones son un claro exponente de la arquitectura industrial inglesa, el ladrillo a la vista en las fachadas y la forma de las aberturas caracterizan a estos edificios concebidos como depósitos. Las guías adosadas a sus paredes facilitaban las tareas de almacenamiento.

Edouard Le Monnier designed the base of the national Yacht Club in the south Terminal of the North Basin. The storehouses are a clear example of the British industrial architecture –brick facades and the shape in the openings are characteristic of this type of buildings conceived as warehouses. The guides attached to the walls helped the storage tasks.

finance from the Baring Brothers, as well as the hiring of the companies that would supply the required machinery to undertake the works.

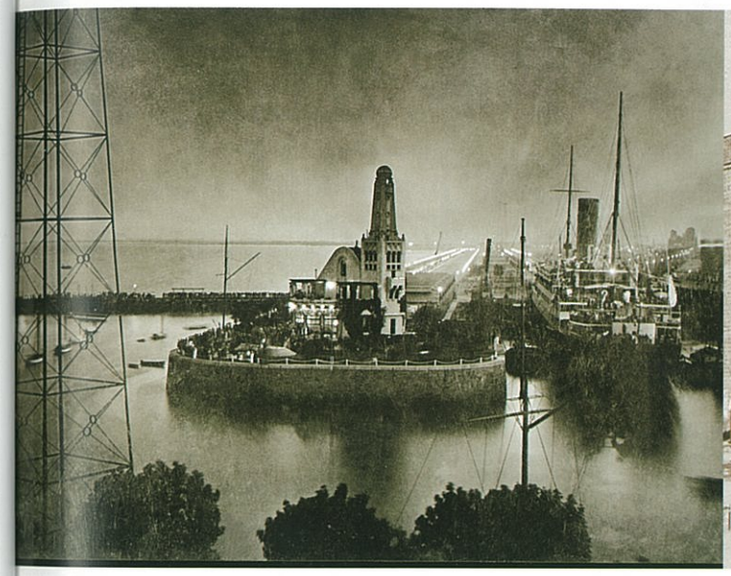
And, so, everything seemed to be on the right track.

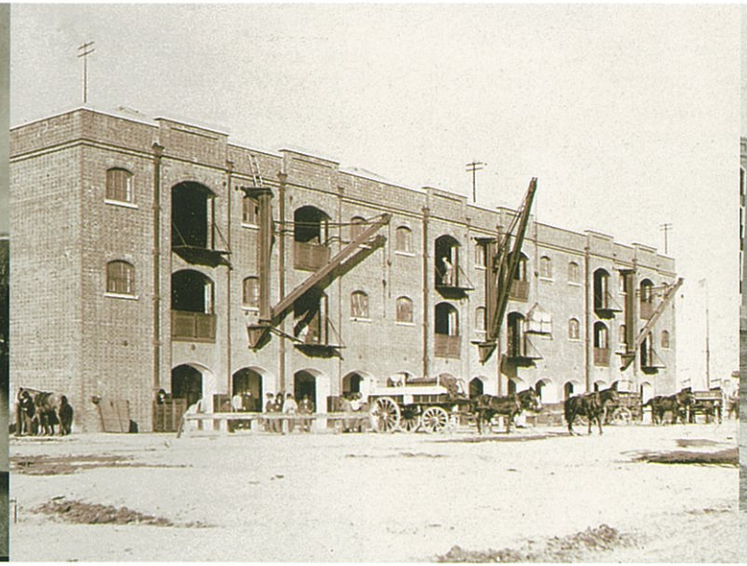
At the end of 1884, president Roca signed the definite contract in a solemn ceremony, where Mr. Mitre, Mr. Sarmiento and Mr. Avellaneda also attended and signed together with the President of Argentina the corresponding deed. Thus consolidating the immanent and global will of unity, greatness, prosperity and commercial development.

For his part, Mr. Huergo – who anyway had continued struggling for his project and was rejoiced in witnessing the arrival of the British ship "Mac Duff" with a 20-feet draft at the Riachuelo River in 1883 – decided to lay down his arms in January, 1886. He had to fight in a tough battle and had lost. He continued, almost until his death, publishing and giving lectures in defense of his thesis, while right in front of the historical Plaza de Mayo the docks were being built, following the designs of his rival.

It was a colossal building work that was carried out with amazing continuity in spite of the changes in the government and the financial problems of the country. In Britain, Madero's firm hired Armstrong, Mitchell & Co. to perform the hydraulic works and Thomas A. Walker for the civil works; both corporations took care of the works until its conclusion.

In January, 1889, the first – southern – dock was inaugurated by the vice-president Carlos Pellegrini in a solemn ceremony, where he happened to call the enterprise *"Puerto Madero"* (literally, Madero's Port); a name that lasted forever. In 1890, dyke 1 and dyke 2 were inaugurated. In 1891, there was an impasse in the construction due to the serious financial crisis the country was experiencing. But the leading sectors of Buenos Aires knew that it was urgent and essential to complete the construction of the port. And in 1892, with the help of subsidies approved by the Congress, the dyke 3 was finished. In 1895, another loan allowed the accomplishment of the task; Madero died one year before the completion. In 1897, dyke 4 opened its doors, located close to the Retiro area, and one year later the controversial northern canal was also opened for navigation. Finally, Puerto Madero was a reality. From the very center of the city every one could see the reddish





TARI

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

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

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

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

Para resumir la significación de Puerto Madero podemos transcribir las palabras con que Scobie cierra el capitulo dedicado a esta obra: "El grupo comercial surgido a partir de la Independencia y especialmente desde mediados del siglo XIX, tendió a establecerse al norte de la Plaza de Mayo. Por esta razón, mayoristas y minoristas, intereses inmobiliarios y transportes tendían a radicarse con evidente empeño en las áreas

warehouses, built with bricks from England and the silhouette of the ships in the docks. The construction of the port came to 36 million of gold pesos altogether, 16 million more than the original budget.

However, when the port was finished, it was clear that its size and scale was too small. There was no error in the construction, rather the trade of goods, exports and imports, as well as the volume of passengers had grown exponentially. Nobody could have foreseen such growth. In 1910, for instance, estimates showed 30000 ships arriving and departing from the port. This situation pushed the port to its limits, mainly affecting the transportation of goods.

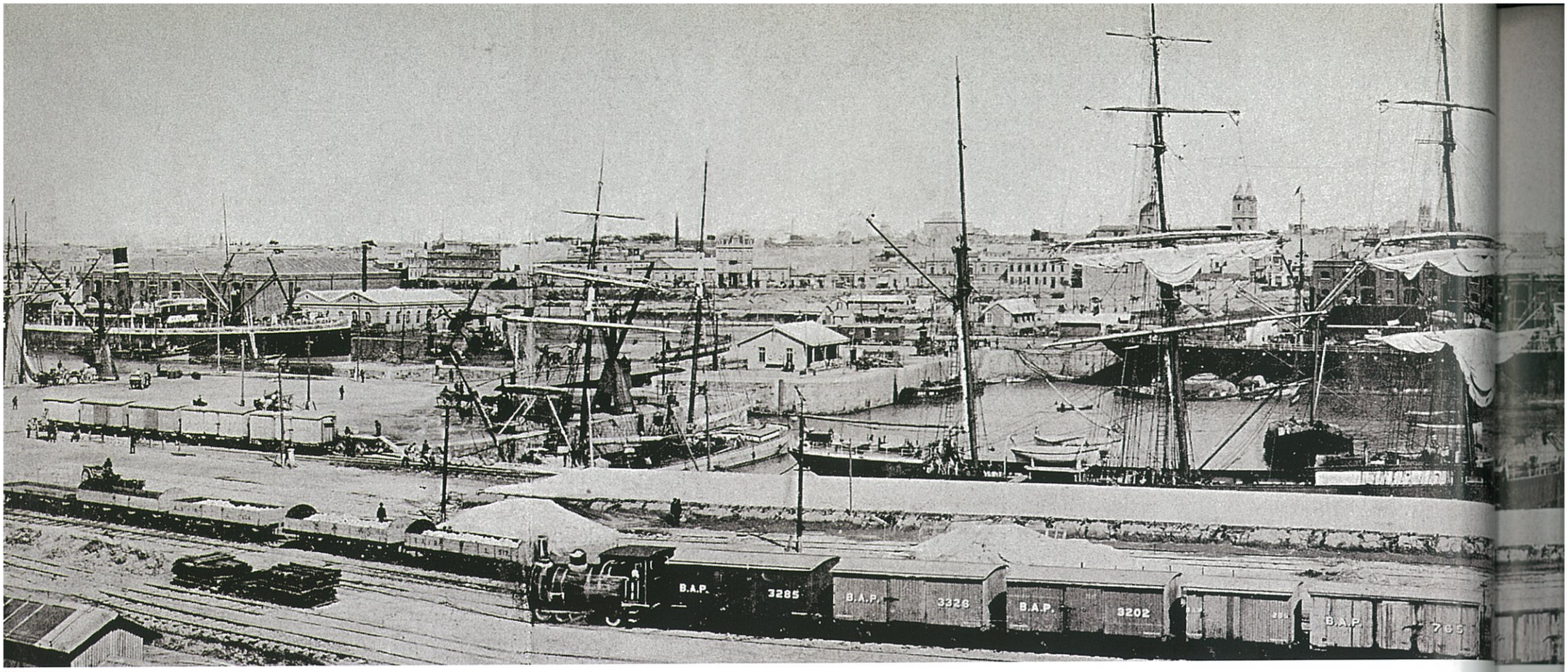
Getting from Plaza Once square to Plaza de Mayo square was a slow and arduous task, which continued in the long wait to load or unload goods in the packed docks. This very slow process was threatening the economic growth and, of course, protests abounded.

In 1902, the government of President Roca approached Elmer Cothell, an American engineer, in search of possible solutions. A specialist in ports in his native country, Cothell suggested the building of a breakwater to protect the port from the battering of the river, mainly to make the job easier in the northern dock. A year later, the government sent Gustavo Jolly and Luis Curutchet, both engineers, to Europe to get an insight in to port problems and solutions. However, their report was not taken into consideration. A Dutch engineer, who was running the port of Antwerp, felt that the inefficient management of the port, rather that its design, was the main issue to be solved. The reorganization of the General Management of the Port, which took place in 1911, was probably a result of this. The truth is that Puerto Madero was not able to successfully serve its purpose. And here is where the history of this enterprise should come to an end, but it is worth noting that as a result of this evidence the building works of *Puerto Nuevo* (literally, New Port) started in subsequent years, and that they were finished only in 1926.

To sum up the importance of Puerto Madero, it is illuminating to quote the last lines of the book by Mr. Scobie about Puerto Madero: *"The commercial sector that emerged after the Independence, and particularly in mid-19th century, tended to settle in the north of Plaza de Mayo square. Thus, wholesalers and retailers; those with vested interests in real estate, and transportation*

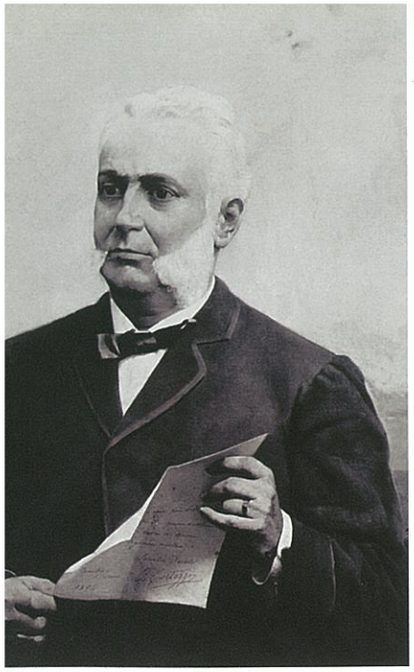
Muelles congestionados y una toma aérea que brinda una perspectiva del trazado costero que cobijaría al puerto.

The congested docks, and this aerial view gives a perspective of the coastline's profile, which will later include the Port. ■



Arriba, una panorámica del puerto, construido con tecnología y capitales británicos.
Abajo, acto en el que se suscribió el contrato definitivo para la construcción del puerto, 1884.

Above: panoramic view of the port, built with British know-how and capital; and the 1884 meeting, where the definitive contract was signed.



Retrato de Eduardo Madero (1832-1894).

Portrait of Eduardo Madero (1832-1894).

oeste y norte de la Plaza. La construcción de las instalaciones más importantes del puerto, inmediatamente al este de la misma, reforzaba esta tendencia, garantizando la prosperidad y expansión del grupo. Las autoridades nacionales pertenecían en su mayor parte –por lo menos después de la formación de una autoridad nacional efectiva bajo la presidencia de Mitre en 1862– a este grupo comercial y a sectores políticos provincianos que habían venido a Buenos Aires y que apoyaban también decididamente la concentración sobre Plaza de Mayo y sus accesos oeste y norte. Además, la influencia de los bancos extranjeros y los intereses importadores y exportadores, unidos a los compromisos financieros de las autoridades nacionales y a los intereses comerciales más recientes, favorecieron decididamente al Puerto Madero. Los ingleses, a causa de sus estrechas vinculaciones comerciales con la Argentina, así como por sus recientes inversiones en ferrocarriles, gas, compañías de tranvías y préstamos al gobierno nacional, asumieron el principal papel al proporcionar ayuda técnica y capital para el proyecto de Madero. Para todos estos grupos, el grandioso plan de Madero ofrecía muchas más posibilidades para la especulación y el enriquecimiento que el más modesto de Huergo. La gran superficie de tierra que había que ganar al río, los hombres y máquinas necesarios para la construcción, las oportunidades de especulaciones en bienes inmuebles y la promesa de una mayor expansión en la actividad comercial contribuían a despertar un intenso entusiasmo. (...) La construcción de Puerto Madero, en consecuencia, reforzó la centralización de la ciudad en la Plaza de Mayo".

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

1. Embarcación pequeña. **2.** Tormenta con huracán del sudeste. **3.** *El Puerto de Buenos Aires*, por Eduardo H. Pinasco, Bs. As., 1942. **4.** *Historia del Puerto de Buenos Aires*, por Rafael E. Longo, Bs. As., 1989. **5.** Ed. Solar/Hachette, Bs. As., 1977.

companies, tended to settle clearly in the northern and western areas of the square. The most important port facilities, built right in the eastern area of the square, reinforced this trend, ensuring the prosperity and expansion of the sector. The national authorities belonged mainly to this commercial sector – at least after the set up of a genuine national authority under President Mitre's government in 1862 – and to political groups from the provinces that had moved to Buenos Aires. They also supported this concentration around Plaza de Mayo square, particularly in the northern and western areas. Moreover, the influence of the foreign banks and interest in exports and imports, together with the financial commitments signed by the national authorities and the more recent commercial interests, clearly favored the development of Puerto Madero. The British – because of their close commercial ties with Argentina and their recent investments in railroads, gas, streetcar companies and the loans to the national government – took a leading role in offering know-how and capital for the development of Mr. Madero's plan. For all these groups and sectors, the magnificent project designed by Mr. Madero offered many more possibilities for speculation and enrichment than the one designed by Mr. Huergo. The vast land that would be reclaimed from the river, the men and machineries that would be involved and the promise of a greater expansion in trade had contributed to the awakening of an enormous enthusiasm. (...) The construction of Puerto Madero, thus, consolidated the centralization of Buenos Aires around Plaza de Mayo square".

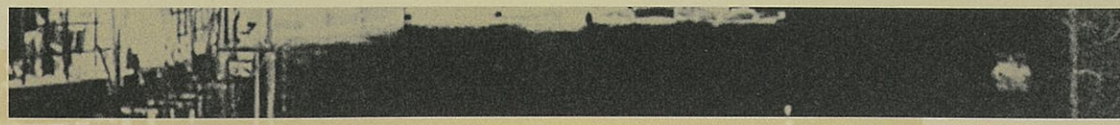
These were the last words of the American historian in his chapter about Puerto Madero. It should be added that Puerto Madero occupied a rough and deserted urban space; it limited the river with beautiful and impressive building constructions, and it established for many decades Argentina's entrance and exit overseas. Its purpose having been accomplished, now it has another goal – also closely connected with our city – to enhance its urban skyline and to improve the quality of life of its inhabitants. This could have never been dreamt of by Eduardo Madero, but nonetheless it is a tribute to his view and his creative genius.

1. Small vessel. 2. Storm with hurricane-force winds from the southeast. 3. El Puerto de Buenos Aires, by Eduardo H. Pinasco, Buenos Aires, 1942. 4. Historia del Puerto de Buenos Aires, by Rafael E. Longo, Buenos Aires, 1989. 5. Solar/Hachette Publications, Buenos Aires, 1977.

Derecha: toma aérea, desde el Sur, que permite apreciar la alineación de los cuatro diques.

Right: this aerial view, from the South, depicts the four docks alignment in the area.

1925-1989



"Esos puertos inactivos tienen un encanto suplementario que les viene del hecho de estar intactos pese a su abandono. El agua turbia y lisa de los diques tiene una apariencia aceitosa: las grúas oxidadas que se levantan cerca del borde, en posiciones diferentes, parecen haber interrumpido en modo brusco su actividad y haber quedado inmóvil en medio de una maniobra; las vías férreas por las que en otra época llegaban los vagones cargados de cereales están recubiertas por el pasto; los

grandes tanques de combustible, así como el metal de alguna vagoneta olvidada, corroídos por la intemperie, los galpones, enormes, abiertos, vacíos, invadidos cerca del techo por arbustos que crecen entre los ladrillos, no almacenan más que masas de penumbra en los rincones en los que antes acumulaban mercancías…".

***El río sin orillas,* Juan José Saer**

"These inactive ports have an additional charm, one that comes from remaining intact in spite of its neglected condition. The muddy and still waters of the docks have an oily appearance –the rusty cranes rise near the edge, in different positions, giving the impression they had stopped their activities abruptly, leaving incomplete an important maneuver. The railroad tracks that once carried the wagons loaded with cereals, now are covered with grass; the big fuel tanks and the metal of a forgotten

dump car, corroded by the exposure to wind and weather; the warehouses –immense, open and empty– are victims of bush encroachment, between the bricks, near the roofs. Once they used to store goods, now there are only masses of semidarkness..."

***The boundless river,* by Juan José Saer**

El Puerto
desactivado

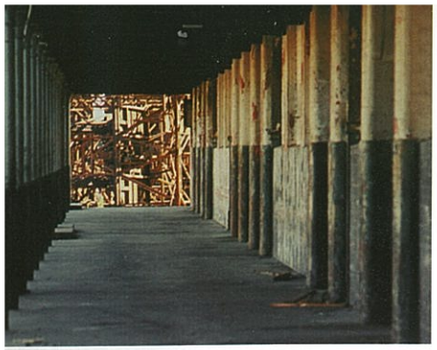
The Port
deactivated

El acceso a la costa se restringió y un área vital de la ciudad quedó fuera de uso.
A través del proceso llevado adelante por la Corporación, la ciudad volvió a acercarse a su frente de agua. La reja que la separaba del río no existe más.

The coastal access was restricted and a crucial area of the city remained unusable.
Through the process carried out by the Corporation, the city reestablished contact with its waterfront. The railing that kept the city and the river apart does not longer exist.

A los pocos años de la inauguración de Puerto Madero –que tuvo lugar el 28 de enero de 1889–, junto con la Dársena Sur finalizan tres décadas de proyectos no concretados, debates parlamentarios e intereses encontrados. Puerto Madero fue grandioso para la época, señaló un cambio de escala de los emprendimientos en el país. Desde su inicio cubrió la costa, desde el Riachuelo hasta Retiro, con una cadena de diques comunicados por canales. Los diques se extendieron desde una Dársena Sur comunicada con la boca del Riachuelo, y por ende con acceso desde el Canal Sur, hasta una gran Dársena Norte, para cuyo acceso hubo de dragarse una nueva entrada: el Canal Norte. Esta cadena acuática continua se encerró con dos grandes rellenos: el primero, entre la vieja línea de la costa y la margen oeste de los diques; y el segundo, al este de los diques y hasta una nueva línea de costa sobre el río abierto, que conformó la isla triangular de Buenos Aires. El acceso a la isla se resolvió mediante puentes giratorios que salvan los estrechos canales entre los diques. Los rellenos crearon generosos espacios

Only a few years after the inauguration of Puerto Madero –that took place in January 28th, 1889– with the South Dock ended a three-decade period of unfinished projects, parliamentary debates and opposing interests. Puerto Madero was something grandiose for the time. It meant a change in the scale of the enterprises undertaken in the country. From the start, it covered the coast, from the Riachuelo River to Retiro, with a series of docks interconnected through canals. The docks extended from the South Dock –connected with the mouth of the Riachuelo River, and therefore with access from the South Canal– to a North Dock, that needed a new entry to be dredged for its access: the North Canal. This continuous water chain found its closure with two important fillings: the first one between the old coastal line and the western margin of the docks; and the second one to the east of the docks to reach a new coastal line on the open river, constituting the triangular island of Buenos Aires. The access to the island was granted through revolving bridges that connected the narrow canals between the docks. The fillings generated vast spaces



que sirvieron para resolver tanto las instalaciones de depósitos como las vías y playas de maniobras ferroviarias, calles de circulación y otras obras de infraestructura. Esta obra, si bien exhibió una gran capacidad operacional, al mismo tiempo evidenció falta de una visión futurista.

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

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

Las superficies terrestres no alcanzaban para la carga, descarga y otras operaciones portuarias. Así Puerto Madero no cumplía su objetivo y perdía progresivamente su uso original, al igual que los puertos de Londres y Liverpool, en los que se había inspirado Madero. Se decide la construcción de las obras del Puerto Nuevo, basado en la idea primigenia de Huergo. Las obras empiezan en 1919 y el puerto se inaugura en 1925. De esta manera, Puerto Madero queda inactivo, situación que se torna irreversible. Los sistemas de carga y descarga encuentran en los *containers* un modo de almacenamiento más práctico y ágil, y los galpones se tornan inadecuados.

El esquema de Madero proveyó amplio espacio para las playas ferroviarias, hasta el punto en que aún hoy es el único lugar en que pueden unirse las tres líneas que parten de Retiro. Con las terminales de infraestructura sectorial habría de convertirse, con el tiempo, en una barrera urbanística. Buenos Aires es una ciudad que tiene su centro sobre uno de sus bordes, la costa. La consolidación del tejido a partir de este núcleo y la inexistencia de opciones concéntricas que balanceen la casi exclusiva tendencia radial hacen que el borde de costa paralelo al casco céntrico sea concentrador de un abrumador sinnúmero de tensiones que se manifiestan no sólo en la ciudad, sino en el área metropolitana y en confines del territorio.

Con la inauguración del Canal Norte, en 1898, Buenos Aires había concretado el viejo sueño de Rivadavia de 1823, superando 75 años de

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

The cessation of port activities is reflected by the neglected buildings of the area.

that served for the better placement of warehouses, railroad tracks and the rail yards; as well as streets for circulation and other infrastructure works. Even though this construction displayed a great operational ability, it showed at the same time a lack of vision in the future.

After a couple of years from its opening, Puerto Madero experienced clear technical and operational problems. The Riachuelo River became a domestic port of internal circulation and an appendix of a slow complex. The years passed by and they proved that Mr. Huergo was not wrong in his thoughts about certain technical difficulties when he criticized Mr. Madero's project, and also that his own plan would be consolidated due to the urgent situation at this moment.

The growing shipping activity and the increase of navigation meant larger and bigger ships arriving at the port.

The platforms in land were not enough for the loading, unloading and other port activities. Thus, Puerto Madero was not attaining its main objective and it started to lose progressively its original purpose –the same occurred with the ports of London and Liverpool, which had served as an inspiration for Mr. Madero. It was decided the construction of Puerto Madero works, based on the original idea of Mr. Huergo. The works started in 1919, and the port was later inaugurated in 1925. Thus, Puerto Madero remained inactive –and this will represent a stagnant point. The loading and unloading systems will find in the containers a faster and more practical way to store goods; eventually warehouses will become inadequate.

Mr. Madero's plan provided vast spaces for the rail yards, to the extent that today this area known as Retiro allows the joint of three different rail lines. Buenos Aires is a city that has its center on one of its edges, the coast. The consolidation of the fabric spreading from this nucleus and the inexistence of concentric options that would provide a balance, in the almost exclusive radial tendency, made the edge of the coast that is aligned with the urban area to emerge as a spot that concentrated several tensions that became evident not only in the city, but also in the metropolitan area as well as in the far corners of the territory.

After the inauguration of the North Canal, in 1898, Buenos Aires had fulfilled the old and deep desire of Mr. Rivadavia in 1823,

D-3
S-2
BANCO DO BRASIL S.A.

La paulatina desafectación de Puerto Madero alejó a los habitantes de Buenos Aires del contacto con el río sobre el frente urbano.

The gradual cessation of Puerto Madero's activities dragged the inhabitants of Buenos Aires away from the riverside on the urban front.

frustraciones porteñas y argentinas. Se había llegado a un puerto moderno. Pero el puerto pronto perdió su título de Nuevo. Apenas transcurridos diez años de su terminación, en octubre de 1908, el Congreso de la Nación aprobó la ley mediante la cual se llamó a concurso de proyecto y precios para la ampliación del puerto. Se presentaron al concurso 13 proyectos y se eligió el de la firma C. H. Walter & Cía. en 1911.

El nuevo puerto, conocido desde entonces como Puerto Nuevo, se desarrolló en base al criterio de Huergo de peines abiertos, protegidos por una escollera, en áreas de relleno situadas al noroeste de la Dársena Norte.

overcoming 75 years of frustrations for the people of Buenos Aires, and Argentineans in general. A modern port was achieved. But the port soon lost its "new" condition. Only ten years after the works were finished, in October of 1908, the National Congress passed a law requesting projects and budgets to extend and enlarge Puerto Madero. Thirteen projects were presented and C.H. Walter & Co. firm was chosen in 1911.

The new port, known since then as Puerto Nuevo, was developed according to Mr. Huergo's idea of open *combs*, protected by a breakwater, in areas with fillings, situated northwest of the North Dock.

Antecedentes
de remodelación

History
of the renovation

Los planes para reconvertir Puerto Madero se habían sucedido sin éxito desde 1925, a pesar del potencial del área, debido a su gran extensión y su ubicación, en eje con Plaza de Mayo. Separado por una reja, la construcción del puerto le cerraba el paso a la ciudad hacia la costa. Buenos Aires, en el plano urbano, estaba sin río. La expansión administrativa y comercial se orientó hacia el norte, y barrios como San Telmo, Barracas y La Boca quedaron relegados.

Además, las iniciativas de intervención se habían topado con una infranqueable superposición de competencias, ya que en el área actuaban más de una decena de entes municipales, provinciales y nacionales. La Administración Nacional de Aduanas, la Administración General de Puertos y la Prefectura Naval Argentina convivían con empresas privadas que llevaban adelante en ese lugar actividades industriales.

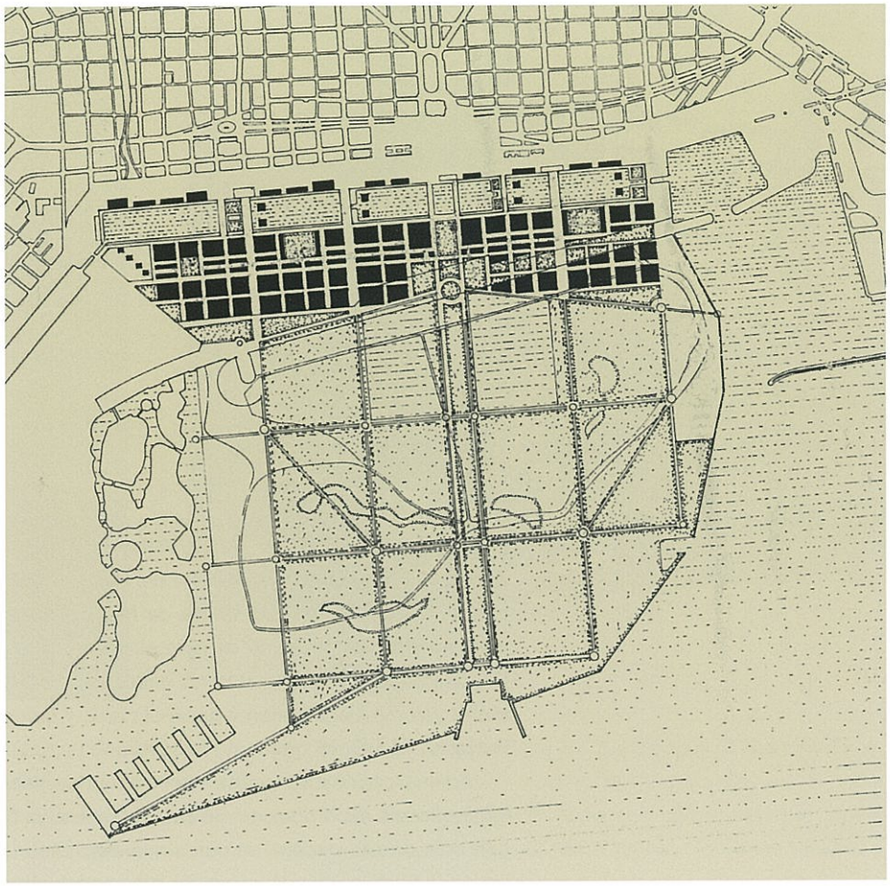
Los galpones, antiguos depósitos de mercadería, estaban ocupados por intrusos y uno de los edificios se utilizaba para guardar expedientes de la Justicia.

Different plans to renovate Puerto Madero were presented without success since 1925, despite the great potential of the area, due to its great extension and location, creating an axis with Plaza de Mayo square. Enclosed by a railing, the port blocked the city's access to the coast. Buenos Aires, in an urban level, lacked the presence of the river. The administrative and financial expansion towards the north meant that neighborhoods like San Telmo, Barrancas and La Boca were left aside.

Even more, the initiatives to intervene met insurmountable obstacles in the superimposing of competitions, since in the area there were more than a dozen national, provincial and local entities. The National Customs Administration, the General Administration of the Ports, and the Argentine Coast Guard Organization they all coincide with their private enterprises carrying out industrial activities in this area.

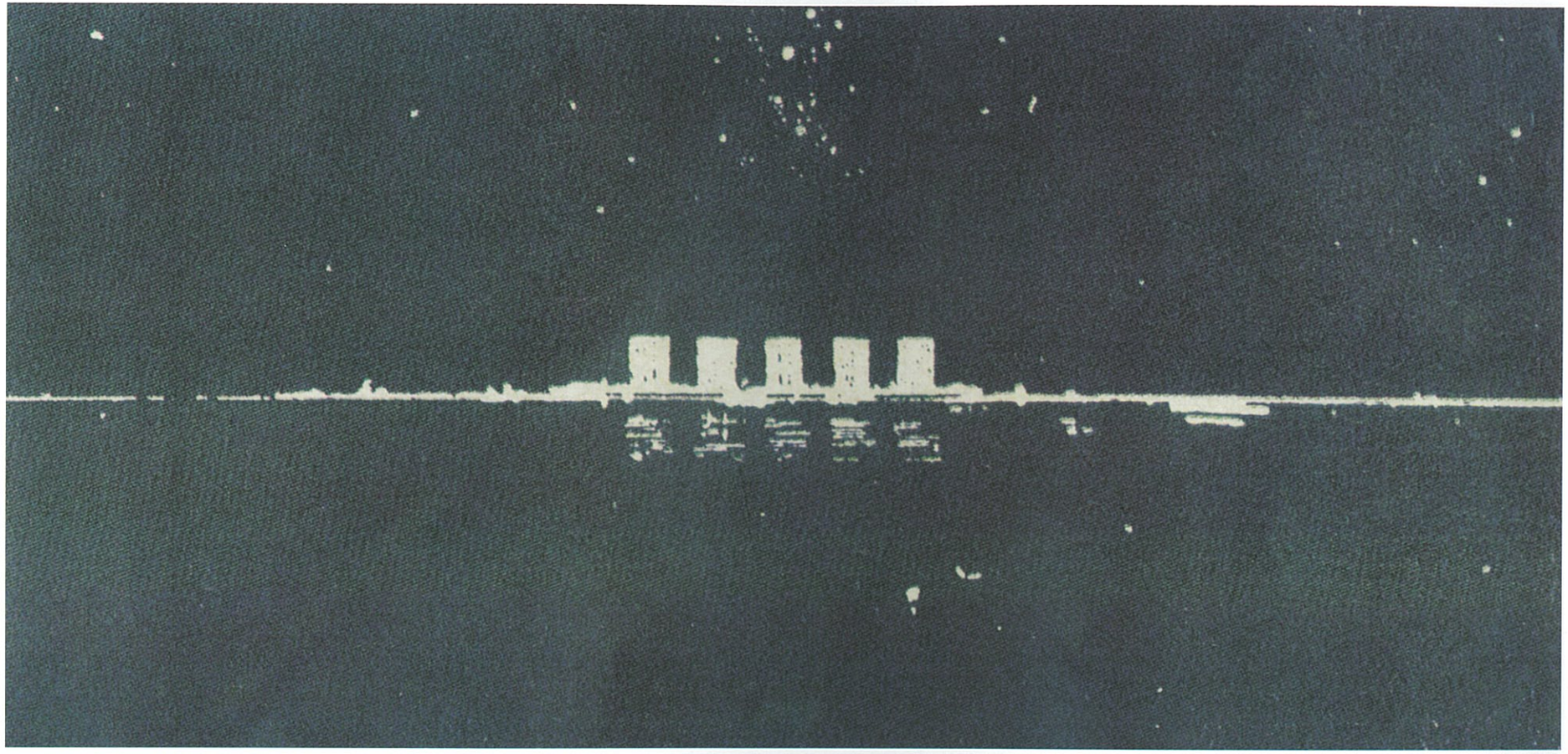
The warehouses, that used to serve for goods storage, were occupied now by intruders, and one of the buildings was used to store judiciary files.

A la izquierda: Plan de Renovación de la Zona Sur, 1970-1971, bajo la dirección de Juan Kurchan.
A la derecha: Proyecto de Ensanche del Área Central. Arqs. Álvarez, Raña-Veloso, Forster, Katzestein, Serra Valera.



Left: Renovation Plan for the South Area, 1970-1971, under Juan Kurchan's direction.
Right: The Project to widen the Central Area, by Architects Álvarez, Raña-Veloso, Forster, Katzestein, Serra Valera.

1929, croquis de Le Corbusier durante su primer viaje a Buenos Aires.
"... Buenos Aires, pura creación humana, pura creación del espíritu, block inmenso, elevado por el hombre, en el agua del río y de pie frente al cielo de Argentina" (Precisions, *1929).*



1929, sketch by Le Corbusier during his first visit to Buenos Aires.
"... Buenos Aires, all human creation, all creation of the spirit, a huge block, built by men, in the waters of the river, standing in front of Argentina´s sky" (Precisions, *1929).*

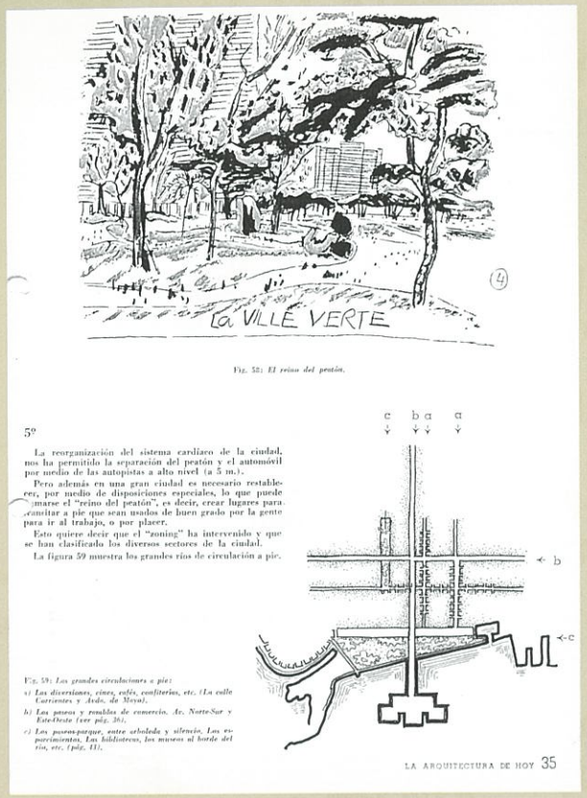


Fig. 58: *El reino del peatón.*

5º

La reorganización del sistema cardíaco de la ciudad, nos ha permitido la separación del peatón y el automóvil por medio de las autopistas a alto nivel (a 5 m.).

Pero además en una gran ciudad es necesario restablecer, por medio de disposiciones especiales, lo que puede llamarse el "reino del peatón", es decir, crear lugares para circular a pie que sean usados de buen grado por la gente para ir al trabajo, o por placer.

Esto quiere decir que el "zoning" ha intervenido y que se han clasificado los diversos sectores de la ciudad.

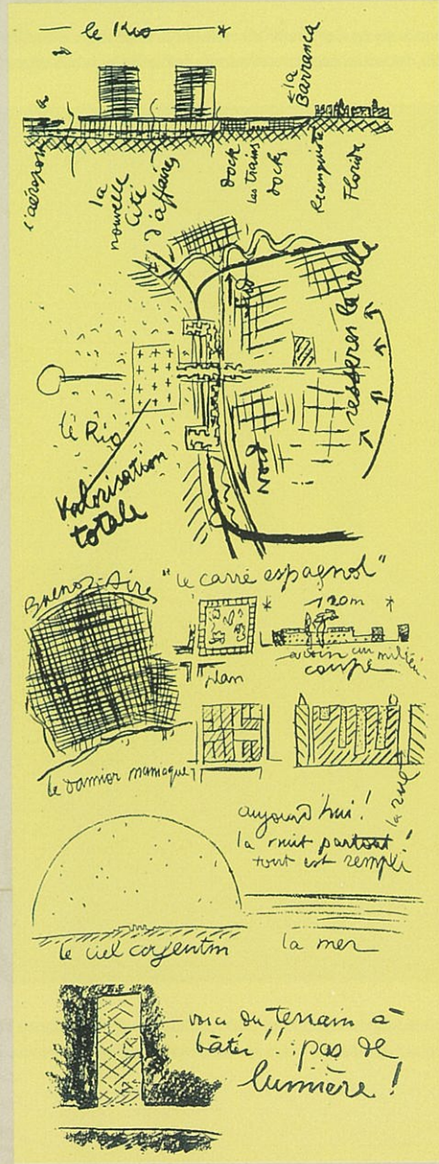
La figura 59 muestra los grandes ríos de circulación a pie.

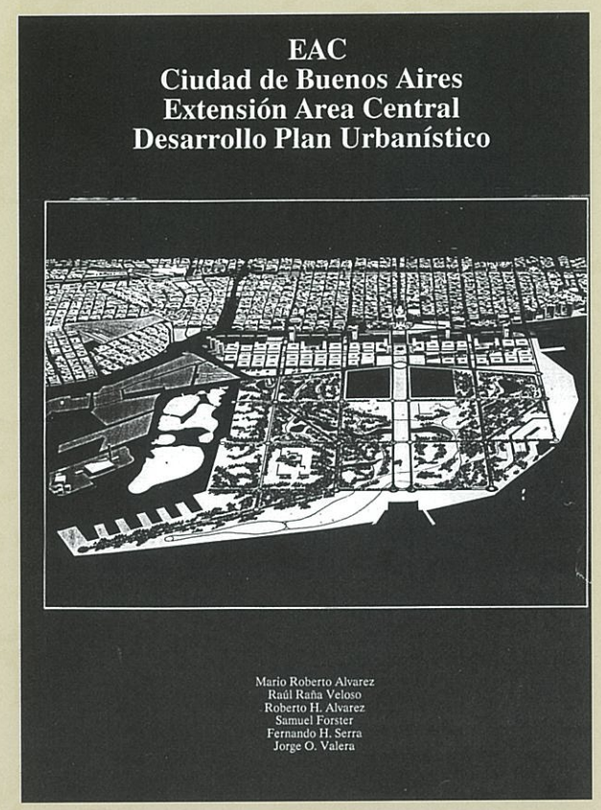
Fig. 59: *Los grandes circulaciones a pie:*

a) Las diversiones, cines, cafés, confiterías, etc. (La calle Corrientes y Avda. de Mayo).

b) Los paseos y rombos de comercio, Av. Norte-Sur y Este-Oeste (ver pág. 36).

c) Los paseos-parque, entre arboleda y silencio. Los esparcimientos. Las bibliotecas, los museos al borde del río, etc. (pág. 11).





***Izquierda y centro:** El Plan Director para Buenos Aires se publica en la revista* La Arquitectura de Hoy *Nº 4, 1947.*

Left and Center: The Director Plan for Buenos Aires is published in La Arquitectura de Hoy *magazine, no. 4, 1947.*

***A la derecha:** En 1980 se encara la probable extensión del Área Central sobre el conjunto de tierras disponibles de Puerto Madero que posibilitan nuevos usos del suelo.*

Right: In 1980 there was an approach to possibly extend the Central Area over the available lands of Puerto Madero, so it can serve for new purposes.

Más de medio siglo de intentos

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

More than fifty years of attempts

All along the last century until 1989, the plans for the city of Buenos Aires aimed at Puerto Madero: an area that remained standstill. Its central location and size turned Puerto Madero into the area of the city that could perfectly serve the needs of expansion of the main financial and administrative activities as well as those activities that follow recreational purposes.

1923-1925 Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio y el Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal.
Realizado por la Comisión de Estética Edilicia, bajo la intendencia de Carlos M. Noel.
Se destaca la jerarquización del Paseo Costanera Sur, a cargo del paisajista francés Jean-Claude Nicolas Forestier.

1930-1931 Proyecto del ingeniero Juan Briano.
Multiplicaba sobre el río las dársenas dentiformes de Puerto Nuevo, encerrando una gran dársena de la que derivaban las de atraque.

1929-1940 Plan de Le Corbusier-Ferrari Hardoy-Kurchan.
Propone un reordenamiento urbano global, con identificación de zonas por actividades y la refuncionalización del área de Puerto Madero, destinándolo a usos culturales, recreativos y administrativos. La reafirmación del frente costero como elemento emblemático de la ciudad se refuerza con la prolongación del eje de Mayo hasta una isla artificial, la *Cité des Affaires*, en la que se elevan cinco rascacielos.

1962 Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires.
Realizado en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires por la Organización del Plan Regulador, dota a la ciudad de un gran Parque Recreativo Central, destinando para ello el área de Puerto Madero más una superficie de 400 hectáreas de tierras a regular.

1923-1925 Organic Project for the Urban Development of the City and the Regulator and Reform Plan for the Federal Capital of the city.
It was carried out by the Aesthetic's Building Commission, when Carlos M. Noel was the Mayor of the city.
A highlight point is the revitalization of the *Costanera Sur* esplanade, held by Jean-Claude Nicolas Forestier –a French landscape gardener.

1930-1931 Project held by the engineer Juan Briano.
It multiplied the serrated docks of the *Puerto Nuevo* (New Port) over the river, creating a big dock containing the mooring ones.

1929-1940 Plan by Le Corbusier-Ferrari Hardoy-Kurchan.
It proposed a general urban reorganization, identifying the different areas according to its activities and assigning a new role to *Puerto Madero* –a center of cultural, recreational and administrative activities. The purpose was to reaffirm the coastal front to become an emblematic image of the city, reinforced by the extension of the *de Mayo* axis to an artificial island –the *Cité des Affaires*- from where five skyscrapers would rise.

1962 A Regulator Plan for the city of Buenos Aires.
It was conducted in the Municipality of Buenos Aires by the Regulator Plan Organization, providing the city with a big Recreational Central Park using not only *Puerto Madero* area but also nearly 1000 acres of unleveled land.

1969 Esquema Director del Año 2000 ORDAM/CONADE.
Dirigido por el Arq. Juan Ballester Peña, el Plan, realizado por la Oficina Regional del Área Metropolitana en dependencia del Consejo Nacional de Desarrollo, formula la sistematización del área central regional sobre la base de proyecciones de aumento demográfico.

1971 Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires.
Desarrollado por el Arq. Juan Kurchan, propone recuperar el barrio sur interviniendo en dos áreas claramente diferenciadas.
Una nueva codificación al sur de la avenida Belgrano erradica el uso industrial, creando actividades centrales de residencia y esparcimiento. Las actividades del área central se extienden al viejo Puerto Madero, lo que posibilitaría 100.000 nuevos empleos, complementados con comercios, hoteles y salas de espectáculos.

1981-1982 Ensanche del Área Central.
Este estudio, realizado por los arquitectos Mario Roberto Álvarez y Asociados, Raña Veloso y Asociados, y Serra Valera, incrementa la superficie del suelo estableciendo en un área de proyecto de 800 hectáreas, actividades del terciario que requieren ubicación central y un parque metropolitano de uso público.

1985 Convenio Facultad de Arquitectura y Urbanismo (UBA) Secretaría de Estado y Transporte.
Desde la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, el Arq. Juan Manuel Borthagaray encabezó el estudio de los antecedentes históricos y las propuestas anteriores, realizando un relevamiento físico del área que permitiera definir nuevas posibilidades programáticas y proyectuales del área de Puerto Madero.

1969 Year 2000 Director Plan ORDAM/CONADE
Directed by the architect Juan Ballester Peña, the Plan – drawn by ORDAM (Metropolitan Area´s Regional Office) together with CONADE (National Council for Development) – formulates the systematization of the regional central area based on the estimates of demographic growth.

1971 Renovation Plan for the Southern Area of Buenos Aires
It was developed by the architect Juan Kurchan, whose intention was to recover the southern neighborhood redesigning two clearly different areas. A new outline south of Belgrano Ave. replaces the industrial settlements to favor residential and recreational purposes. The activities of the main area would reach the old *Puerto Madero*, and this would create 100,000 new jobs, complemented with shops, hotels, theaters and movie houses.

1981-1982 Expansion of the Main Area.
This study, conducted by the architects Mario Roberto Álvarez and associates, Raña Veloso and associates, and Serra Valera, increases the area of the land, establishing –in an area of nearly 2000 acres– third sector activities that required central location and a Metropolitan Park for public use.

1985 Agreement between the Architecture and Town Planning Faculty of the University of Buenos Aires (UBA) and the State and Transportation Secretariat.
From the Architecture and Town Planning Faculty of the University of Buenos Aires, the architect Juan Manuel Borthagaray was the head of the study centered in the historical records considering previous proposals, taken into account the physical characteristics of the area to define new possibilities to project and conduct over the area of *Puerto Madero*.

Creación de CAPMSA

The Creation of CAPMSA

Puerto Madero, expansión natural del Área Central.
Su posición central en la estructura de la ciudad, continuación del eje histórico, lo convierte en una pieza urbana única y de valor estratégico.
La relación con la Plaza y avenida de Mayo, vinculan el centro político, con el nuevo barrio y el río.

Puerto Madero, a natural expansion of the Central Area.
Its central location within the structure of the city, as a continuation of the historical axis, makes of Puerto Madero a unique urban piece with strategic value.
Its proximity with the main Square and with de Mayo Avenue, favors the connection between the political center, the new neighborhood and the river.

Creación de CAPMSA

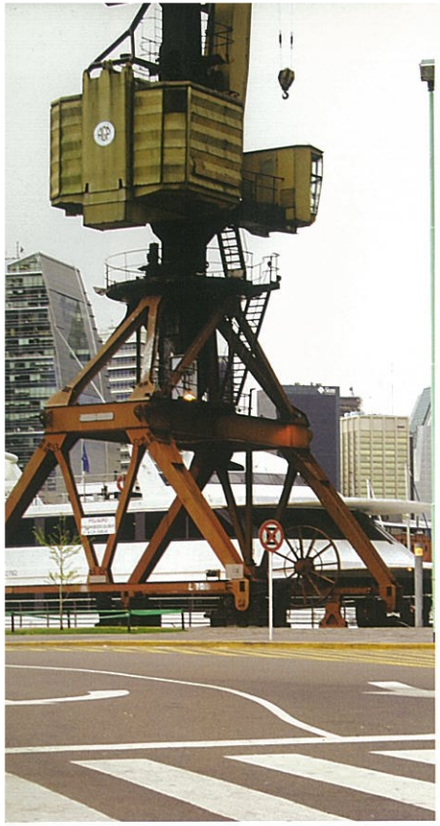
The Creation of CAPMSA

El 15 de noviembre de 1989, en Buenos Aires, se suscribe un convenio entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, el Ministerio del Interior en representación del Poder Ejecutivo Nacional y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires por el cual se acordó constituir una sociedad anónima, denominada Corporación Antiguo Puerto Madero, Sociedad Anónima.

El convenio fue aprobado el mismo año por el decreto presidencial número 1.279. A través del mismo y en virtud de la flexibilidad que le permitían las leyes promulgadas, el Estado transfiere el dominio de los terrenos a la nueva sociedad. La fracción de tierra tiene como límites, al Norte, la prolongación del eje de la avenida Córdoba, entre la línea municipal Este de la avenida Eduardo Madero y las tierras cedidas a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires por Ley 21.285; al Este, las tierras cedidas a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires por la misma Ley; al Oeste, la línea municipal de la avenida Eduardo Made-

On November 15th, 1989, an agreement is signed in Buenos Aires between the National Public Works Department, the Home Office in representation of the Executive, and the Buenos Aires city's Council, by which it is agreed to create a public corporation which was named *Corporación Antiguo Puerto Madero, Sociedad Anónima* (Old Puerto Madero Corporation).

The agreement was approved in the same year by the Presidential Decree Number 1.279 through which the State transferred the control and domain of these lands to the new corporation. The boundaries were, to the North, the extension of Córdoba Avenue, between the East city line of Eduardo Madero Avenue and the lands assigned to the Buenos Aires city Council by Law no. 21.285; to the East, the lands ceded to the Buenos Aires city Council, by the same law; to the West, the city line of Eduardo Madero



Las grúas recuperadas enfatizan, con su emplazamiento, las plazas generadas entre los galpones y edificios, y preservan el grato paisaje portuario.

The location of the recovered cranes emphasizes the spaces created between the warehouses and the buildings, and helps to preserve the pleasant port landscape.

ro y de la avenida Ingeniero Huergo; al Sudoeste, la línea municipal de la avenida Ingeniero Huergo hasta la prolongación virtual de la calle Brasil; y al Sudeste, la línea municipal de la prolongación virtual de la calle Brasil hasta su intersección con la tierra cedida a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires por Ley 21.285. Estas secciones catastrales incluyen los diques 1, 2, 3 y 4.

El Gobierno Nacional transfirió la propiedad de los terrenos de Puerto Madero –que tenían jurisdicciones superpuestas entre la Administración General de Puertos, la empresa Ferrocarriles Argentinos y la Junta Nacional de Granos, entre otras– a la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires brindó las correspondientes normas de desarrollo urbano.

Así se puso en marcha la **Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.**, que tuvo a su cargo el desarrollo urbano de una superficie de 170 hectáreas. Asimismo, el decreto presidencial permite armar un directorio en el que todos los entes involucrados estuvieran representados y establece el objeto societario inicial de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.: "La confección del Plan Maestro de Desarrollo urbano, el estudio de la infraestructura urbana a incorporar y la promoción de inversiones en el área, la actividad inmobiliaria y la construcción de obras nuevas y/o remodelaciones en la zona de las obras necesarias para convertirla en un polo de desarrollo urbano basado en una genuina inversión, con participación de capitales nacionales y extranjeros, como asimismo la venta y/o locación de las tierras pertenecientes al área en cuestión, con el indudable beneficio fiscal que esto representa".

Más tarde, en junio de 1999, se reforman los artículos cuarto y quinto del estatuto social, ampliando las actividades y las facultades contempladas para el desarrollo de tal objeto; por lo tanto, la sociedad podrá actuar como inmobiliaria, constructora, desarrolladora y urbanizadora, asesora, *project manager*, fiduciaria, directora de obra, auditora, administradora, financiera, inversora, fuera del área del Antiguo Puerto Madero, en cualquier lugar dentro o fuera del país, y además podrá asociarse bajo cualquier forma, adquirir

Avenue and Ingeniero Huergo Avenue; to the Southwest, the city line of Ingeniero Huergo Avenue to the virtual extension of Brasil street; to the Southeast, the city line of the virtual extension of Brasil street to its intersection with the land assigned to the Buenos Aires city Council by Law no. 21.285. These cadastral sections included docks number 1, 2, 3 and 4.

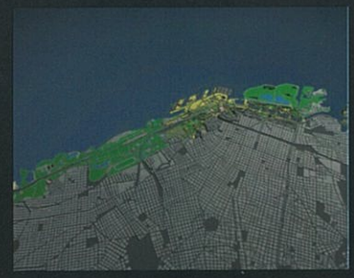
The National Administration transferred the ownership of the lands of Puerto Madero –that included shared jurisdictions between the General Administration of the Ports, Argentina's Railways Company, and the National Grain Board, among others– to the *Corporación Antiguo Puerto Madero, S.A.* and the Buenos Aires city Government provided the required regulations for urban development.

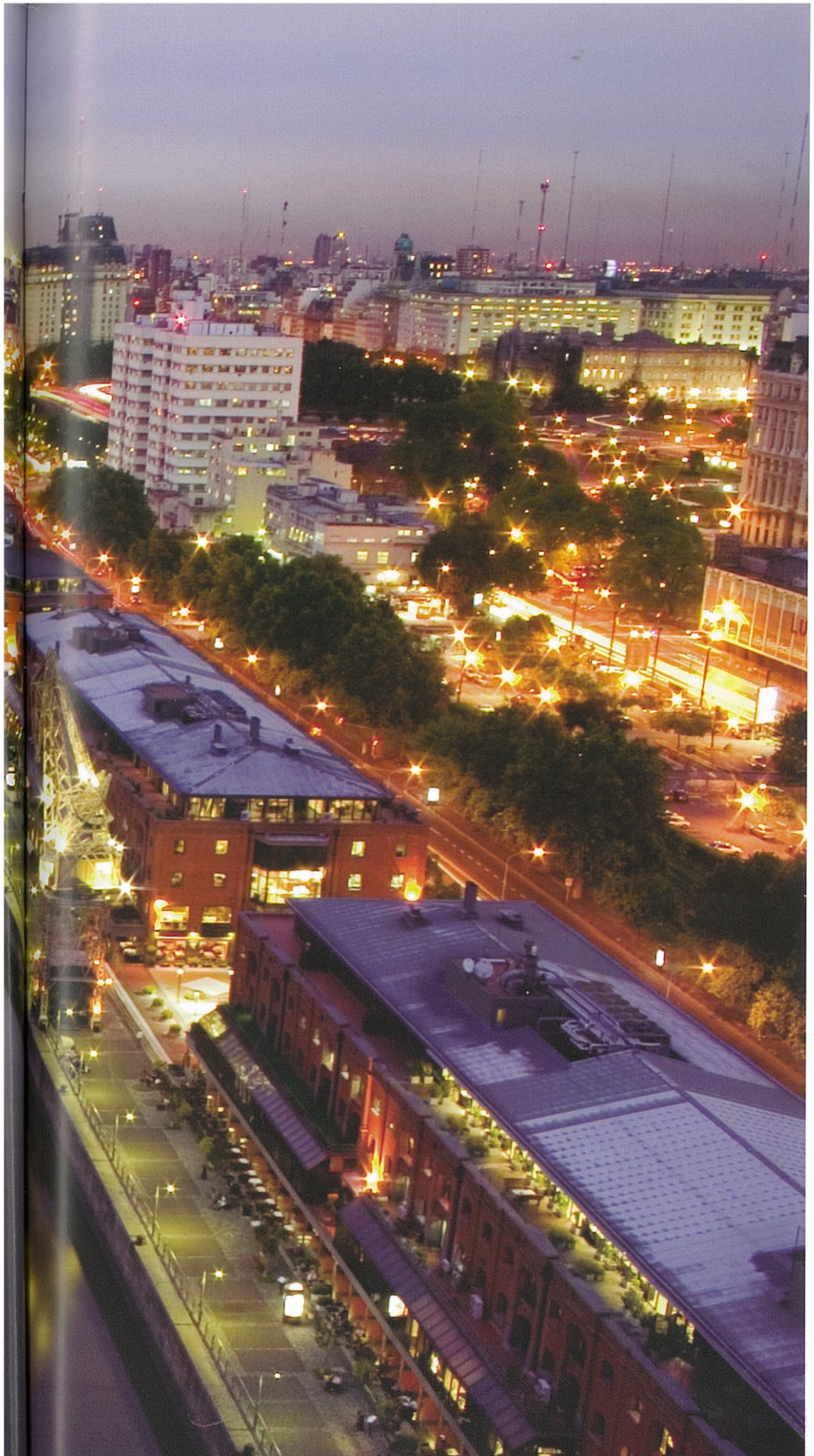
Thus the Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. was set in motion, in charge of the urban development of an area of more than four hundred acres. Likewise, the Presidential Decree enabled the creation of a directory in which all the entities involved would be represented and it also established the main purpose of the Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.: "To create a Master Plan for the urban development of the area, to study the urban infrastructure to be incorporated, to promote investment, the real estate activity, the needed new constructions and/or renovations in the area to turn it into a center of urban development based on a genuine investment, with national and international participation, and also the sales or rentals of lands, with the respective tax profit that this would represent".

Later, in June of 1999, the fourth and fifth articles of the social statute were changed, expanding the activities and giving more faculties to achieve the main objective. Therefore, the Corporation would be able to play the roles of real estate agency, constructor, developer, consultant, project manager, fiduciary, investor –outside the area of Old Puerto Madero, anywhere inside or outside of the country– and also it will be able to go into partnership without restrictions, to acquire or

A partir de la reconversión de Puerto Madero, Buenos Aires recupera su frente urbano sobre el Río de la Plata. Puerto Madero ha pasado a cumplir una nueva función articuladora, superando su rol original, convirtiéndose en la pieza de articulación norte/sur de todo el frente costero de la ciudad y en el eje de integración de la ciudad al área metropolitana.

From the restructuring of Puerto Madero, Buenos Aires started to recover its urban front on the River Plate. Puerto Madero performs now a function of organization, going beyond its original role, becoming the joint piece between the north and the south in the whole coastal front of the city, and the center piece of the city's integration with the metropolitan area.





LUNA PARK
LUNA PAR

o transmitir bienes a cualquier título que fuere, inclusive el fiduciario, dar o tomar en *leasing*, contratar o realizar por sí, por terceros o asociada a terceros, la prestación de todo tipo de servicios, asesoramiento, transferencia de tecnología, gerenciamiento de proyectos, supervisión, dirección de obra, auditoría, locación de obras, operaciones financieras y de inversión, proyectos y construcciones de toda clase, representaciones, mandato, comisiones, agencias, consignaciones, gestiones de negocios, administrar bienes o fondos propios o ajenos, actuar en cualquier carácter en las operaciones de fideicomiso, *leasing* y fondos comunes previstos en la legislación vigente.

Las normas para el sector ponen en marcha el proceso de urbanización. La Corporación no recibe partidas de presupuesto público y, por lo tanto, debe generar sus recursos para iniciar la transformación. La tierra y los edificios eran los únicos bienes con que contaba la sociedad. La manera de obtener fondos para la construcción de la infraestructura era la venta de los galpones a reciclar.

La estrategia comercial de la Corporación fue la venta escalonada por etapas, de norte a sur, ya que los galpones del norte, por su cercanía al centro administrativo de la ciudad tenían mayor valor que los del sur.

Desde un principio la Corporación acompaña a los inversores con actividades tendientes a promocionar el área y lograr que la memoria colectiva incorpore el paisaje portuario.

La respuesta de la inversión privada en el reciclaje de los galpones superó las expectativas de la Corporación.

Hoy Puerto Madero es el último barrio incorporado a la ciudad de Buenos Aires y la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., como la sociedad hacedora del proyecto, ha recibido el reconocimiento de haber sido incorporada al Consejo de Administración de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos en Latinoamérica para aportar la capacidad profesional que alienten la transformación de las ciudades y una mejor relación entre la ciudad y el puerto.

transfer assets at any title, even the fiduciary kind, to lease, to hire or to be associated with a third party to offer all kinds of services, consulting, transferring technology, supervision, monitoring, audits, financial and investment operations, projects and constructions of all type, representations, commissions, consignments, business managements, administration of assets, private and public funds, to take any role in trusteeship, lease, and common funds operations, considered in the current legislation.

These regulations fueled the process of urbanization. The Corporation did not receive sums from the Public Budget, and therefore it had to start generating its own resources to begin with the transformation. The lands and the buildings were the only assets of the Corporation. The way to generate funds to build the required infrastructure was to sell the warehouses for future renovation works.

The business strategy of the Corporation was to sell the properties in several installments, from north to south, because the northern warehouses, due to its proximity with the administrative center of the city, were more valuable than the ones in the south.

From the beginning, the Corporation supported the investors by promoting the area appealing to the collective memory, installing the port landscape as part of the city.

The response received from private investments to renovate the warehouses exceeded the expectations of the Corporation.

Today Puerto Madero emerges as the newest neighborhood of Buenos Aires and Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. is the driving force behind this enterprise. It was distinguished with the incorporation to the Administration Council of the International Association of Cities and Ports in Latin America to share their expertise and to encourage urban transformations in order to achieve an articulate relation between a city and its port.

La CAPMSA, en su primera intervención en el espacio público, construyó un extenso malecón a lo largo de los diques que plantea un paseo peatonal con recorridos al borde de los espejos de agua, que confirmó su compromiso con la ciudad y los inversores iniciales, y refuerza la estrategia de puesta en valor del borde Madero-Huergo.

During its first intervention in the public space, CAPMSA built a large seafront along the docks which presents a pedestrian walk with different routes alongside the waters. This confirmed their commitment towards the city and the original investors, and it also reinforced the strategic enhancement of the Madero-Huergo edge.

El Boulevard Azucena Villaflor, como prolongación de la Avda. Belgrano, fue construido respetando la masa arbórea existente, que presenta añosos ejemplares de tipas. Se concibió como el Paseo de las Esculturas con el proyecto conjunto del Arq. Testa y el equipo ganador del Concurso de Áreas Verdes.

Azucena Villaflor Boulevard, as an extension of Belgrano Avenue, was built preserving the existing mass of trees, that included very old specimens of tipas *(acacia-like trees). It was conceived as the Sculptures' Walk by the joint project of Architect Testa and the winning team of the Green Areas' Contest.*

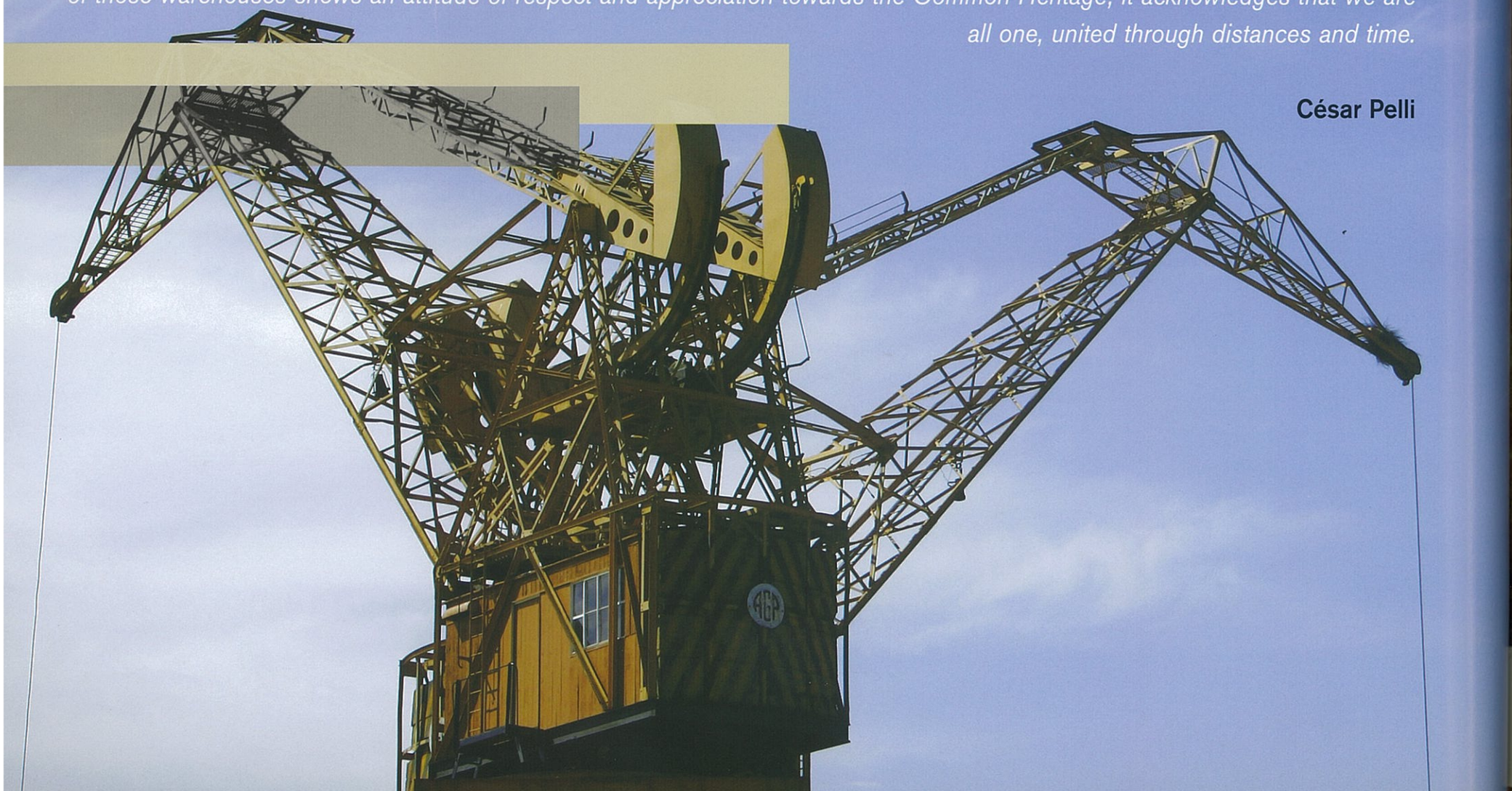
La reconversión llevada a cabo por la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. y el impacto positivo de la operación en el área produjo notables cambios en la franja delimitada por las avenidas Madero y Huergo, entre Leandro Alem y Paseo Colón, generando un importante proceso inmobiliario que ha redefinido el perfil del sector.

The restructuring works conducted by the Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. *and the positive impact of this transformation in the area produced notable changes in the strip of land demarcated by Madero and Huergo Avenues, between Leandro Alem and Paseo Colón, generating a remarkable real estate development that had redefined the main characteristics of the area.*

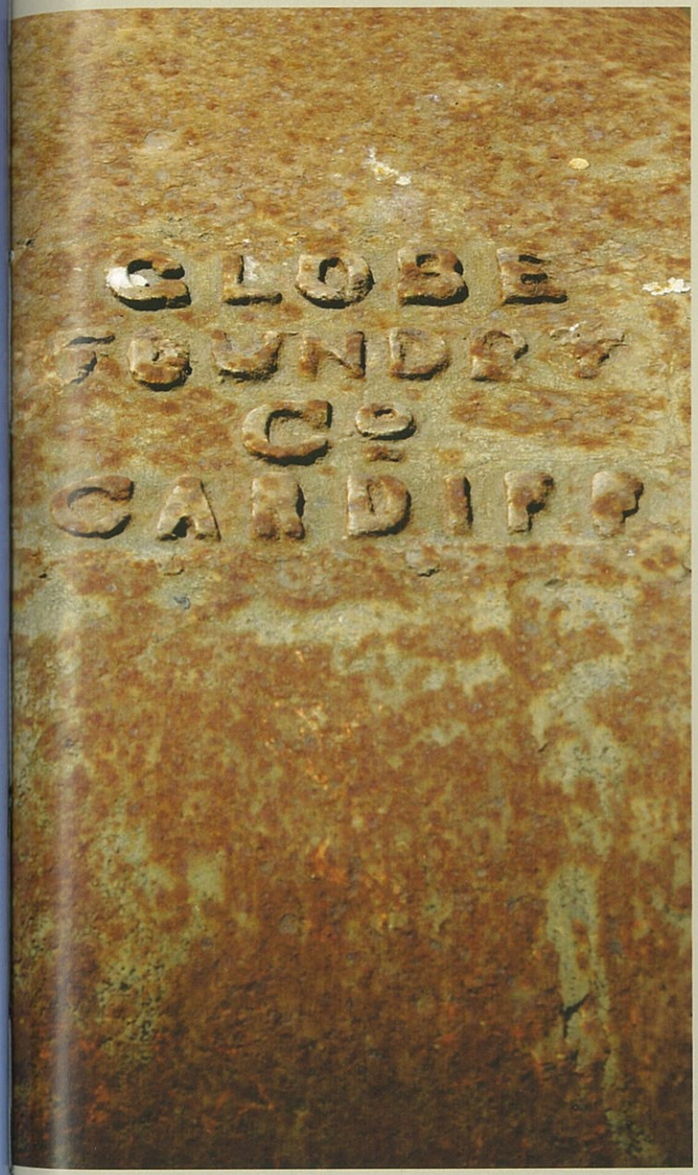
Puerto Madero ha tenido mucha suerte en comenzar reciclando sus galpones. Esto hace de esta zona no sólo un lugar nuevo, sino también un lugar bien conectado con el pasado. Y haber comenzado reciclando estos galpones demuestra una actitud de respeto y aprecio por el patrimonio común, reconoce que somos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

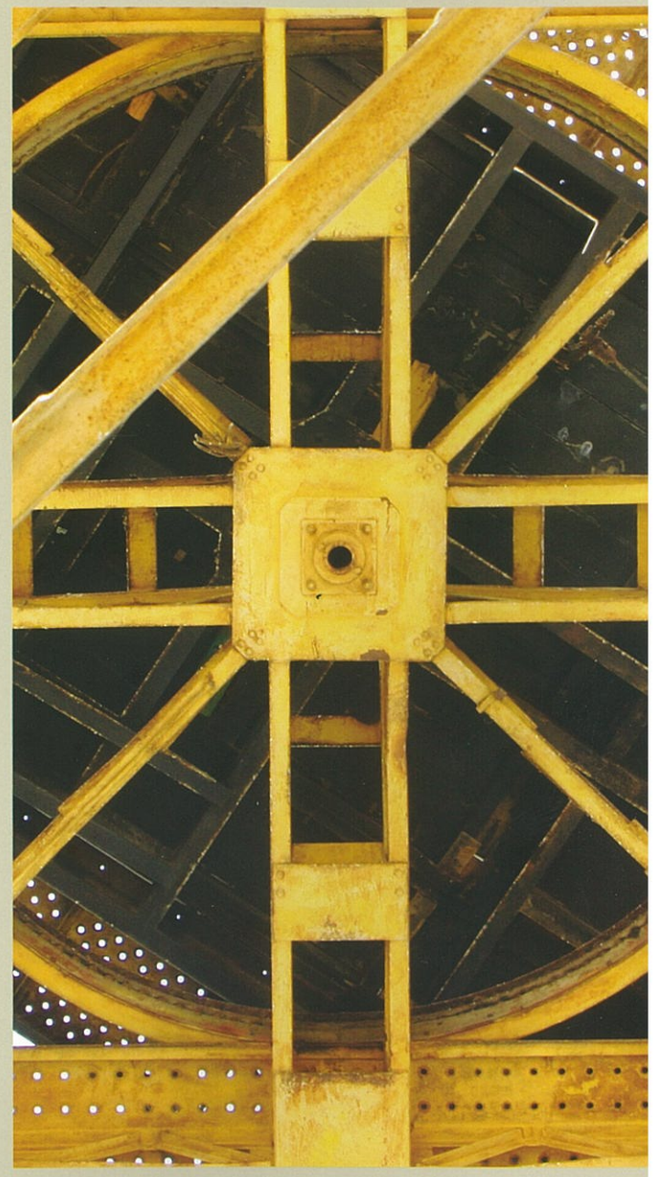
Puerto Madero was extremely fortunate at pursuing the remodeling of its warehouses in a first stage. This turns this area not only into a new place, but also into a place well-connected with the history. And the fact that they had started with the renovation of those warehouses shows an attitude of respect and appreciation towards the Common Heritage; it acknowledges that we are all one, united through distances and time.

César Pelli



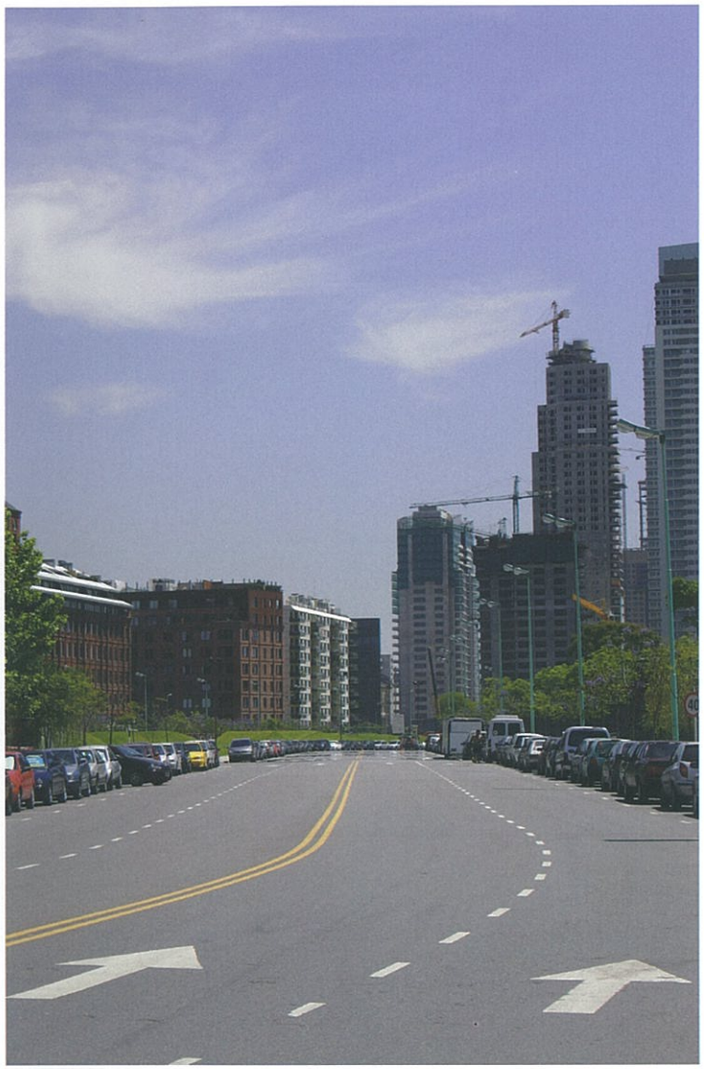
GLOBE

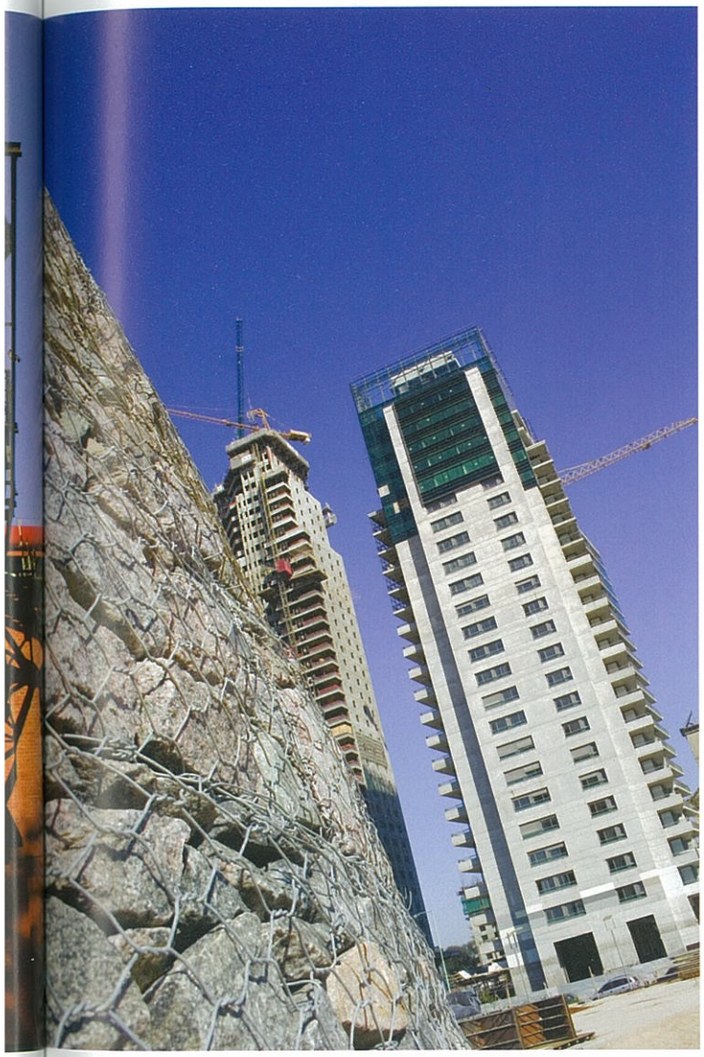

GLOBE
FOUNDRY
Co
CARDIFF

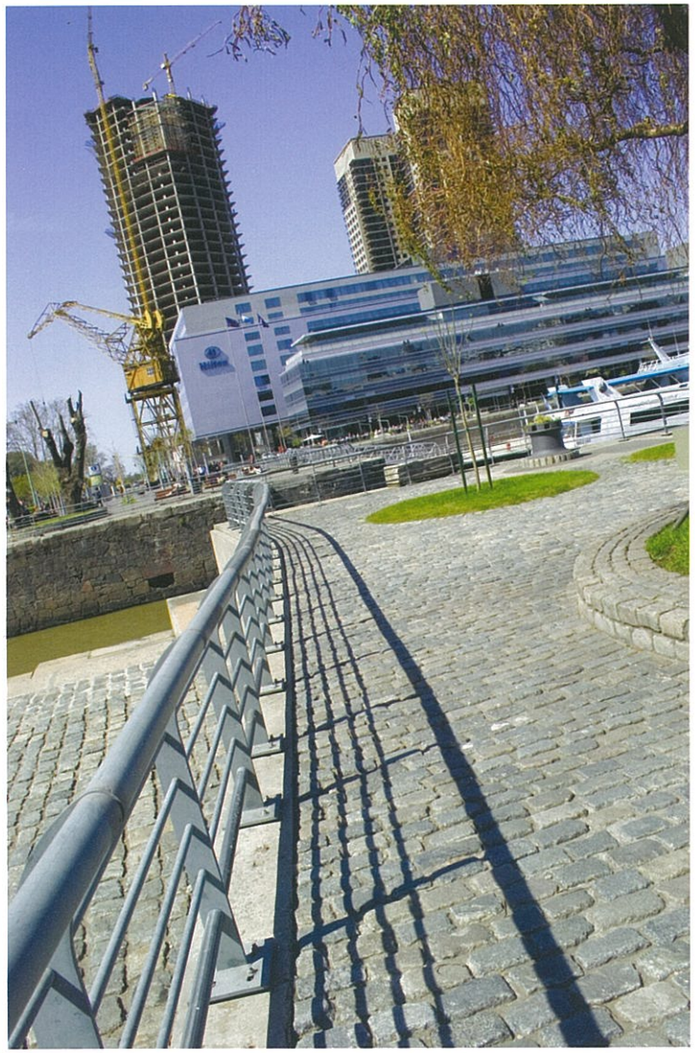


El proyecto urbano para Puerto Madero

The Urban Project for Puerto Madero







DUEÑO
ALQUILA
NO LLAMES
AHORA.
Answer
4319-8888

Concurso Nacional
de Ideas

National Call
for Proposals

Las transformaciones de puertos urbanos constituyen una tendencia que se ha repetido en ciudades como Barcelona, Rótterdam, Nueva York y Ciudad del Cabo. Puerto Madero, construido con diques al estilo de los puertos ingleses, tenía –a partir de la extensión de las tierras ganadas al río– un gran potencial de desarrollo; favorecido, además, por la cercanía de la Reserva Ecológica que contribuía a la calidad ambiental.

Se partió de un convenio que había sido firmado entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona que, integrando la labor de sus equipos técnicos, elaboró un plan estratégico.

El interés de una mayor participación por parte de los profesionales locales dio lugar al Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero, convocado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y organizado por la Sociedad Central de Arquitectos y donde participaron más de cien estudios de arquitectura del país. La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., en su calidad de comitente, instó a la firma del convenio que dio lugar al Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero, habiendo obte-

Transformations of city ports constitute a continuous tendency in cities like Barcelona, Rotterdam, New York and Cape Town. Puerto Madero, with its English-style docks, represented an area of great development potential, favored by the proximity of the Natural Reserve which contributed to the environmental quality.

The starting point was an agreement signed by the City Council of Buenos Aires and the City Council of Barcelona. In a joint effort, the professional teams of each city elaborated a strategic plan.

Pursuing the collaboration of more local specialists, the Buenos Aires City Council organized a National Call for Proposals together with the Central Architecture's Society. More than one hundred firms applied with their projects. Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., as consignor, was eager to sign the agreement that led to the National Call for Proposals for the area of Puerto Madero, having summoned support from local organizations to urbanize this area and to renovate the old grain warehouses.

Izquierda: Perspectiva de la Avda. Alicia Moreau de Justo.

Left: A view of Alicia Moreau de Justo Avenue.

Planta y volumetría de Conjunto del Proyecto Urbano para Puerto Madero.

Plan and volume view of the Urban Project for Puerto Madero.

nido de las entidades profesionales locales el apoyo a la urbanización de Puerto Madero y al reciclaje de los antiguos depósitos de granos.

Las bases del concurso determinaron la reconversión del área para rescatarla del abandono, de manera que contribuyese a equilibrar los déficits urbanos del centro de la ciudad; fijaron una ocupación máxima de un millón y medio de metros cuadrados, la más baja proyectada en los planes urbanos que lo antecedieron, sumado a grandes superficies de espacios verdes y acceso libre al río. No sería entonces una simple expansión del centro sino, además, del uso residencial, del terciario y el comercio. La presencia de los espejos de agua de los diques y los espacios verdes determinaron la contemplación de actividades recrea-

The conditions of entry determined the restructuring of the area to recover it from neglect and to balance the urban flaws present in the city center. They also set a maximum occupancy of one million five hundred square meters, the lowest of all the precedent urban plans, with a great presence of green areas and open access to the river. It was not, then, just an expansion of the city center but also the expansion of the residential, commercial and tertiary sectors. The water surfaces present in between the docks and the green spaces determined the consideration of recreational, cultural and sport activities. It was also established the need to preserve the warehouses due to their patrimonial value.

Clarín arquitectura

INGENIERÍA · PLANEAMIENTO Y DISEÑO

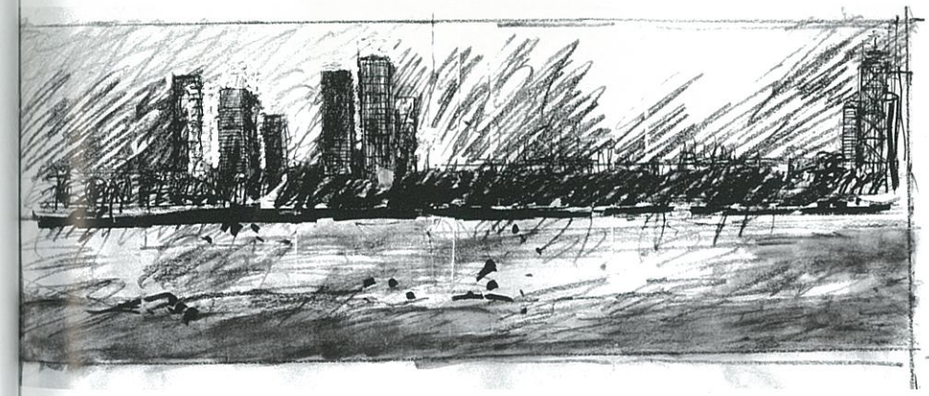
Buenos Aires, Viernes 17 de enero de 1992

RESULTADO DEL CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PARA PUERTO MADERO

La ciudad, el río y la promesa de un encuentro

Documento de las Bases para el llamado a Concurso Nacional de Ideas.

The document containing the conditions of entry for the National Call for Proposals. ■



Croquis del Plan de Masas. Arq. Alejandro Vázquez Mansilla. Las torres y el Parque *y* El nuevo frente de la ciudad.

Sketches from the Masses Plan by Architect Alejandro Vázquez Mansilla. The Towers and the Park *and* The New City Front. ■

UCA
UCA

tivas, culturales y deportivas. Se establece la necesidad de conservar los galpones debido a su importante valor patrimonial.

Al concurso se presentan 96 estudios profesionales de todo el país. El 10 de febrero de 1992, el jurado integrado entre otros por los arquitectos Jorge Aslan, Carmen Córdova, César Carli, Raúl Rivarola, Emilio Rivoira, Mario Sabugo y Alfredo Garay otorga de manera unánime los primeros premios a los trabajos de tres equipos.

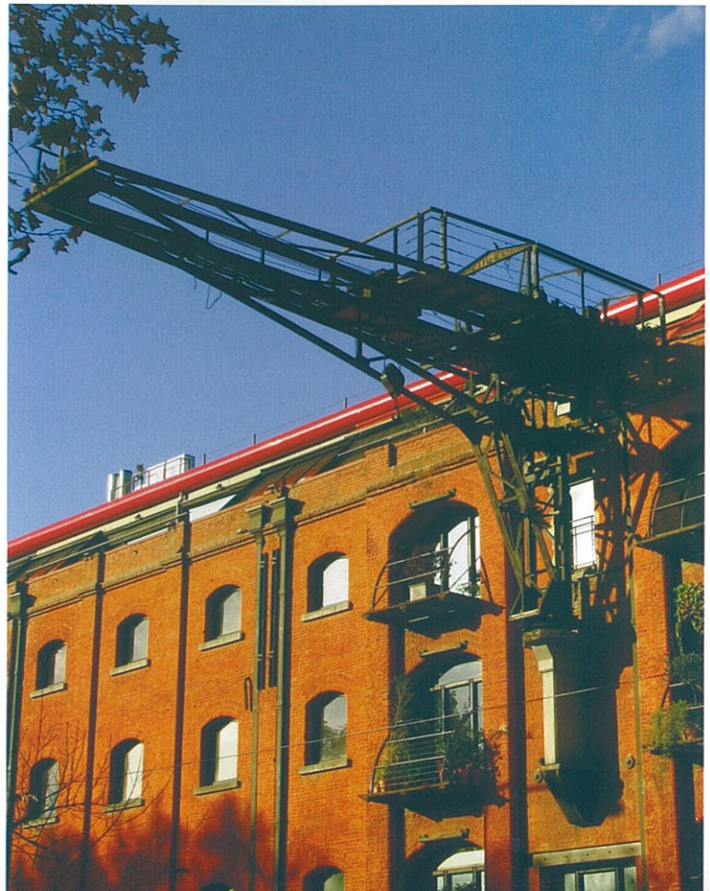
Tres representantes de cada equipo ganador elaboran el proyecto definitivo: son Juan Manuel Borthagaray, Cristian Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez, Antonio Tufaro y Eugenio Xaus. El Anteproyecto Urbano para Puerto Madero se presentó en octubre de 1992.

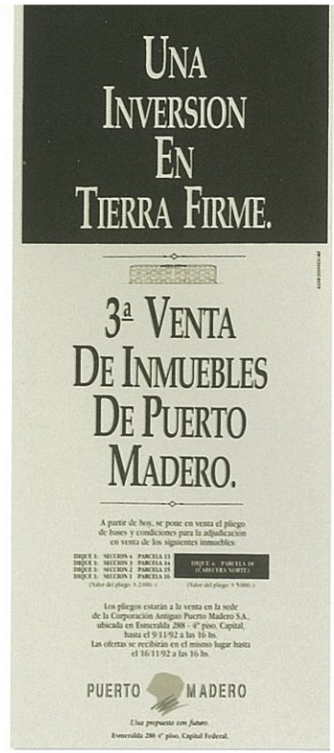
El proyecto elaborado por los tres primeros premios del concurso forma parte hoy del Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires.

Ninety-six firms from all parts of the country applied with projects. On February 10, 1992, the jury constituted by, among others, the architects Jorge Aslan, Carmen Córdova, César Carli, Raúl Rivarola, Emilio Rivoira, Mario Sabugo and Alfredo Garay, unanimously gave the first places to the projects of three teams.

Three representatives of each winning team elaborated the definitive project: Juan Manuel Borthagaray, Cristian Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez, Antonio Tufaro and Eugenio Xaus. Puerto Madero's Urban Draft was presented in October, 1992.

Today, the project elaborated by the first three prizes of the Call is part of the Urban Planning Code of Buenos Aires.





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

Sale signs offering the warehouses located to the West of the docks. The immediate success triggered the urbanization process. ■

Para dar inicio al proceso de reconversión urbana se necesitó de un Plan de Desarrollo Urbanístico claramente definido respecto a los espacios, circulaciones, volúmenes y usos estructurantes del conjunto, así como de las características del paisaje.

El Plan de Desarrollo Urbanístico se constituyó así en el elemento básico y estructurador para las gestiones a realizar en el área; punto de encuentro de la acción pública, privada y ciudadana convocada a desarrollar un programa urbanístico y una idea espacial concreta.

El modelo de gestión innovador se extendió al terreno de la urbanización.

Se organizó un concurso de ideas que convocó a un centenar de estudios de arquitectura. El resultado fue un Plan Maestro que, respetando el patrimonio común heredado, brindó un espacio al desarrollo de las más modernas tendencias arquitectónicas.

To start with the process of urban reconstruction it was needed a clearly defined Urban Development Plan taking into account the spaces, the movement, the volumes and the structuring uses of the entire area, as well as the landscape features.

The Urban Development Plan was, then, the basis and backbone for the future actions to be taken in the area, where public, private and citizen initiatives met in order to develop a definite urban program and spatial idea. The innovative management strategies centered on the urbanization plan.

A National Call for Proposals was organized with a hundred of architecture firms involved. As a result, the Master Plan emerged focusing on the preservation of the heritage and natural resources of the area and promoting the development of modern architectural trends and initiatives. ■

El proyecto

The Project

El plan, básicamente, consiste en una franja de edificación ubicada entre los diques y grandes parques hacia el río. Los bulevares, trazados en correspondencia con los ejes de acceso al área, conectan toda la zona con el resto de la ciudad. En la margen de los espejos de agua propone una edificación baja con un *mix* de usos que aporta equipamiento y vida al paseo público. Establece la construcción de plazas abiertas a la línea de malecón, en correspondencia con cada uno de los diques. Los edificios preexistentes, sujetos a preservación por su valor patrimonial, se incorporan a la nueva trama, pudiéndose reciclar dentro de su estructura.

La construcción de torres, sobre los bulevares Azucena Villaflor y Macacha Güemes, parecen rememorar la aspiración de Le Corbusier de construir su *Cité des Affaires*, sobre el Río de la Plata.

Las torres enmarcan el eje de avenida de Mayo y establecen el límite del nuevo frente urbano sobre el río.

El Proyecto Urbano para Puerto Madero propuso un tejido de usos "mechados" como los que caracterizan a Buenos Aires por considerar

Basically, the plan consists of a stripe of buildings located in between the docks and the large parks towards the river. Boulevards, designed in parallel to the access routes of the area, connect Puerto Madero with the city. On the sides of the water surfaces, a series of lower buildings are proposed with some extras that provide equipment and life to the public walk. It establishes the construction of parks open to the seafront line, parallel to each one of the docks. The existing buildings, to be conserved due to their heritage value, will be incorporated to the new plan, allowing renovation of their interiors.

Towers construction, over Azucena Villaflor and Macaha Güemes boulevards seem to recall Le Corbusier's aspiration of creating his *Cité des Affaires* in the Río de la Plata.

The axis created by *de Mayo* Avenue is framed by the towers, which also establish the limit of the new City front over the river.

The Urban Project for Puerto Madero proposed a mixed and wide range of uses, the same that define Buenos Aires in the multiple

que esta condición es una de las claves de la animación y de la calidad de la vida urbana que la ciudad ofrece.

Dada la particularidad de la pieza urbana y el carácter del área que se desea preservar la norma urbanística que define el Proyecto Urbano, establece una codificación manzana por manzana, análoga a la ciudad a través de la clasificación de los usos permitidos en distritos residenciales, centrales, parques y de equipamiento.

El Plan no es ajeno a preexistencias fuertemente condicionantes por su valor histórico y patrimonial, como los edificios de Molinos Río de la Plata y los silos de la Junta Nacional de Granos, incorporándolos al nuevo trazado y ratificando su preservación y refuncionalización.

La aprobación del Anteproyecto Urbano para Puerto Madero se produce en abril de 1994, mediante una resolución del Consejo Asesor de Planificación Urbana, dependiente de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano de la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. El 8 de julio de 1998 es ratificada mediante una ordenanza que incorpora el área de Puerto Madero al Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires.

La puesta en marcha

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

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

El entorno de los cuatro diques conforma un significativo patrimonio arquitectónico y cultural, integrado, además de la obra de ingeniería civil, por un conjunto de edificaciones e implementos portuarios.

The area around the four Docks constitutes a significant cultural and architectural heritage, integrated also by the port constructions and equipment. ■

recreational options the city offers and its distinctive quality of urban life.

Considering the particularities of the area, the urbanization norm that defines the Project establishes a codification block by block, similar to the one used in the city through the classification of allowed uses in residential districts, as well as in central, parks and equipment areas.

The Plan needed to consider preexisting constructions due to their historical and heritage value, like the Molinos Río de la Plata building and silos of the National Board of Grains, incorporating them to the new plan and ratifying its conservation and re-function.

In april, 1994, the Draft was approved by the Consulting Council of Urban Planning, dependent on the Sub-secretariat of Urban Development of the former Buenos Aires City Council. On August 8th, 1998, it was ratified by an ordinance through which Puerto Madero area was incorporated to the Urban Planning Code of Buenos Aires City.

Starting-up

At the same time that the Master Plan was under development, others were working to define and put into practice a strategy to recover the Madero-Huergo edge, located in between the Dock's water surfaces and the Eduardo Madero – Ingeniero Luis Huergo avenues. Even though it started as an autonomous enterprise, it followed the same integrating principles of the urbanization plan that was in the works.

The need to preserve the appearance and look of the warehouses was a common goal. All the projects that were part of the National Call for Proposals shared this view. In spite of no longer function to serve its original purpose, they are part of the landscape of Buenos Aires and, with its privileged location facing the City's central area, they can be easily incorporated to the urban life and be redesigned to serve other purposes.

URUGUAY

Con esta intención, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. solicitó al Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires la sanción de una norma urbanística que definiese el sector de galpones, muelles y diques como "Área de Preservación Patrimonial Antiguo Puerto Madero" y pauta estrictas normas de protección edilicia, referidas a lo construido sobre las parcelas ubicadas desde Viamonte a Avda. Belgrano, y de protección ambiental para el espacio público y privado que rodea los antiguos depósitos, los diques y sus banquinas.

En agosto de 1992, el entonces Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires sancionó la Ordenanza N° 46.795 que, aprobada en noviembre de 1993, otorgó normas urbanísticas para las obras que restaban construir. La misma ordenanza rige para el primer edificio en altura de Puerto Madero, proyectado para las cabeceras norte de los diques. Se trata del edificio Telecom, sede administrativa central de la empresa y segunda torre con estructura de hierro construida en el país. Hacia el sur se levanta el edificio inteligente de oficinas Malecón, que a través de sus curvas y su fachada de vidrio se integra al perfil de las autopistas cercanas.

Los dieciséis depósitos antiguos de ladrillo a la vista se alinean a lo largo de 2,5 km, a intervalos regulares, sobre el borde oeste de los diques. Construidos entre 1900 y 1905 para tareas de almacenamiento, presentan una galería y plataformas hacia los espejos de agua. Los cerramientos originales de sus ventanas son de hierro fundido, y de hierro y madera sus portalones corredizos. Disponían de tres o cuatro pisos y sótano. Las grúas adosadas a los muros se usaban para la carga y descarga de mercaderías. Estos depósitos fueron diseñados en Inglaterra y armados pieza por pieza en el lugar donde continúan en pie. Representan una contundente expresión de la arquitectura inglesa en el país y todo su entorno conforma un valioso patrimonio histórico y cultural.

Sector Oeste

Un plan de sector para la zona de los *docks* comprendida entre las avenidas Madero-Huergo y los diques fue pensado como una etapa

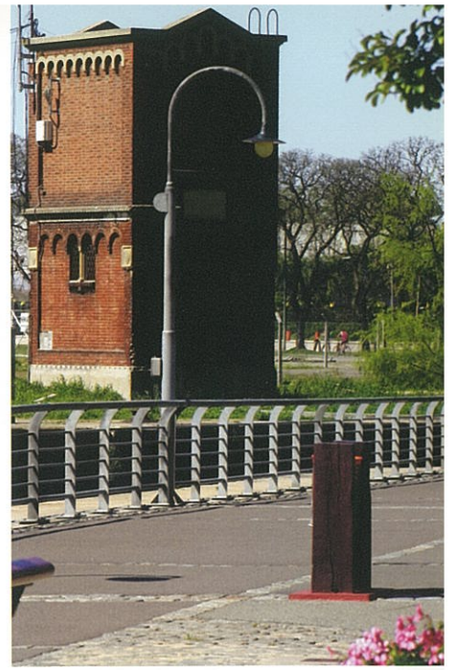
Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., with this intention in mind, requested the City's Council to name the area of warehouses, quays, and docks as "Antiguo Puerto Madero's Area of Heritage Preservation", setting strict rules regarding building conservation, specially to those located in the area that goes from Viamonte street to Belgrano Avenue, and also environmental protection regulations for the public and private spaces that surround the old warehouses, the docks and its verges.

In august, 1992, the former City Council passed the ordinance no. 46.795, approved in November of 1993, which specified urbanization norms to the buildings soon to be constructed. The first building of considerable height in the area was also determined by this ordinance, thought to be located heading north of the docks. It was the Telecom building, the company's administrative center and the second tower with an iron structure built in the country. South of the docks, Malecón office smart building emerged with its curves and glass façade matching with the profile of the highways nearby.

The sixteen old brick deposits are aligned along two and a half kilometers, in uneven intervals, over the west side of the docks. They were built between 1900 and 1905 to serve storage purposes, and they offer one gallery and platforms facing the water surfaces. Their original enclosures of the windows were of cast iron and the sliding portal doors were made of wood and iron. They had three or four stories and a basement. The cranes attached to the walls were used to load or unload goods. These warehouses were designed in England and built brick by brick in the place where today stand still. They are a clear example of British architecture present in the country and in the whole is an undeniable and valuable cultural and historical heritage.

West area

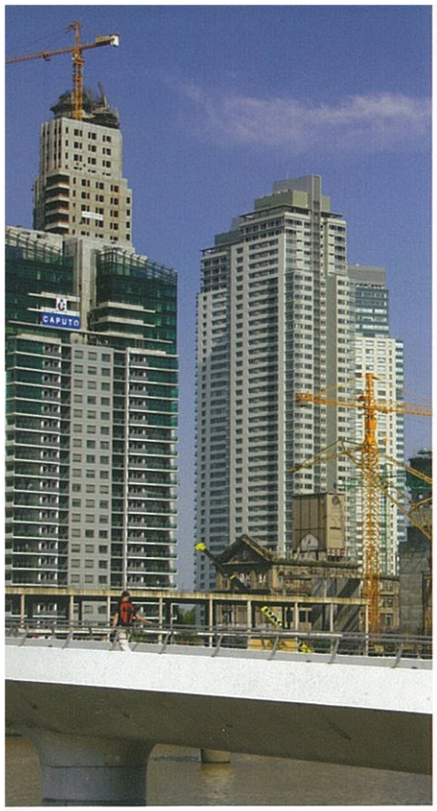
A specific plan for the warehouses area, between Madero and Huergo Avenues and the docks was thought as an independent



Los antiguos depósitos fueron refuncionalizados. A sólo pasos del área central de la ciudad, el nuevo barrio aloja oficinas, viviendas, un campus universitario, comercios, bares y restaurantes.

Today the old warehouses serve new purposes. At walking distance from the central area of the City, the new barrio accommodates offices, houses, a university campus, shops, bars and restaurants. ■

PAVEI



autónoma de la puesta en obra del sector e independiente del plan urbanístico entonces en desarrollo.

La estrategia de la Corporación fue la venta escalonada de los galpones por etapas.

El proceso se inició con una tarea de promoción, consistente en transmitir confianza tanto a los inversores privados como a los organismos públicos que observaban con atención esta gestión innovadora. El desafío fue importante dado que el abandono del viejo puerto debía contrastar con su desarrollo futuro.

Los galpones serían refuncionalizados, reciclados y comercializados a través de licitaciones públicas de proyecto y precio, priorizando en su adjudicación aquellas propuestas que presentasen un *mix* adecuado de nuevas actividades.

La posibilidad de ocuparlos con nuevos y diferentes usos impuso un excelente ritmo a las ventas.

El nivel de participación de grupos empresarios en la primera venta generó una alta competencia en el pago de los inmuebles, a la vez que denotó el éxito de la Corporación en brindar un marco jurídico seguro para el desarrollo de sus inversiones.

La venta de los galpones desató el proceso circular de financiamiento de las etapas sucesivas.

Con los ingresos producidos, la Corporación realizó las obras de infraestructura necesarias para que el área funcione a pleno. Cumple así el compromiso asumido frente a sus inversores. Se ejecutan nuevas redes de infraestructura de servicios sobre una longitud de tres kilómetros y convierte la antigua calle del ferrocarril –una antigua banquina de trabajo en la que se llevaban adelante las tareas de carga y descarga– en un atractivo paseo público.

La Corporación ejecutó obras de infraestructura nuevas para dotar de servicios a las 170 ha que se incorporan con usos urbanos a la ciudad de Buenos Aires.

The Corporation carried out new infrastructure works to create services options in the 400 acres that were incorporated to the city of Buenos Aires for multiple urban purposes. ■

Infraestructuras del proyecto

Creada para producir la administración de las condiciones de planificación y de urbanización del territorio, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. asumió ante sus inversores reinvertir el beneficio de las operaciones de venta, en la construcción en tiempo y forma de redes

stage of the urbanization process and separate from the existing plan to urbanize the area.

The strategy of Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. was the gradual and staged sale of the warehouses.

Promotion was the first stage of the process, and consisted of communicating the reliability of the project to private investors and public entities that were keeping an eye on this innovative initiative. It meant a significant challenge since the old port was totally neglected and it was needed to contrast this with the upcoming development and promising future of the area.

The warehouses would serve new and different functions, they would be renovated and put out to public tender, and the selection would prioritize those projects which present the perfect balance of activities to be carried out in the area.

The high level of business groups involved in the first sale led to a fierce competition in the purchase of the properties, and meant a huge success for the Corporation in terms of the secure legal frame to continue with the development of the investments.

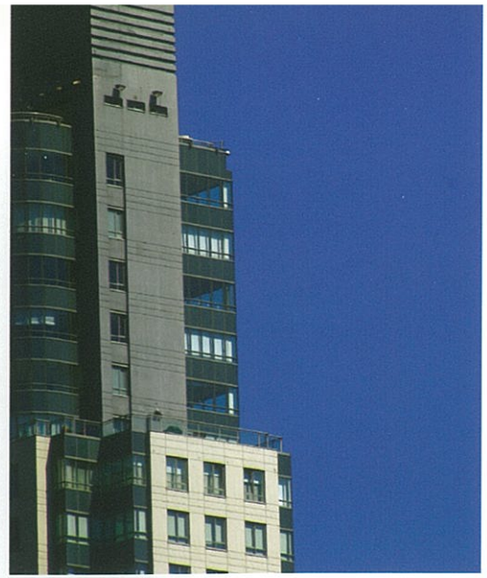
The sales of the warehouses triggered the investment circle that would help financing the future and successive stages of the process.

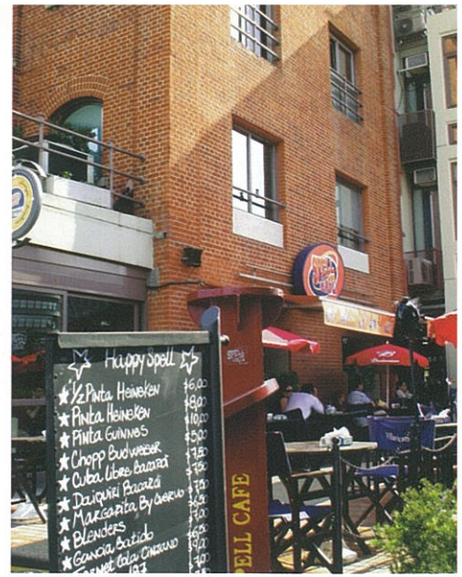
With these incomes and profits, the Corporation constructed the infrastructure needed for the perfect running of the whole project. Thus, fulfilling the commitment previously made to the investors. New infrastructure services networks were created along a distance of three kilometers and the old railway´s side street is transformed into an attractive public walk.

Project´s infrastructures

Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. was created to organize the urban planning and urbanization of the lands, and it took on the responsibility to reinvest the profits gained at the sales stage to build in due form and time networks of

ATENCION
30





de infraestructura de servicios, obras de superficie y generación de nuevos espacios públicos.

Este continuo proceso ha posibilitado el cumplimiento de sus objetivos y logrado asimismo, a partir del éxito de su actividad, que la Corporación haya autosustentado siempre su funcionamiento a través de su propio presupuesto.

El conjunto de usos y actividades propuestos en el Proyecto Urbano hicieron necesaria la planificación de los servicios, equipamientos e infraestructuras de soporte al área del Antiguo Puerto Madero:

• Un sistema vial suficiente para el conjunto de actividades y usos propuestos. La estructura interna se ha resuelto con un recorrido perimetral, un eje axial paralelo a la estructura de los diques y una malla interior perpendicular a los espejos de agua y al paseo ribereño.

• Accesibilidad: las avenidas que atraviesan los diques se establecen como amplios corredores visuales y de conexión con la cuadrícula urbana existente, configurándose como las puertas de acceso a Puerto Madero.

• Diseño de un sistema de espacios verdes públicos, que articula la escala metropolitana de un parque central ubicado en el eje de Mayo que abre visuales hacia el río de la Plata, con un sistema de parques y plazoletas directamente relacionado con los usos residenciales, terciarios y cívico-culturales del área.

• Planificación de un sistema completo de infraestructuras para el área que comprende una red subterránea de serviductos de abastecimiento, de manera de disponer todos los frentes parcelarios de acometidas directas a las redes de servicio, y la apertura de calles y pavimentación de la red vial.

infrastructure for services, level works and the creation of new public spaces.

This continuous process had made it possible to achieve the set goals, and due to its success it also allowed the Corporation to be financially self-sufficient, administrating its own budget.

The uses and activities proposed by the Urban Project made clear the necessity to plan services, equipment and infrastructure to support the development of the area of Antiguo Puerto Madero:

• The planning of a proper road system for the proposed activities and uses of the area as a whole. The internal structure was designed with a perimeter route, an axis parallel to the docks structure and an inner string perpendicular to the water surfaces and the riverside walk.

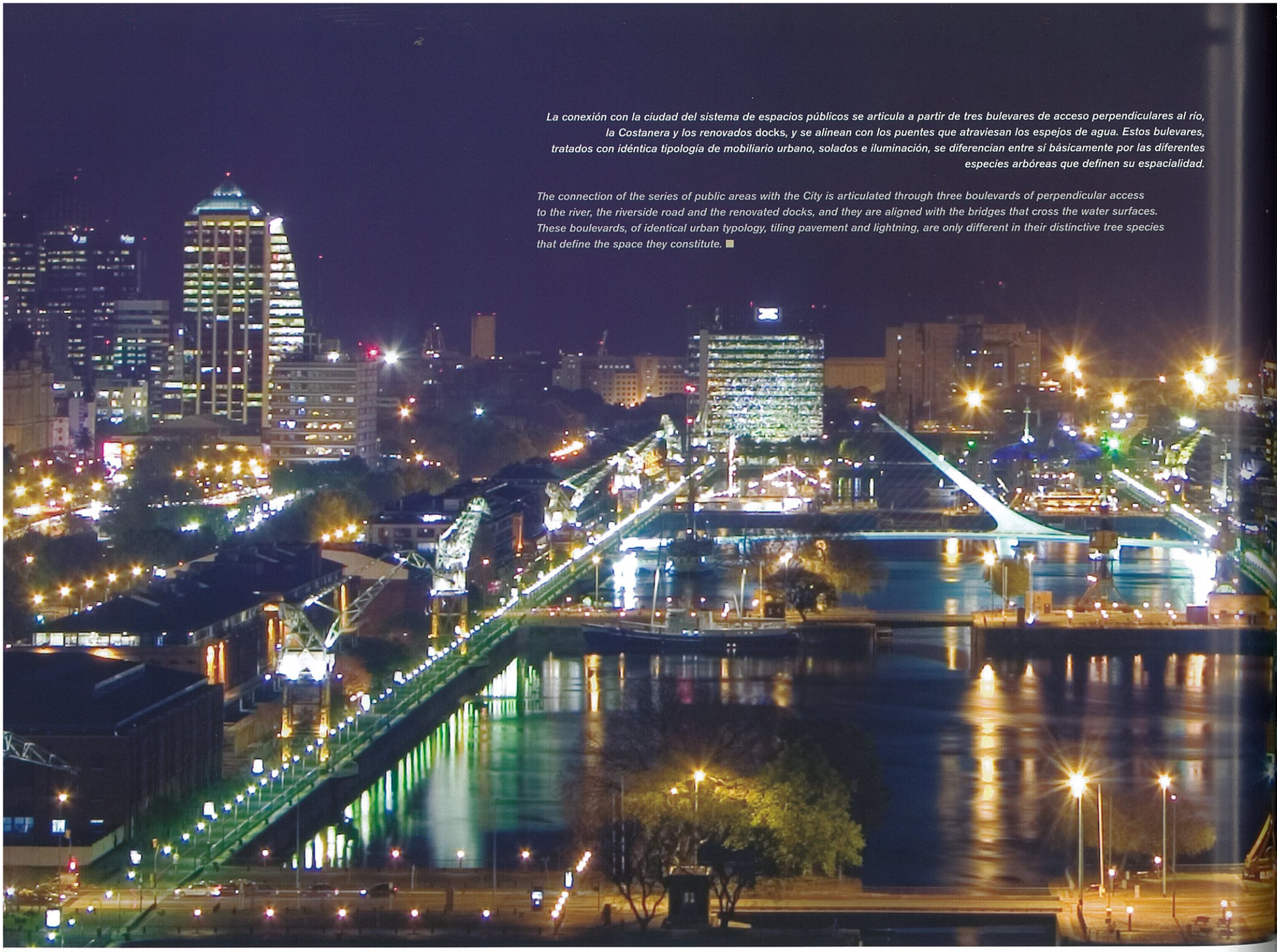
• Accessibility: the avenues that cross the docks establish wide visual corridors and connect with the existing urban grid, becoming the access doors to Puerto Madero.

• The design of a system of public green areas, that articulates the central park located in the axis of de Mayo opening views to the Río de la Plata, with a system of parks and squares directly connected with residential, tertiary and cultural purposes in the area.

• The planning of a complete system of infrastructures comprising an underground network of canals for the proper services supply, and the convenient access to all the services networks in each plot, with the correct opening to the streets and pavement of the road system.

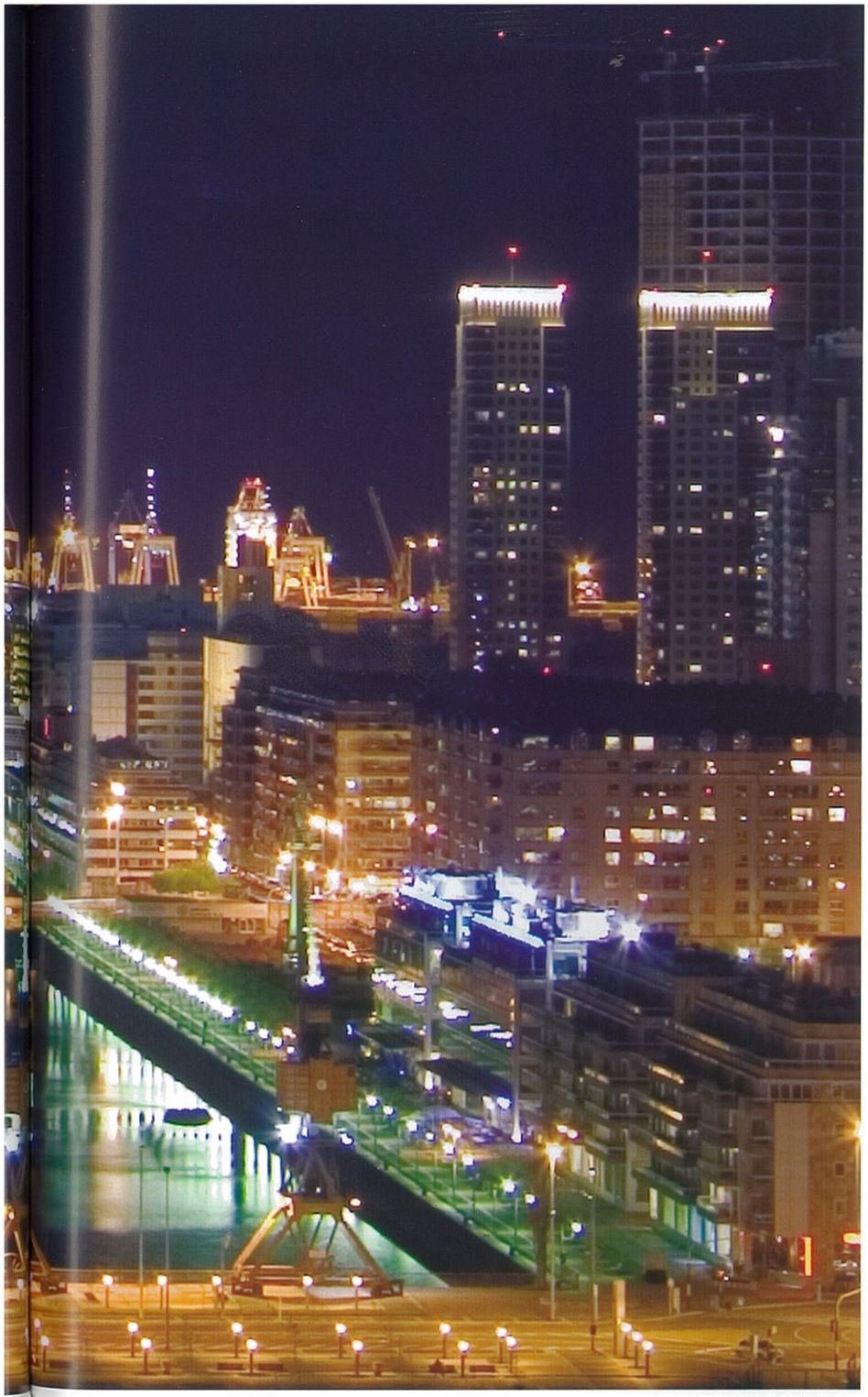
Más de la mitad de la superficie del Plan Maestro ha sido destinada a espacios de recreación y esparcimiento, de uso público, indiferenciado y gratuito, aportando más de 50 hectáreas de nuevas áreas verdes al centro de la ciudad.

More than half of the surface of the Master Plan has been destined to recreational areas of public use and of free access, adding more than 120 acres of new green areas to the City´s center. ■



La conexión con la ciudad del sistema de espacios públicos se articula a partir de tres bulevares de acceso perpendiculares al río, la Costanera y los renovados docks, y se alinean con los puentes que atraviesan los espejos de agua. Estos bulevares, tratados con idéntica tipología de mobiliario urbano, solados e iluminación, se diferencian entre sí básicamente por las diferentes especies arbóreas que definen su espacialidad.

The connection of the series of public areas with the City is articulated through three boulevards of perpendicular access to the river, the riverside road and the renovated docks, and they are aligned with the bridges that cross the water surfaces. These boulevards, of identical urban typology, tiling pavement and lightning, are only different in their distinctive tree species that define the space they constitute. ■



GALENO

Áreas verdes

Green Areas

Izquierda: Espigón Plus Ultra, en la Costanera Sur, reconstruido por la Corporación. El proyecto busca reproducir con su aterrazamiento la línea de barranca que caracteriza a las principales plazas de la ciudad situadas en proximidad a la costa del río: Parque Lezama, Plaza San Martín, Plaza Francia, Barrancas de Belgrano.

Left: Plus Ultra terminal, in Costanera Sur riverside road, rebuilt by the Corporation. Its style emulates the downhill line that is present in the main parks of the city close to the river: Parque Lezama, Plaza San Martín, Plaza Francia and Barrancas de Belgrano. ■

La gestión del espacio público es asumida por la Corporación como una de las condiciones de realización del proyecto y una parte indisociable de la inversión prevista, en que las fracciones no rentables de la urbanización encuentran financiamiento en la rentabilidad global del emprendimiento.

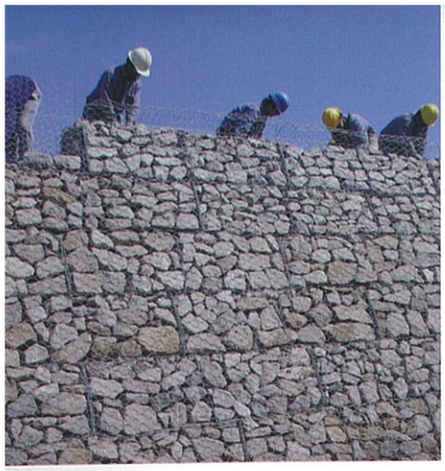
En octubre de 1994, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. celebró un convenio con la Sociedad Central de Arquitectos, con el auspicio de la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires para la realización de un Concurso Nacional de Anteproyectos para las "Nuevas Áreas Verdes de Puerto Madero y la Revitalización y Puesta en Valor de la Antigua Costanera Sur".

El llamado a concurso reunió el conjunto de predios que el Plan Maestro afectó al uso público e incluyó, además del conjunto de áreas propiedad de la Corporación, el conjunto de plazas y bulevares que conforman el Antiguo Balneario de Buenos Aires, junto con la Laguna de los Coypos, que define el límite entre la Costanera y la Reserva Ecológica.

The management of the public areas is held by the Corporation as a requirement to put into practice the project – inseparable from the expected investment, in which the non-rentable fractions of the urbanization would find funding in the total profitability of the enterprise.

In October, 1994, Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. signed an agreement with the Central Architect's Society, sponsored by the former Buenos Aires City Council to perform a National Calls for Proposals of Drafts for the "New Green Areas of Puerto Madero and the Revitalization and Recovery of the old Costanera Sur riverside road".

The Call for Proposals considered all the pieces of lands that the Master Plan destined to the public use and included, aside of the areas owned by the Corporation, the series of squares and boulevards that constitute the old Buenos Aires river resort, together with Laguna de los Coypos, that trace the limit between Costanera road and the Natural Reserve.



El equipo integrado por los arquitectos Garay, Joselevich, Magariños, Novoa, Vila, Sebastián, Cajide y Verdechia obtuvo el primer premio.

Puentes interdiques

Los espacios de conexión entre los diques, utilizados como paso transversal al tránsito en Puerto Madero, contaban con antiguos puentes metálicos giratorios accionados por cilindros hidráulicos con tiro por cadena sin fin, de un solo carril por sentido cuya construcción databa de 1885. A esto se sumaba el consecuente deterioro de sus sistemas de apertura para el paso de embarcaciones.

La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. asumió la renovación total de estas estructuras, debido al consecuente deterioro de sus sistemas de apertura para el paso de embarcaciones, reemplazándolas y adecuándolas al nuevo caudal de tránsito proyectado para la zona.

Los nuevos puentes metálicos constan de cuatro carriles para el tránsito vehicular (dos por cada sentido), contando con veredas peatonales a cada lado.

Construidos con modernos materiales, más livianos y resistentes, poseen un sistema de apertura giratorio, barreras, señalización luminosa y acústica.

Bulevares

Los bulevares de penetración operan como puertas de acceso a Puerto Madero y al sistema transversal de la Costanera Sur.

Como piezas fuertemente direccionadas, han sido resueltas a partir de la definición de un gran veredón continuo central, en que se disponen conjuntos de bancos que posibilitan las visuales hacia uno u otro lado, a la vez que ofrecen espacios para el descanso y la contemplación. Una fuente de agua a modo de rotonda articula el cruce de los tres bulevares con la trama Norte-Sur.

Cada bulevar ha sido caracterizado a través del arbolado urbano. Así el bulevar Macacha Güemes, prolongación de la calle Tte. Gral. Perón, salvaguarda la masa arbórea existente e incorpora, en generosos

Los gaviones, construidos con piedra de Olavarría, se yerguen como paneles orgánicos y estructuran una geometría flexible en planta y en altura, soportando la topografía de barrancas que se eligió para conmemorar los típicos parques de Buenos Aires.

Gabions, constructed with stones from Olavarría, rise like organic panels and help to structure a flexible geometry, supporting the downhill topography selected to commemorate the characteristic parks of Buenos Aires. ■

The team integrated by Architects Garay, Joselevich, Magariños, Novoa, Vila, Sebastián, Cajide and Verdechia received the first prize.

Dock Bridges

The existing constructions connecting the docks – that functioned as transversal roads to the traffic of Puerto Madero, had old metallic bridges activated by hydraulic cylinders with only one lane and constructed in 1885. In addition, their access systems to ships and vessels were deteriorated.

Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., due to the poor condition of the constructions, completely renovated these structures, replacing and adapting them to the expected new traffic circulation in the area.

The new metal bridges have four lanes – two in each direction – and sidewalks on each side.

They were constructed with modern, lighter and more robust materials, with a revolving opening system, barriers, also with light and acoustic signaling.

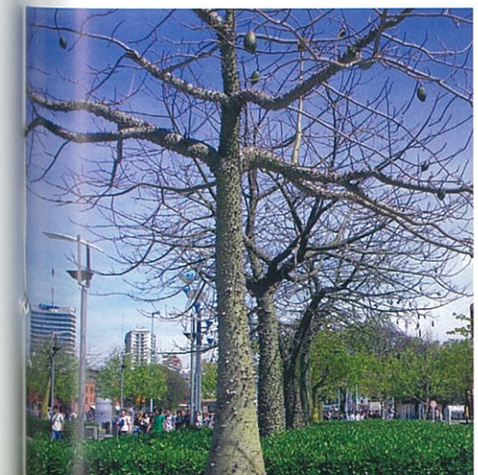
Boulevards

The penetrating boulevards work as access doors to Puerto Madero and to the transversal system of Costanera Sur riverside road.

Firmly orchestrated pieces, they were constructed following the idea of a great central and continuous sidewalk, with a series of benches facing both sides of the boulevard, also offering spaces to relax or sightseeing. A water fountain, like a roundabout, articulates the crossing of the three boulevards with the North-South route.

Each boulevard has been characterized by the urban tree-lining. Thus, Macacha Güemes Boulevard, a prolongation of Perón Street, protects the existing mass of trees and incorporates, in

CEDA EL
PASO



parterres, ejemplares de jacarandá combinados con especies arbustivas y herbáceas. El bulevar Rosario Vera Peñaloza, que se corresponde con la prolongación de la calle Estados Unidos, exhibe ejemplares de palo borracho. El bulevar Azucena Villaflor, continuación de la avenida Belgrano, conserva añosos ejemplares de tipas.

Este bulevar incorpora en su propuesta un diseño particularizado para erigirse como el Paseo de la Escultura Argentina en Puerto Madero, reservando dieciséis ámbitos para la implantación de obras de arte. Este proyecto fue realizado en conjunto por los estudios de arquitectura de los arquitectos Clorindo Testa y Alfredo Garay y Asociados.

Malecones

El recorrido que se extiende paralelo a los diques está construido con adoquines y durmientes recuperados del viejo puerto.

Los componentes del mobiliario urbano, de reminiscencias portuarias, están subordinados al sistema de constantes métricas de los viejos galpones, y los elementos verticales –luminarias y árboles– marcan los ritmos.

Las grúas recuperadas enfatizan con su emplazamiento las plazas generadas entre los galpones, animadas por la expansión de actividades de las plantas bajas de los edificios.

Como contrapartida, el frente que conforma su borde opuesto se muestra con una secuencia de edificios modernos, cuyas fachadas se representan alternadamente con muros cortina, paños de aluminio y granito. Así, entonces, las decisiones de proyecto que se asumieron para la materialización del mismo convergieron en la elección de materiales que acompañaran el desarrollo del área. El solado se estructura a partir de una trama geométrica, la que genera paños texturados y lisos cuadrangulares, alternando grises en hormigón preimpreso. Su ancho promedio –doce metros– permitió establecer una calle de tres metros libres para la circulación hacia los accesos de los edificios. Además, dio lugar a la disposición de una franja verde de seis metros de longitud, contenedora de árboles autóctonos, como el jacarandá, para la creación de sombras dada su orientación hacia el oeste, la más castigada por el sol de verano.

significant flowerbeds, specimens of jacaranda trees combined with shrub-like and herbaceous species. Rosario Vera Peñalosa Boulevard, prolongation of Estados Unidos Street, exhibits specimens of *palo borracho* trees. Azucena Villaflor Boulevard, prolongation of Belgrano Avenue, still offers very old specimens of *tipas* (acacia-like trees).

This boulevard also stands out because it includes the Argentinean Sculpture Walk, holding sixteen spaces for the placement of artworks. This project was performed in a joint effort by the firms of Architects Clorindo Testa and Alfredo Garay and Associates.

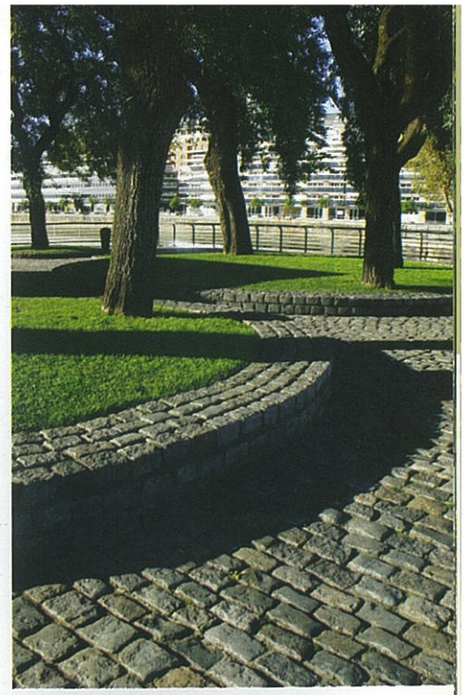
Seafronts

The road that runs parallel to the docks is built with paving stones and sleepers recycled from the old port.

The port-styled street furniture is subordinated to the style of the old warehouses and the vertical elements – streetlamps and trees – orchestrate the rhythms.

The recovered cranes emphasize the squares created between the warehouses, boosted by the growth of activities in the lower parts of the present buildings.

As a counterpart, the front in the opposite shore show a series of modern buildings, with alternate façades offering walls of aluminum structures and granite. Thus, the decisions that were made to activate the project converged in the materials selected to develop the area. The flooring is structured from a geometrical frame, which creates textured plots of lands and quadrangular plains, alternating grey zones of pre-compressed concrete. Its average width of twelve meters allowed the construction of a three meters street with open circulation and access to the buildings. It also allowed the placement of a green stripe of six meters long, containing typical trees like jacarandas, for the creation of shadows due to its westward orientation, the one that suffers the most the effects of the sun during the summer.



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

The design of the public walk contributes to keep alive the port style in the area. ■

Sobre sus nueve metros remanentes, librados a la circulación peatonal, se dispuso de equipamiento urbano, como bancos y papeleros, para acompañar su borde costero con una baranda de galvanizado que contiene en su desarrollo columnas de iluminación.

Parques

La construcción de los parques y bulevares, y su conexión con los jardines de la Costanera Sur, conforman a partir de una estrategia común una unidad integradora del conjunto de iniciativas sobre el área.

Los parques buscan acotar los distintos recintos con un importante movimiento de suelos que permite al paisaje adquirir una nueva dinámica, a la vez que reproduce la idea de barranca que caracteriza a los antiguos parques de la ciudad de Buenos Aires.

Parques Micaela Bastidas y Virginia Bolten - Dique 2

La propuesta del parque Micaela Bastidas considera dos elementos decisivos en su estructuración: el trazado se corresponde a la tensión que genera la relación entre ciudad y río tomando como dato la trama existente al este y la naturaleza en el horizonte este, se definió así una arquitectura del paisaje que basada en la construcción de un espacio abierto, donde la escala está fuertemente determinada por la diferenciación de niveles y la materialidad elegida, gaviones de piedra y hormigón.

Se diferencian dos áreas, una boscosa y otra abierta, una plana y otra con pendientes, vinculando la primera al eje costero y la segunda a la trama barrial, a través de tres plazas de forma ojival que proponen programas diferentes: la primera dedicada a los niños presenta áreas de juegos por edades; la segunda un rosedal y espacios de contemplación y lectura; y la tercera propone un gran plano verde con tarimas de madera que permiten reposar al sol.

Las áreas elevadas sobre el borde del terraplén al este se relacionan con la Antigua Costanera a partir de escalinatas y rampas que vinculan los dos planos de la nueva propuesta.

Uno de los conceptos estructurantes para las áreas verdes es el de "espacios construidos", es decir espacios tratados arquitectónicamente, definidos con otros elementos compositivos; con materiales de imagen fuerte y con la utilización del material vegetal como elemento de diseño y de ordenación.

One of the structuring concepts for the new green areas is the idea of "constructed spaces". It means open spaces created architectonically and also defined by other forming elements, with materials of strong appearance and using the "green materials" as a design tool and as an organization device.

Over the remaining nine meters that serve for the pedestrian use, street furniture was distributed –benches and litter baskets distributed along the riverside with a galvanized rail that includes streetlights sets in its extension.

Parks

The parks and boulevards, and their connections with the gardens of Costanera Sur riverside road, constitute an ensemble piece following a shared strategy to integrate the several initiatives in the area.

Parks aim to fence in the different grounds with a significant movement of the lands that allows the landscape to adopt new dynamics, and at the same time gives the impression of downhill featured in most of the old parks of the city of Buenos Aires.

Micaela Bastidas and Virginia Bolten Parks – Dock 2

The construction of Micaela Bastidas Park follows two guiding elements: its design emerge from the tension that exists between the river and the city, with the existing parcels in the east, and nature rising in the east horizon. Landscape architecture was defined, then, in the idea of creating an open space where the scale would be strongly determined by the different levels and the diverse materials selected for the constructions, stone gabions and concrete.

Two areas are clearly differentiated: a wooden area, and an open one, one plain, the other with slopes. The former is linked to the riverside axis and the latter to the urbanized parcels through three parks of ogival shape that offer three different programs: the first one aims at children with playground activities and games for different ages; the second one is a rose garden with spaces for the contemplation and reading, the third one offers a wide green plain with wooden loungers to relax under the sun.

The elevated areas on the embankment in the east are related to the old Costanera riverside road, with staircases and ramps that connect the two ideas of this brand-new proposal.

Restaurar y rehabilitar, como ejercicios de imaginación, de técnica y de consideración hacia el patrimonio heredado, es lo que se planteó para los sectores de la Costanera Sur: el paseo peatonal en el nivel de la calle y los espacios verdes entre Elvira Rawson de Dellepiane y Cecilia Grierson.

To restore and to renovate, as an expression of the imagination, the skill, and the respect towards the common heritage, this was the guiding idea in the areas of Costanera Sur: the pedestrian walk at street level and in the green areas between Elvira Rawson de Dellepiane and Cecilia Grierson.

El Parque Micaela Bastidas completa 10 hectáreas junto con el parque Virginia Bolten que oficia de cierre con el sector urbanizado. Se estructura por medio de suaves ondulaciones de suelo y un camino longitudinal reforzado por la presencia de bancos, balizas y una doble hilera de jacarandaes.

Parque Mujeres Argentinas - Dique 3

El Parque Mujeres Argentinas se extiende en una superficie de 5,7 ha. Propone con su geografía conformar un espacio interior a modo de recinto amurallado. La idea se materializa con un envolvente muro de gavión, que describe una forma orgánica y delimita un espacio central aterrazado hacia un amplio camino axial, perpendicular al acceso. Una alineación de jacarandaes corona el remate de la muralla.

Hacia las esquinas dos plazas secas resuelven la transición con el área edificada; el acceso sobre la Avda. Juana Manso se encuentra flanqueado por dos hondonadas plantadas con cactáceas autóctonas provenientes de diferentes puntos del país. Hacia los bordes han sido plantados ejemplares de distintas especies nativas conformando bosques, alineaciones y delimitando áreas para la contemplación y el descanso.

Recuperación y puesta en valor de la Antigua Costanera Sur

La intervención urbana de revitalización y puesta en valor del Antiguo Paseo Costero y Balneario de la Ciudad de Buenos Aires contempló la necesidad de considerar la Costanera Sur y la Reserva como una unidad integrada que debía recuperar la relación de la ciudad con el río, creando y recalificando el espacio público, estructurando un nuevo orden sin olvidar la memoria del espacio y la geografía del lugar, restaurando y habilitando el patrimonio arquitectónico heredado.

Se compone así un sistema donde los bulevares de penetración, las alamedas centrales, el Triángulo, el Teatro Griego, el Espigón Plus Ultra, el Veredón Histórico y el Veredón Moderno son las partes que interactúan dialécticamente, dan unidad y recomponen el todo, dándole el carácter de sistema único y diverso a la vez

Micaela Bastidas Park extends 25 acres together with Virginia Bolten Park, which works as an end of the urbanized area. It is structured through smooth ground undulations and a longitudinal path emphasized by the presence of benches, markers and two lines of jacaranda trees.

Mujeres Argentinas Park (Argentinean Women Park) – Dock 3

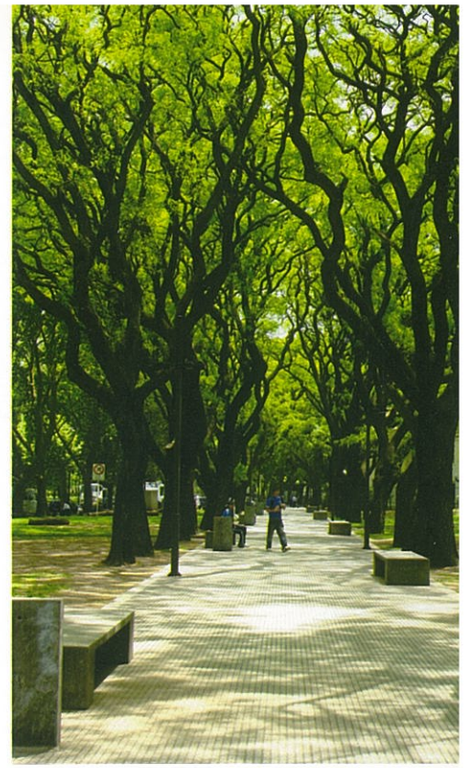
This Park extends over a surface of fifteen acres and aims at creating the idea of an interior space, a site with walls around. This is materialized with an encircling gabion wall that creates an organic form and limits a terrace-like central area to a wide axial path, perpendicular to the access. A line of jacaranda trees crowns the appearance of the wall.

To the corners, two dry squares smooth the transition with the building areas; the access from Juana Manso Avenue is flanked by two hollows with native cactus brought from different regions of the country. To the sides, a variety of native and typical plants and trees had been planted – delimiting areas for recreation and relaxation.

Restoration and recovering of the old Costanera Sur

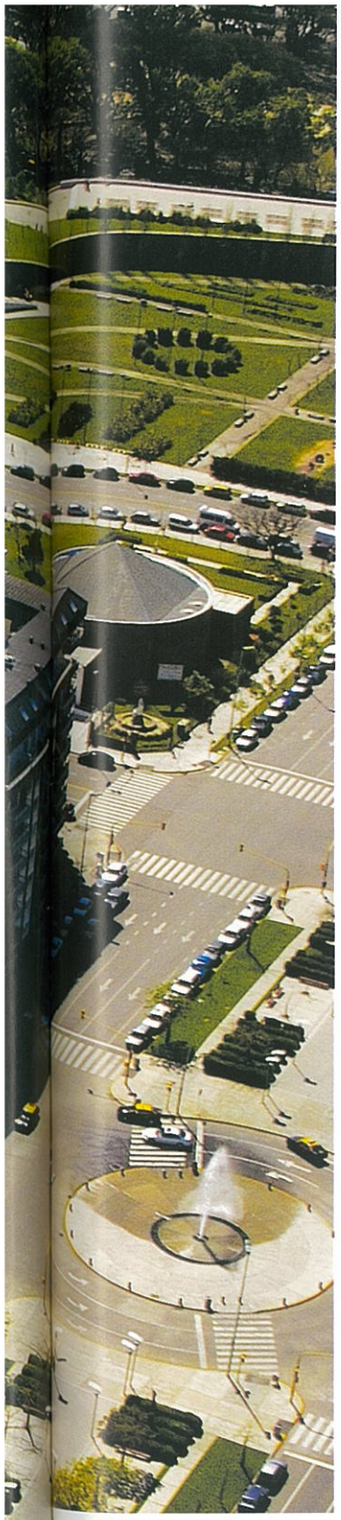
The urban intervention works to recover and renovate the old Costanera Sur riverside road and beach area considered the area of Costanera Sur and the Natural Reserve as a sole area that needed to be reintegrated to the city, creating and qualifying the open spaces, organizing a new order focusing on the specifics of the space and the geography of the site, renovating and restoring the architectural heritage.

Thus, a new system is created where the access boulevards, the central tree-lined avenues, the Triangle, the Greek Theater, the Plus Ultra terminal, The Historical Sidewalk, and the Modern Sidewalk are the pieces that interact dialectically and give the sense of unity and "repairs" the whole, creating a unique and diverse system at the same time.



Arriba: Costanera Sur, arboleda de la plaza recuperada sobre la Avda. Calabria.

Top: Costanera Sur, a tree-lined square recovered in Calabria Avenue.



Desarrollo
del sector este

Development
of the East Side

Obras privadas

El **Dique 4**, linda con la Dársena Norte y conforma la gran Puerta Norte al Río de la Plata.

La prolongación de la Avda. Córdoba, futuro bulevar Cecilia Grierson, articula el área con Retiro.

Es el escenario donde se replican las actividades del Centro, donde los usos permitidos garantizan la multiplicidad de funciones en torno a los requerimientos de oficinas, vivienda, comercio, equipamiento y recreación.

El trazado es de una sola tira de manzanas que corren entre el verde y la tira del malecón, el corazón de varias de estas manzanas se encuentra abierto al uso público.

Sobre el malecón, la presencia de plantas bajas comerciales, la ubicación de la marina deportiva Yacht Club de Puerto Madero y el Museo Colección Fortabat conforman la oferta de recreación y animación del área.

Los edificios de oficina que presenta en su desarrollo son Colonos Plaza, Puerto del Centro, MAPFRE, IRSA –que inició su construcción– y RAGHSA, que está por iniciar.

Private Works

Dock 4 is next to Dársena Norte and works as the Big North entrance to the Río de la Plata river.

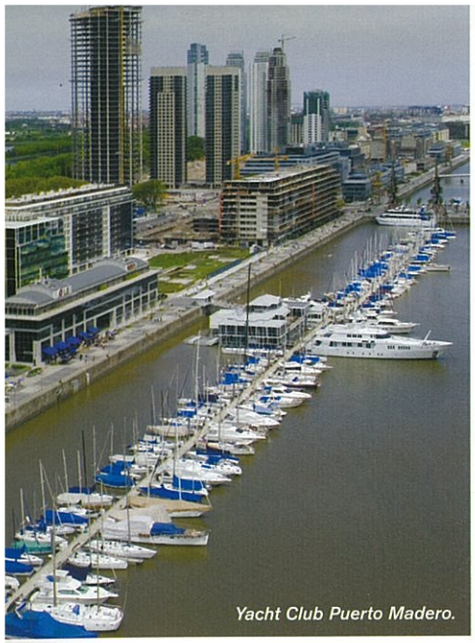
The continuation of Córdoba Avenue, the future Cecilia Grierson boulevard, articulates this area with Retiro neighborhood.

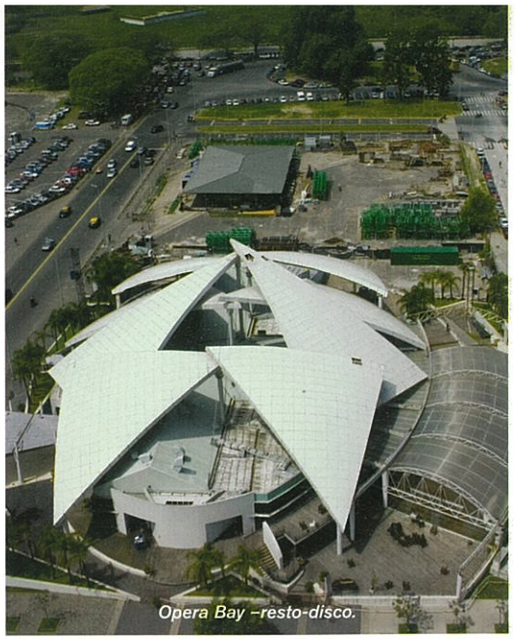
This is an area where the activities of Downtown retort, where the allowed uses of Puerto Madero enables the multiple options to be developed –offices, residential houses, stores, recreation and equipment constructions.

The plan is just one line of blocks that extends between the green and the seafront, the heart of most of these blocks is of open and public access.

On the seafront area, the activities and recreational options are present through the low-buildings for commercial use, the Yacht Club´s marina of Puerto Madero and the Colección Fortabat Museum.

Office buildings in the process of construction are: Colonos Plaza, Puerto del Centro, MAPFRE, IRSA and RAGHSA.


Yacht Club Puerto Madero.


Opera Bay –resto-disco.

Edificio MAPFRE.

Hilton Hotel y convenciones.

Dique 4
Obras y destino:
Náutico: Yacht Club Puerto Madero; Opera Bay –resto-disco, Museo Colección Fortabat.
Oficinas: Puerto del Centro, Colonos Plaza, Edificio MAPFRE, Raghsa aún sin iniciar; Madero Center Oficinas y vivienda
Vivienda: Torres del Yacht, Forum Puerto Madero. Terrazas del Yacht.

Dock 4
Works and Purpose:
Nautical, Yacht Club Puerto Madero; Opera Bay –resto-disco, Colección Fortabat Museum.
Offices: Puerto del Centro, Colonos Plaza, Edificio MAPFRE, RAGHSA –not finished; Madero Center office and residential.
Residential: Torres del Yacht, Forum Puerto Madero, Terrazas del Yacht. ■

La oferta en vivienda se constituye con los edificios Terrazas del Yacht, Madero Center, Forum Puerto Madero y Torres del Yacht.

El **Dique 3**, a la altura de Plaza de Mayo, donde la impronta del Puente de la Mujer genera diálogo entre las dos orillas, llegando hasta la Plaza Reina de Holanda que contiene a los Silos de la JNG (persistencia de la memoria portuaria).

Es un área donde convergen el equipamiento, la residencia, la oficina y el parque central, enmarcada entre los bulevares Macacha Güemes y Azucena Villaflor. En correspondencia con estos ejes principales de penetración se disponen parcelas destinadas a la construcción de torres, que ya son hoy una realidad.

El Parque Central, Mujeres Argentinas, consolida las reservas verdes establecidas en el proyecto que se funden en la Costanera. A diferencia de los otros diques, tiene preexistencias fuertemente condicionantes como Molinos del Río de la Plata y los silos de la Junta Nacional de Granos.

El frente construido sobre el Malecón Pierina Dealessi presenta edificios de oficinas con plantas bajas con usos destinados a animar la utilización pública de la explanada del borde del agua, tales como bares, restaurantes, negocios relacionados con el deporte, con fachadas de muro cortina y paños de aluminio y granito.

En el escenario del **Dique 2**, la única preexistencia importante es el edificio de Molinos del Río de la Plata, que actualmente aloja al Faena Hotel, en correspondencia con este edificio claro exponente de la arqui-

The residential offer is present with the following buildings: Terrazas del Yacht, Madero Center, Forum Puerto Madero and Torres del Yacht.

Dock 3, close to Plaza de Mayo, is where Puente de la Mujer (Women´s Bridge) is located, encouraging communication and contact between the two sides, to the Reina de Holanda Square that holds silos from the JNG –a reminder of the port´s past.

This is an area where the central park, the residential buildings, the offices and the equipment construction meet, framed by Macacha Güemes and Azucena Villaflor boulevards. In correspondence with these two main accesses there are parcels destined to place tower buildings that today are also part of the reality.

Mujeres Argentinas, the central park, consolidates the green reserves first established in the Costanera project. In contrast with the rest of the Dock, here is found a strong presence of preexistent constructions, like Molinos del Río de la Plata and the silos of the National Board of Grains (JNG).

The front, built over Pierina Dealessi seafront offers office buildings that in their lower plants aim at making use of the esplanade for multiple activities facing the water surface, like bars, restaurants, sport related stores, with aluminum and granite façades.

In **Dock 2**, the only significant preexistent construction is Molinos del Río de la Plata building, that today features the

Le Parc.

Repsol YPF Oficina Institucional.

Porteño Plaza I, II y III Oficinas y Plantas Bajas comerciales, Buenos Aires Plaza.

Iglesia Nuestra Señora de la Esperanza.

tectura industrial en Buenos Aires, se ubican los Parques Micaela Bastidas, y Virginia Bolten, enmarcados por el racimo de torres.

El bulevar, con un cantero central arbolado, paralelo al dique, sirve como generador de un sistema de manzanas cerradas, una fila a cada lado del bulevar, donde tiene predominancia la residencia, replicando los usos presentes en el barrio de San Telmo, con plantas bajas con uso comercial.

Dique 1. Este sector está enmarcado por el bulevar Elvira Rawson de Dellepiane, cuya obra de ampliación, doble mano y bulevar se encuentran en ejecución, y el bulevar Rosario Vera Peñaloza, continuación de Estados Unidos, y se conecta al río a través de Dársena Sur.

La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. se encuentra realizando además las obras de infraestructura, malecón, calles vehiculares y parque con un lenguaje y equipamiento similares a los ya utilizados en los otros diques, con la diferencia significativa de que el malecón será el único que tendrá una calle vehicular y una extensión de 30 metros entre el borde del dique y el comienzo de la construcción.

Se establecerán allí grandes emprendimientos que conformarán un área de equipamiento urbano y de servicios a escala de la ciudad; por ejemplo, un complejo de usos mixtos con hotel, condominio, comercios y oficinas; un megacentro comercial, con tiendas departamentales, salas de cine, hotel *boutique*, centro médico con consultorios externos, oficinas y *apart*, un complejo de viviendas, oficinas y locales comerciales.

Faena Hotel. Close to this building, that clearly exemplifies the industrial architecture style in Buenos Aires, Micaela Bastidas and Virginia Bolten Park were created, framed by the cluster of towers.

The boulevard, with a central tree flowerbed, runs parallel to the dock and helps to create a system of close blocks, one line on each side of the boulevard, where residential homes are the priority, in resonance with the nearby San Telmo neighborhood, with commercial stores in the lower floor.

Dock 1 is framed by Elvira Rawson de Dellepiane (currently in the works to improve its circulation) and Rosario Vera Peñaloza boulevards, prolongation of Estados Unidos street, connected to the river through Dársena Sur.

Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. is currently developing the infrastructure works, the seafront renovation, streets and parks with a language and a similar street furniture than the one used in the other Docks, with the significant exception that here the seafront will offer a street for vehicles and an extension of 30 meters between the edge of the dock and the start of the construction.

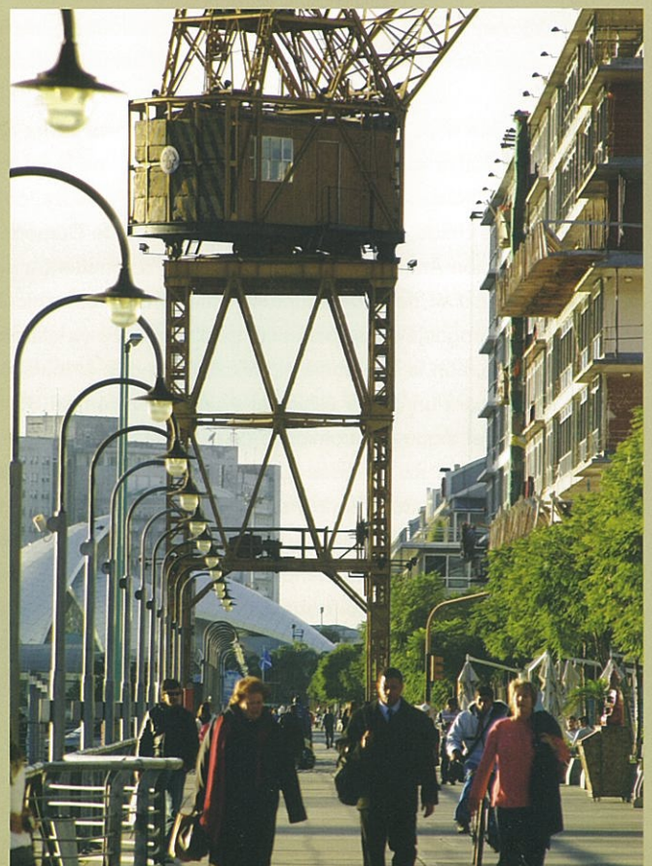
Great enterprises will be placed in this Dock, hotels, condos, commercial stores and offices, a shopping mall with department stores, a movie complex, a boutique hotel, a medical center, and residential homes.

Dique 2
Obras y destino:
Vivienda: Torres el Faro, Château Puerto Madero, Mulieris, Sta. María del Puerto, Terrazas del Puerto, Madero Plaza, La Porteña, La Porteña II, Rio Plaza. Brisas del Puerto vivienda y Hotel Madero
Oficinas. Edificios Costeros, Cruceros I y II, Daimler Chrysler Faena Hotel, y próximo emprendimiento de Faena, El Aleph.

Dock 2
Works and Purpose:
Residential: Torres El Faro, Chateau Puerto Madero, Mulieris, Sta. María del Puerto, Terrazas del Puerto, Madero Plaza, La Porteña, La Porteña II, Río Plaza. Brisas del Puerto and Hotel Madero.
Offices: Riverside Buildings, Cruceros I and II, Daimler Chrysler, Faena Hotel, future Faena project, El Aleph. ■

Dique 3
Obras y destino: Hilton Hotel y convenciones.
Vivienda: Bayres Madero, Torres Renoir, Le Parc, Riverview, Quinta Fundación. El Mirador del Puerto, BA Houses, Terrazas del Dique
Cinema Paradiso Vivienda, oficina, comercio y hotel.
Los Molinos cultura, oficina y vivienda
Repsol YPF Oficina Institucional
Oficinas: Porteño Plaza I, II y III Oficinas y Plantas Bajas comerciales, Buenos Aires Plaza.

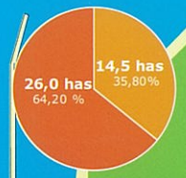
Dock 3
Works and Purpose: Hilton Hotel conventions.
Residential: Bayres Madero, Renoir Towers, Le Parc, Riverview, Quinta Fundación. El Mirador del Puerto, BA Houses, Terrazas del Dique.
Cinema Paradiso homes, offices and hotel.
Los Molinos, culture, office and residential homes. Repsol YPF.
Offices: Porteño Plazza I, II, and III, offices and commercial stores in the ground floor, Buenos Aires Plaza



Superficie FRENTE RIBEREÑO : 90,00 has.
Superficie Uso Público: 43,10 has.
Superficie Parcelada : 46,90 has.

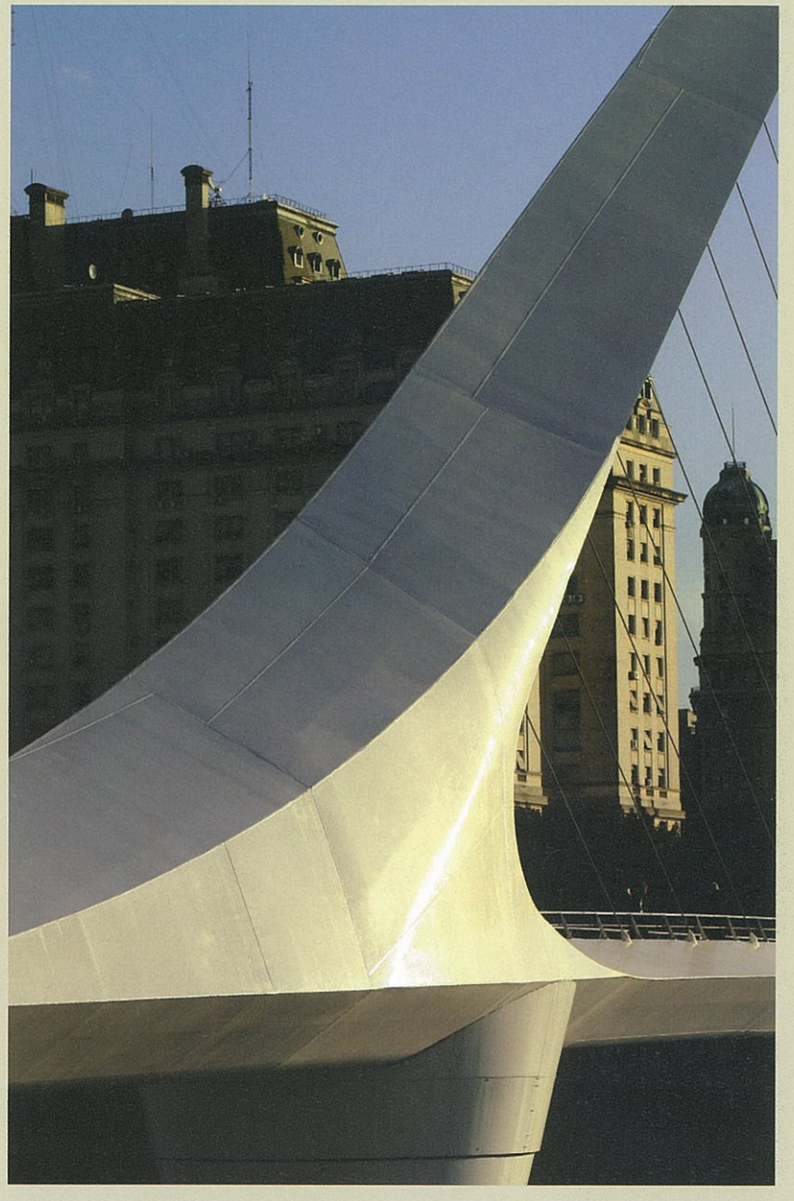
Superficie Cubierta Total
1.850.000 m2

Superficie ESPEJO DE AGUA : 39,50 has.



Superficie FRENTE URBANO : 40,50 has.
Superficie Uso Público: 26 has.
Superficie Parcelada : 14,50 has.

Superficie Cubierta Total
400.000 m2



Puente
de la Mujer

Puente
de la Mujer

El Puente de la Mujer ha sido emplazado en la prolongación imaginaria del Eje Histórico de la Ciudad que une la Casa de Gobierno, la Pirámide de Mayo, la Plaza de los Dos Congresos y el Congreso de la Nación, y sirve como conexión peatonal entre ambas márgenes del Dique 3 de Puerto Madero; esto es, une el sector oeste ya consolidado y el sector este en plena expansión.

Su diseño fue obra del prestigioso arquitecto e ingeniero valenciano Santiago Calatrava Valls, siendo la primera obra que realiza en América latina que, según dijo, está inspirada en el tango, ya que diseñó el puente sobre la idea de una pareja bailando: el mástil representa al hombre, que sostiene mediante cuerdas la curvatura central del puente que simboliza a la mujer, en un típico paso de este baile.

La iniciativa para su construcción pertenece al empresario Alberto González (fallecido en agosto de 2001), desarrollador del emprendimiento Madero Este y propietario del hotel Hilton, quien registró el puente peatonal bajo el nombre de Puente de la Mujer, en correspon-

Puente de la Mujer (Women's Bridge) was placed in the imaginary continuation of the Historical axis of the city that connects the Governmental House, the Pirámide de Mayo, Dos Congresos Square and the National Congress and functions as a pedestrian route between both sides of Dock 3 in Puerto Madero. It connects the West Side, already urbanized and consolidated and the East Side, currently in development and expansion.

It was designed by the famous Valencian architect and engineer Santiago Calatrava Valls, and is his first project in Latin America. He was inspired by tango, and it represents a couple dancing the sounds of tango. The mast is the male dancer supporting through cords the curving structure of the bridge that represents the woman.

The construction of the bridge was an initiative of businessman Alberto González (who died in 2001), developer of Madero Este

Izquierda: Dos vistas del Puente de la Mujer, diseñado por el arquitecto Santiago Calatrava Valls.

Left: Two views of Puente de la Mujer, designed by architect Santiago Calatrava Valls.

dencia con el hecho de que todas las calles y paseos de Puerto Madero llevan nombres de mujeres argentinas célebres.

El Puente de la Mujer fue construido por la empresa URSSA, en su planta de Victoria –en Bilbao, España– y traído a Buenos Aires en varios embarques.

El puente tiene una orientación este-oeste, estando el pilono orientado hacia el oeste en su posición cerrada, cambiando de orientación hacia el sur en su posición de apertura máxima del tablero. Responde a la tipología de puente atirantado que, gracias a su rotación, permite el tráfico fluvial por el dique.

El tablero tiene una extensión total de 160 m, un ancho de 6,180 m. Está compuesto por dos zonas diferenciadas: el puente móvil, colgante y rotatorio, y dos tramos fijos de acceso.

El tramo central apoya en una pila de hormigón blanco de 9,40 metros de altura y 100 toneladas de peso, que aloja los mecanismos de rotación. Compuesto por 20 motores que distribuidos radialmente accionan cada uno una rueda metálica.

La estructura metálica del puente ha sido realizada íntegramente en acero. El perfil del mástil oblicuo alcanza los 39 metros de alto. De allí se desprenden 19 tensores formados por cables de acero galvanizado de alta resistencia de sección circular y en *Z*, que lo vinculan con su base curva.

Como elementos de protección se han construido barandas de acero inoxidable en sus laterales. En sus extremos dispone de barreras comandadas por control remoto, que se cierran cuando el puente se encuentra en su posición abierto.

enterprise and owner of the Hilton Hotel, who registered the pedestrian bridge under the name of Puente de la Mujer, since all the streets and walks in Puerto Madero were named after famous Argentinean women.

The bridge was built by URSSA Company in their plant located in Victoria (Bilbao, Spain) and was brought to Buenos Aires in several installments.

The cable-stayed bridge has an east-west orientation, its pylon in a westward direction when is closed, changing to the south when is fully open. Due to its revolving feature the bridge allows the fluvial traffic through the canal.

The platform is 160 meters long and 6.180 meters wide. It presents two differentiated parts: the moving bridge, hanging and revolving and two fix pieces for the access.

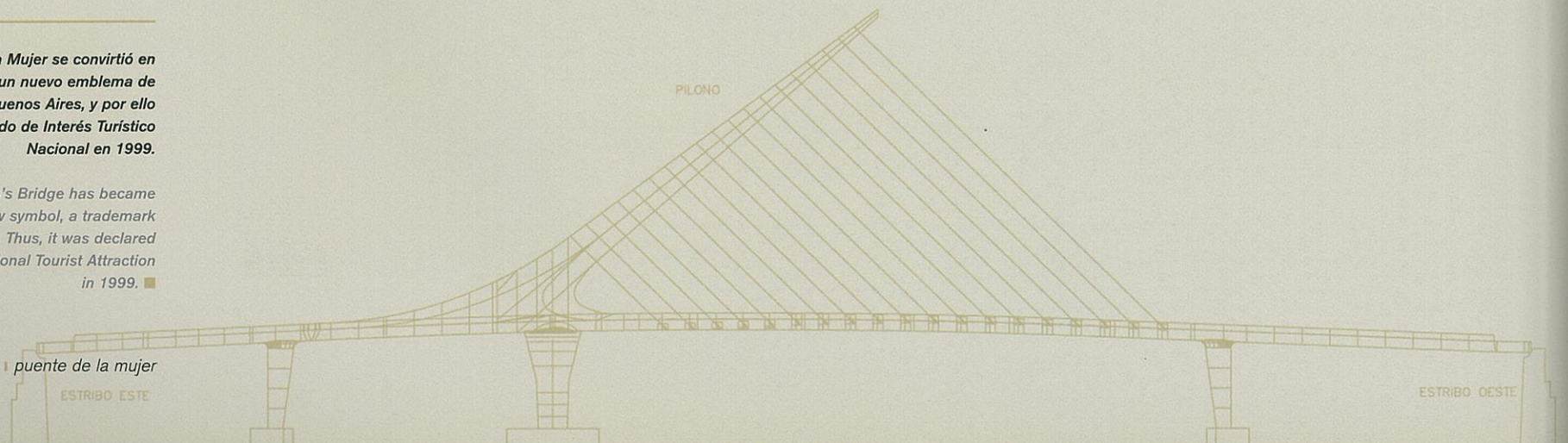
The central part is supported by a white concrete pier 9.40 meters high and with 100 tons of weight. It contains 20 engines and each one activates a metallic wheel.

The metallic structure of the bridge has been constructed in steel. The oblique mast is 39 meters high. From there, 19 tensors made of high-resistance galvanized steel cables are spread in a Z-shape, connecting the mast with its curved base.

To serve as protection, it was included stainless steel parapets on the edges of the bridge. In the extremes, remote control barriers close the bridge when is open for fluvial traffic.

El Puente de la Mujer se convirtió en un símbolo, en un nuevo emblema de la ciudad de Buenos Aires, y por ello fue declarado de Interés Turístico Nacional en 1999.

The Women's Bridge has became a new symbol, a trademark of Buenos Aires. Thus, it was declared a National Tourist Attraction in 1999. ■



Mujeres
de Puerto Madero

Una ordenanza del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, emitida en septiembre de 1995, impuso denominaciones oficiales a las calles del barrio. Las mismas recuerdan a mujeres que dejaron su huella en la historia y la cultura de nuestro país y de América latina. Puerto Madero, así rinde homenaje a aquellas destacadas personalidades que, a través de su trabajo en diferentes disciplinas, lucharon por un espacio dentro de la sociedad.

Micaela Bastidas y Puyucava (1745-1781). Se dedicó a la causa de la revolución, reuniendo contingentes de campesinos, arengándoles y dándoles a conocer las causas del levantamiento. Formó parte del movimiento, integrando el Consejo de los Cinco.

Virginia Bolten. La mujer que encabezó la primera marcha que se realizó en Rosario para conmemorar el Día del Trabajador, el 1° de mayo de 1890, se dedicó a relevar las condiciones de los trabajadores en esa ciudad. Virginia fue detenida por distribuir "propaganda anarquista" entre los trabajadores. Se refugió en Uruguay en 1902, desde donde siguió coordinando actividades en Rosario.

Women
of Puerto Madero

An ordinance of the former Buenos Aires City Council, issued in September of 1995, declared official names to the streets of the neighborhood which where called after influential women who left their mark in Argentina's culture and history, and in Latin America too. Puerto Madero, then, celebrates distinguished women who, through their work in different fields, fought for a bigger role in our society.

Micaela Bastidas y Puyucava (1745-1781). She was involved in the revolution, summoning farmers, encouraging them to break free and sharing the revolution ideals with them. She was part of the movement, and a member of the Council of Five.

Virginia Bolten. She led the first demonstration in Rosario commemorating Labor Day, on May 1st, 1890. She collected information about the working conditions in this city. Virginia was later arrested for spreading "anarchist propaganda" among the workers. In 1902 she took refuge in Uruguay, where she continued coordinating activities in Rosario.

Fenia Chertkoff (1869-1928) Activa pacifista y precursora de las principales reivindicaciones femeninas y de la lucha permanente por la defensa de los niños desprotegidos.

De firmes convicciones políticas, fundó revistas, escuelas, bibliotecas y centros feministas, trabajó en campañas de alfabetización de adultos y creó recreos para la permanencia de los niños en el horario laboral de sus padres. Escribió artículos periodísticos en los diarios *La Prensa* y *La Nación*.

Olga Cossettini (1898-1987). Pedagoga de avanzada, directora de la revolucionaria Escuela Carrasco de la ciudad de Rosario.

Pierina Dealessi (1894-1983). De origen italiano, fue una de las actrices más importantes en Argentina. Comenzó a trabajar en el teatro El Nacional a la edad de 15 años. Fue también una de las grandes estrellas del cine argentino en su tiempo. En total, trabajó en 14 películas como: *Adiós Argentina* (1930), *Puente Alsina* (1935), *Una porteña optimista* (1937), *Pantalones cortos* (1949), *Fúlmine* (1949), *Mosquita muerta* (1946) y *El centroforward murió al amanecer* (1961).

Emma de la Barra (1861-1947). Autora del primer *best-seller* argentino, *Stella*, bajo el seudónimo de César Duayen. Durante toda su vida publicó bajo seudónimos masculinos. Adaptó sus obras al cine y colaboró en diversos diarios y revistas.

Petrona Eyle (1866-1945). Pionera del movimiento feminista en América latina. De origen suizo, Petrona obtuvo su doctorado en Medicina en Suiza, en 1891. En 1893 regresa a la Argentina, donde fue una de las fundadoras de la Asociación Universitarias Argentinas. Además, creó la Liga Contra la Trata de Blancas y la revista *Nuestra causa*, órgano periodístico del movimiento feminista. Su trabajo fue fundamental para la obtención del derecho al voto de las mujeres argentinas, lo que ocurrió en 1947.

Encarnación Escurra (1795-1838). Esposa de Juan Manuel de Rosas, fue una de las primeras mujeres argentinas que supo imponerse en el discurso político, que hasta entonces había sido un asunto exclusivamente masculino. En su carrera, se hizo imprescindible para manejar asuntos de gobierno y también comerciales. Su intervención fue decisiva en la llamada Revolución de los Restauradores,

Fenia Chertkoff (1869-1928). An active pacifist and pioneer in expressing the main women's demands. She consistently fought for the unprotected children.

With strong political ideas, she founded magazines, schools, libraries and feminist centers; she worked in adult literacy campaigns and also created shelters for children who were left alone during their parents' labor schedule. She wrote articles for La Prensa and La Nación newspapers.

Olga Cossettini (1898-1987). An advanced educator, principal of the revolutionary Carrasco school in Rosario.

Pierina Dealessi (1894-1983). Of Italian origin, she was one of the most important actresses in Argentina. She started to work in El Nacional theatre at age 15, and she was also a film star. She worked in 14 pictures: *Adiós Argentina* (1930), *Puente Alsina* (1935), *Una porteña optimista* (1937), *Pantalones cortos* (1949), *Fúlmine* (1949), *Mosquita muerta* (1946) and *El centroforward murió al amanecer* (1961), among others.

Emma de la Barra (1861-1947). Author of Stella, the first best-seller in Argentina. She used the pseudonym César Duayen. During all of her public life she used male pen names. She adapted her stories for the movies and was a regular collaborator in magazines and newspapers.

Petrona Eyle (1866-1945). She was one of the first leader of the feminist movement in Latin America. Of Swiss origin, in 1891 Petrona received her PhD in Medicine, in Switzerland. In 1893 she returns to Argentina where she was one of the founders of *Asociación Universitarias Argentinas*. She also created the League against the white-slave trade and *Nuestra Causa* magazine, a feminist paper. Her work was crucial for Argentinean women to finally get the right to vote in 1947.

Encarnación Escurra (1795-1838). She was married to Juan Manuel de Rosas. She was one of the first Argentinean women that made a stand with political speeches, a business exclusively for men. For her, it became indispensable to deal with governmental and commercial affairs. Her intervention was crucial in the so-called

en 1833, que dio por tierra con el gobierno de Balcarce y preparó el ascenso de Rosas al poder.

Raquel Forner (1902-1988). Pintora egresada de la Academia Nacional de Bellas Artes. Se perfeccionó en Europa. En sus cuadros buscó la intensidad de la expresión, con figuras dramáticas y colores violentos. Entre sus premios figuran: Medalla de Oro en la Exposición Internacional de París (1937), Primer Premio Nacional de Pintura en el XXXII Salón Nacional de Bellas Artes (1942), Premio Augusto Palanza, otorgado por la Academia Nacional de Bellas Artes (1947), Gran Premio de Honor en el XLV Salón Nacional de Bellas Artes (1956).

Juana Manuela Gorriti (1818-1892). Escritora argentina que innovó el discurso femenino en toda América latina. Vivió en tres países (Argentina, Bolivia y Perú). Su obra contribuye a establecer el sentido de una literatura propia latinoamericana. La novela en Argentina se inicia con su relato *La quena* (1848). Otros títulos: *Sueños y realidades*, *Don Dionisio Puch*, *Panoramas de la vida*, *La tierra natal*, *Perfiles* y *Veladas literarias de Lima* subrayan su importante producción literaria.

Cecilia Grierson (1859-1934). La primera mujer que se graduó como médica en Sudamérica. Promovió disciplinas como la kinesiología y la accidentología, las que en su tiempo no eran difundidas en Argentina. Además de su trabajo médico, Cecilia Grierson se dedicó a elevar el nivel social e intelectual de las mujeres.

Magdalena (Macacha) Güemes de Tejada (1787-1866). Hermana del general Martín Miguel de Güemes, a quien apoyó en su lucha para la independencia de la Argentina. Poco después de la Revolución de Mayo, convirtió su casa en taller para confeccionar ropa para los soldados. Supo sacar partido de su inteligencia y su posición para desempeñar tareas arriesgadas, especialmente cuando los realistas ocupaban la ciudad de Salta.

Trinidad Guevara (1798-1873). La primera gran actriz argentina en los primeros años de la Independencia. Esta mujer, intérprete máxima del teatro Coliseo (1820-1830), finalmente llegó a ser reconocida por los críticos como "La Única", "La Favorita" o "La más brillante y aplaudida". Además de su trabajo teatral, se atrevió a desafiar la moral impuesta a las mujeres de su tiempo.

Restoration Revolution in 1833 that put an end to Balcarce's administration and prepared the road for Rosas to seize power.

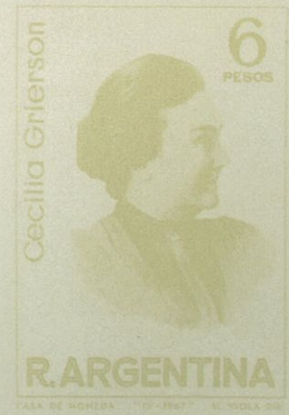
Raquel Forner (1902-1988). Painter, graduated from the Fine Arts Academy. She completed her studies in Europe. Through her paintings she looked for the intensity of expression, with dramatic figures and strong colors. She was awarded with the golden medal in the International Exhibition in Paris (1937), the first prize from the National Fine Arts Exhibition (1942), Augusto Palanza award, from the Fine Arts Academy (1947), and the Great Jury Prize, from the National Fine Arts Exhibition (1956), among other.

Juana Manuela Gorriti (1818-1892). She was an Argentinean writer and an innovator in the field of feminist speech in Latin America. She lived in Argentina, Bolivia and Perú. Her work contributes to the creation of an own and characteristic Latin-American literature. She published the first novel in Argentina, *La Quena* (1848). Other works: *Sueños y realidades, Don Dionisio Puch, Panoramas de la vida, La tierra natal, Perfiles* and *Veladas literarias de Lima;* all highlights of her significant literary contribution.

Cecilia Grierson (1859-1934). She was the first women to get a Medical degree in South America. She promoted techniques that were not well-known in the country back then, like kinesiology. Besides her work as a doctor, she also contributed in enhancing the social and intellectual skills of women.

Magdalena (Macacha) Güemes de Tejada (1787-1866). She was the sister of general Martín Miguel de Güemes, who she supported in his campaign for Argentina's independence. After May Revolution, she used her own house to make uniforms for the soldiers. She made use of her good sense and privileged condition to perform hazardous tasks, specially when the royalists were in charge of the city of Salta.

Trinidad Guevara (1798-1873). She was the first great Argentinean actress during the first years of Independence. She worked permanently in Coliseo theatre from 1820-1830 and was reckoned by critics as "The One", "The Favorite", "The Most Brilliant and Celebrated". She also redefined women's moral through her work and thoughts.



Marie Langer (1910-1987). Médica psiquiatra nacida en Viena y radicada luego en Argentina. Miembro fundador de la Asociación Psicoanalítica Argentina. Escribió numerosos libros dedicados a la problemática de la mujer. Murió en México, donde trabajaba como maestra de estudios superiores de Psicología Clínica en la Universidad Autónoma Metropolitana.

Julieta Lanteri (1873-1932). De origen italiano, fue la sexta mujer médica graduada en el país y la primera italiana en alcanzar un título universitario en Argentina. En su carrera se especializó en enfermedades psíquicas de la mujer y del niño. Además de su trabajo médico, luchó incansablemente por los derechos de las mujeres. En ese contexto constituyó el Partido Feminista Argentino y la Liga Argentina de Mujeres Librepensadoras.

Carolina Elena Lorenzini (1899-1941). Pionera de la aviación en la Argentina, fue aceptada en el Aero Club Argentino donde, en 1931, obtuvo su brevet de piloto civil. Especializada en alta acrobacia, realizó piruetas nunca vistas en el país. En 1935 inscribió, volando a 5.381 metros, el récord nacional femenino. Además de destacarse por su sentido social, fue la primera mujer que cruzó sola el río de la Plata en avión. Falleció en 1941 en el Aeródromo de Morón al intentar realizar una maniobra acrobática.

Martha Lynch (1929-1985). Escritora argentina, autora de libros tan importantes como *La alfombra roja*, *Al vencedor*, *La señora Ordóñez* y *Cuentos de colores*, por los que recibió el Premio Municipal en 1970. Se suicidó en el año 1985.

Azucena Maizani (1902-1970). Cancionista, autora y compositora. Junto a Rosita Quiroga, marcó el rumbo de las cantantes que surgieron a comienzos de la década de los '20, iniciando la participación definitiva de la mujer en el tango. Grabó, junto a Francisco Canaro, más de 270 canciones.

Juana Manso (1819-1875). Pedagoga y escritora argentina, y una de las más influyentes en el siglo XIX. Después de pasar unos años en Uruguay, Cuba, Brasil y los EE.UU., finalmente regresó a la Argentina en 1854 y propició la creación de escuelas y bibliotecas públicas, y apoyó la emancipación de la mujer. En su obra se encuentran libros tan cono-

Marie Langer (1910-1987). She was a doctor and psychiatrist born in Vienna who later moved to Argentina. She was a founding member of Argentina´s Psychoanalyst Association. She is the author of many books devoted to the situation of women. She died in Mexico, where she was working as a Professor at Universidad Autónoma Metropolitana.

Julieta Lanteri (1873-1932). Of Italian origin, she was the sixth woman in completing Medical studies in the country and the first Italian in receiving a university degree in Argentina. She focused her work in psychological disorders in women and children. She also fought unceasingly for women´s rights. She was part of Argentina´s Feminist Party and of the League of Argentina´s Freethinkers Women.

Carolina Elena Lorenzini (1899-1941). She was a pioneer aviator in Argentina, admitted in the AeroClub Argentino where, in 1931, she received her pilot´s license. She specialized in acrobatics, performing tricks never before seen in the country. She was also a social activist and the first women crossing the Río de la Plata by plane on her own. She died in 1941 while trying to perform an acrobatic maneuver in Morón.

Martha Lynch (1929-1985). She was an Argentinean writer, author of *La alfombra roja, Al vencedor, La Señora Ordoñez* and *Cuentos de colores*, for which she received the City Award in 1970. She committed suicide in 1985.

Azucena Maizani (1902-1970). She was a singer, author, and composer. Together with Rosita Quiroga, she set the pace of the singers that appeared in the first years of 1920´s, definitely opening the doors for women to the world of Tango. She recorded, with Francisco Canaro, more than 270 songs.

Juana Manso (1819-1875). She was an Argentinean educator and writer, one of the most influential of the 19th century. After living in Uruguay, Cuba, Brazil and the United States, she finally came back to Argentina in 1854 and supported the creation of public schools and libraries, and stood for women´s emancipation. Her published work includes well-known pieces such as *La familia del*

cidos como *La familia del comendador* o *Los misterios del Plata*. Además, compendió la historia de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Alicia Moreau de Justo (1885-1986). Nacida en Londres, Inglaterra, hija del francés Armando Moreau y de María Denanpont. Luchó por los derechos humanos en Argentina. Graduada en medicina, fue una de las primeras mujeres en integrarse al quehacer político. En 1902 creó, junto a otras compañeras, El Centro Socialista Feminista y La Unión Gremial Femenina, construyendo las bases para el reconocimiento de igualdad de la mujer en la sociedad argentina.

Victoria Ocampo (1890-1979). Uno de los personajes más influyentes en la historia literaria argentina. En 1931 fundó la editorial *Sur* y la revista homónima, que fue la publicación más importante de su época, en español.

Regina Pacini de Alvear (1871-1965). Primera actriz del teatro Coliseo e intérprete de los principales personajes femeninos de las obras de la Independencia. Fue formadora de grandes artistas.

Aimé Paine. Cantante, destacada por su lucha en defensa de los valores, la lengua y la cultura mapuche. Falleció en 1987.

Elvira Rawson de Dellepiane (1867-1954). Médica argentina. Una de las más importantes luchadoras por los derechos femeninos en su tiempo. Cuando en 1890 la revolución estalló, Elvira demostró su coraje atendiendo a los heridos y víctimas de ambos lados. Fue fundadora y también directora de la primera "colonia de niñas débiles" de Uspallata, en 1916. Gracias a su iniciativa se fundó la Asociación Pro Derechos de la Mujer en Argentina.

Manuela Sáenz (1797-1856). De nacionalidad peruana fue un baluarte en la liberación del colonialismo de su país. Contribuyó a la iniciación de la Revuelta de Quito. Conoció al general Juan José Flores y al libertador Simón Bolívar, de quien sería fiel compañera.

Martha Salotti (1899-1980). Fue una figura sobresaliente en la vida cultural argentina. Como profesora superior de Ciencias Naturales, fundó el Instituto SUMMA y la Sección Argentina de la Organización Internacional del Libro Infantil - Juvenil "IBBY". Fue representante legal en la Argentina de la poetisa Gabriela Mistral y también es conocida como escritora de cuentos infantiles y de textos pedagógicos.

comendador and *Los misterios del Plata*. She also collected the history of the United Provinces of Río de la Plata.

Alicia Moreau de Justo (1885-1986). She was born in London, England, daughter of a Frenchman, Armando Moreau, and María Denanport. She fought for the human rights in Argentina. She graduated in Medicine studies, and was one of the first women in becoming an active political figure. In 1902 she created, with other women, the Feminist Social Center and the Women´s Union, laying the foundations for a future acknowledgment of women equality in Argentinean society.

Victoria Ocampo (1890-1979). She was one of the most influential literary figures in Argentina. In 1931 she founded Sur publishing house and the homonymous magazine, the most important publication in Spanish at the time.

Regina Pacini de Alvear (1871-1965). She was a great actress from Coliseo theatre. She was one of the main performers of female characters in the plays about Independence. She was later coach and instructor of many new artists.

Aimé Paine. She was a singer, recognized through her work in defense of Mapuche´s tradition, culture and language. She died in 1987.

Elvira Rawson de Dellepiane. (1867-1954). She was an Argentinean doctor and one of the most important women´s rights activists. When revolution started, in 1890, Elvira proved her courage looking after the wounded of both sides. She was founder and director of the first "colony for weak girls" in Uspallata, in 1916. Following her initiative, the Argentinean Women´s Pro-Rights Association was founded.

Manuela Sáenz (1797-1856). She was born in Perú and was a significant figure in the liberation of her country. She was part of the revolution movement Revuelta de Quito. She met general Juan José Flores and was faithful partner of liberator Simón Bolívar.

Martha Salotti (1899-1980). She was an outstanding figure in the culture life of Argentina. As a Natural Science teacher she founded SUMMA Institute and Argentina´s selection of the International Children´s Book Organization. She was a legal representative in Argentina of the poet Gabriela Mistral and she is also a well-known author of children books and pedagogic texts.

María de Todos los Santos Sánchez de Thompson y de Mendeville (1786-1868). En su salón se interpretó por primera vez la canción patria, en 1813. Además de sus actividades políticas y patrióticas, se dedicó al trabajo social.

Rosario Vera Peñaloza (1873-1955). Conocida por sus seguidores como "La Maestra de la Patria", se dedicó a la pedagogía en Argentina. En 1900 fundó el primer jardín de infantes. En 1931, el Consejo Nacional de Educación le encargó la formación del Primer Museo Argentino para la Escuela Primaria, en la Capital Federal. Escribió obras influyentes como *El hombre que rehusó el Olimpo*, *Los hijos del sol* o *Pensamientos breves sobre juegos educativos*.

Azucena Villaflor (1924-1977). Fundó el movimiento Madres de Plaza de Mayo, dedicado a buscar a los secuestrados por la dictadura militar y reclamar por ellos. Las mujeres se reunieron por primera vez en la Plaza de Mayo la tarde del sábado 30 de abril de 1977, a lo que siguieron manifestaciones semanales. Por sus actividades contra la dictadura, Azucena fue secuestrada y desaparecida. Se presume que fue asesinada el 10 de diciembre de 1977.

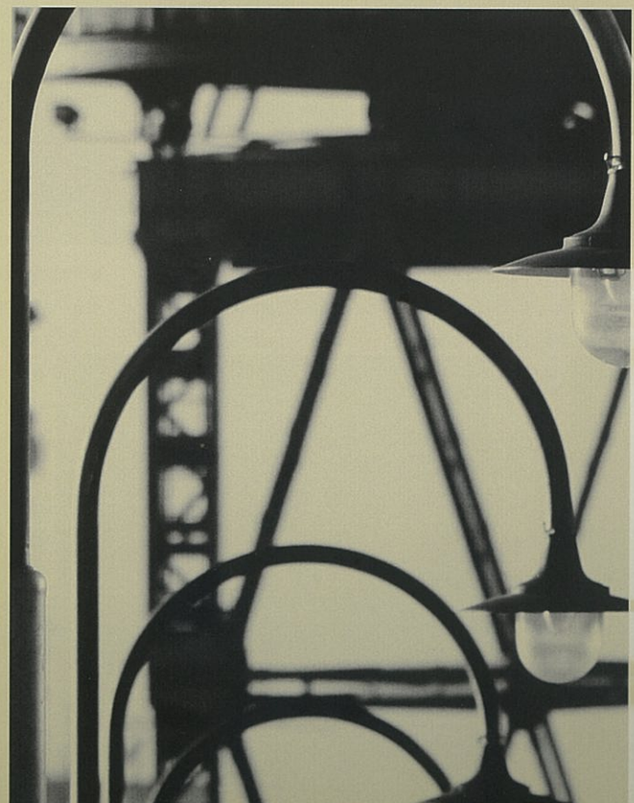
María de Todos los Santos Sánchez de Thompson y de Mendeville (1786-1868). In her house, the national anthem was performed for the first time, in 1813. She did political and patriotic activities, and also social work.

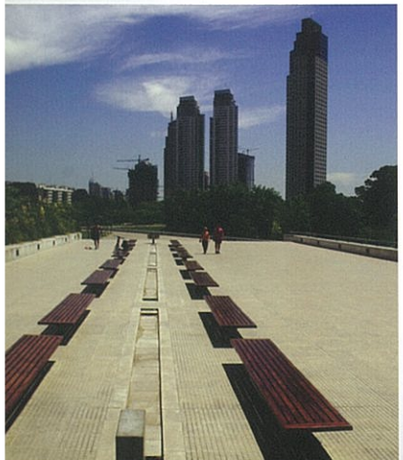
Rosario Vera Peñaloza (1873-1955). She was an educator known by her followers as "The teacher of the Nation". In 1900 she founded the first kindergarten. In 1931 the National Council of Education gave her the opportunity to create the First Museum for the Primary School in Argentina. She is the author of influential works such as *El hombre que rehusó el Olimpo*, *Los hijos del sol* or *Pensamientos breves sobre juegos educativos*.

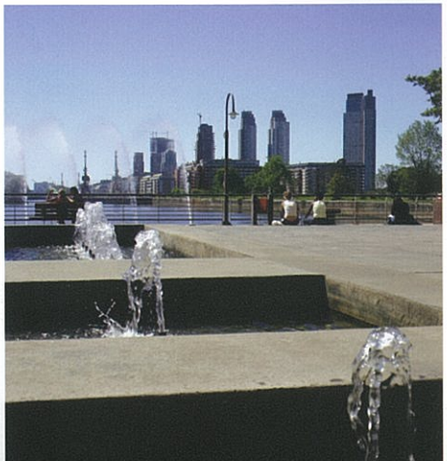
Azucena Villaflor (1924-1977). She founded Mothers of Plaza de Mayo, a movement devoted to find those kidnapped and *disappeared* by the military dictatorship. These women first gathered in Plaza de Mayo in the afternoon of April 30, 1977, and weekly reunions followed. For her constant struggle against the dictatorship she was kidnapped herself and *disappeared*. It is believed that she was murdered on December 10th, 1977.

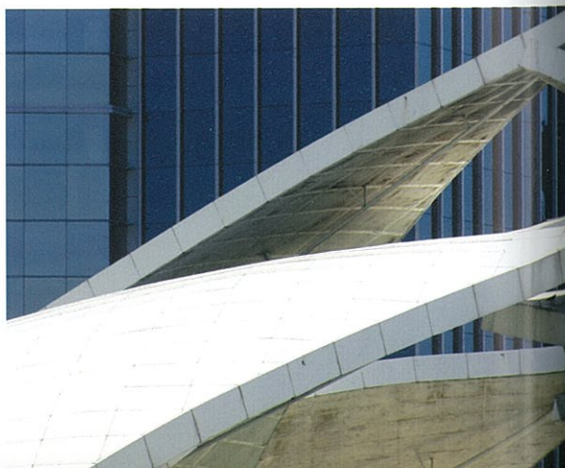
Modelo de gestión

Management Strategies









Modelo
de gestión

Management
Strategies

Decisiones estratégicas permitieron ir creando obras de infraestructura y de espacios públicos que posibilitaron dar valor a tierras sin capacidad instalada de servicios, sumándole la aplicación de normas que permitieran la radicación de actividades urbanas.

Strategic decisions fostered the construction of infrastructures and public areas that led to a revalorization of the unproductive lands. Later regulations also encouraged the development of urban activities and investments. ■

La acción concertada del Estado Nacional –promotor de un plan estratégico para el desarrollo de importantes activos fuera de su uso original– y el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires –interesado a su vez en dotar a este sector central de una nueva tendencia urbana– propiciaron esta iniciativa con el objetivo de conseguir una mayor integración entre la ciudad y el río, los barrios del sur, el centro tradicional y la zona de Retiro y el puerto, creando con ese fin un plan de gestión urbana que defina un nuevo valor a esas tierras vacantes a través de la promoción de inversiones y la construcción de nuevas infraestructuras y espacio público.

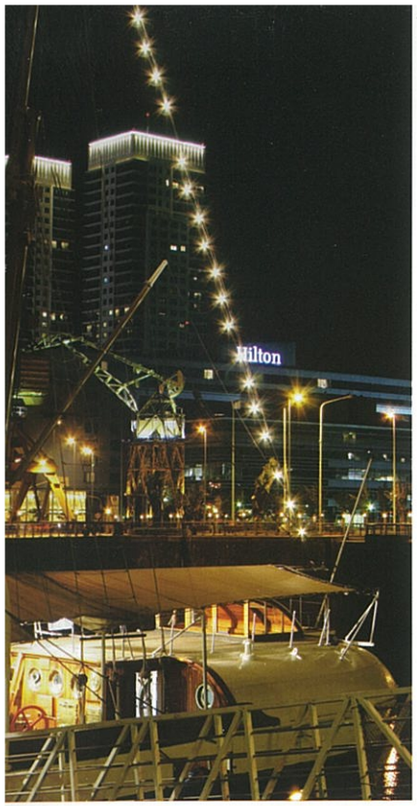
Así, la Corporación Puerto Madero S.A., como instrumento de planificación, desarrollo y gestión, dispuso rápidamente de su objeto social: resolver el destino de 173 hectáreas de tierras portuarias desactivadas, con límites precisos entre avenida Córdoba, Brasil, avenidas Madero-Huergo y Costanera Sur.

Nacía así, de manera comparada, uno de los proyectos más importantes en el ámbito mundial dentro de las iniciativas de reconversión de

The joint action of the State –promoter of a strategic plan for the development of significant assets out of their original purpose– and the administration of the City of Buenos Aires –interested in the urbanization and development of this area of the city– fostered this initiative to favor a closer integration between the city and the river, and also to create, with this goal in mind, an urban management plan to determine a new function and value for these vacant lands through the promotion of investments and the construction of new infrastructures and public areas.

Thus, Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., as a planning, development, and administration tool, quickly selected the road to follow by defining the new uses of the 420 acres of inactive port lands, with defined limits between Cordoba and Brazil avenues, Madero-Huergo avenues and Costanera Sur riverside road.

Considering similar enterprises around the world, one of the most ambitious projects of renovation and reconstruction of a port area



áreas portuarias; el cual, por superficie de su territorio y por lo relevante del cambio urbano, forma parte de notables casos como los producidos en Rótterdam, Barcelona, Boston o Londres.

El trabajo continuo y el objetivo de la Corporación fueron crear valor como parte de una estrategia pautada y sostenida por la planificación y el desarrollo urbano, estimulando al privado con reglas claras de convocatoria, fundamentadas en las condiciones del *Master Plan* y la transparencia de las reglas administrativas, técnicas y legales impuestas para el crecimiento armónico del plan.

La Corporación cumplió así distintas etapas y metas. Promovió inicialmente la definición de un proyecto urbano, a través de un Concurso Nacional de Ideas. Luego, obtuvo progresivamente la legislación correspondiente, tanto de su *Master Plan* como de las normas particulares.

Decisiones estratégicas permitieron ir creando obras de infraestructura y de espacios públicos, lo que significó dar valor a tierras sin capacidad instalada de servicios, añadido a la aplicación de normas que permitieran la radicación de actividades urbanas, a través de operaciones inmobiliarias que lograron sumar al sector privado a la iniciativa. La Corporación Puerto Madero S.A. no tiene presupuesto otorgado por el Estado, el capital inicial fue el área del Puerto desafectada y la normativa urbana dispuesta a través del *Master Plan*.

Creada para producir la administración de las condiciones de planificación y de urbanización del territorio, su tarea principal es reinvertir el beneficio de las operaciones inmobiliarias en la construcción de redes de infraestructura subterránea (agua, electricidad y comunicaciones), de superficie (alumbrado, semaforización y mobiliario) y de espacio público (seis nuevos puentes, 35 hectáreas de parques y kilómetros de avenidas, ramblas, calles y bulevares). Este proceso ha posibilitado el cumplimiento de sus objetivos y logrado, asimismo, a partir del éxito de su actividad, que la Corporación haya autosustentado siempre su funcionamiento a través de su propio presupuesto.

Así fue que la Corporación Puerto Madero S.A. se ha consolidado como una organización representativa de políticas activas, demostrando la importancia del rol del Estado como promotor de iniciativas y oportunidades que posibiliten la convocatoria del sector privado con un

La acción concertada del Estado Nacional y el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires propiciaron esta iniciativa con el objetivo de conseguir una mayor integración entre la ciudad y el río, los barrios del sur, el centro tradicional y la zona de Retiro y el puerto.

The joint action of the State and the administration of the City of Buenos Aires fostered this initiative to favor a closer integration between the city and the river, the southern neighborhoods, the historical center, and the areas of Retiro and the port. ■

was born. Taking into account the total surface and its relevance and impact on the city's everyday life, it can be easily compared with the works done in Rotterdam, Barcelona, Boston and London.

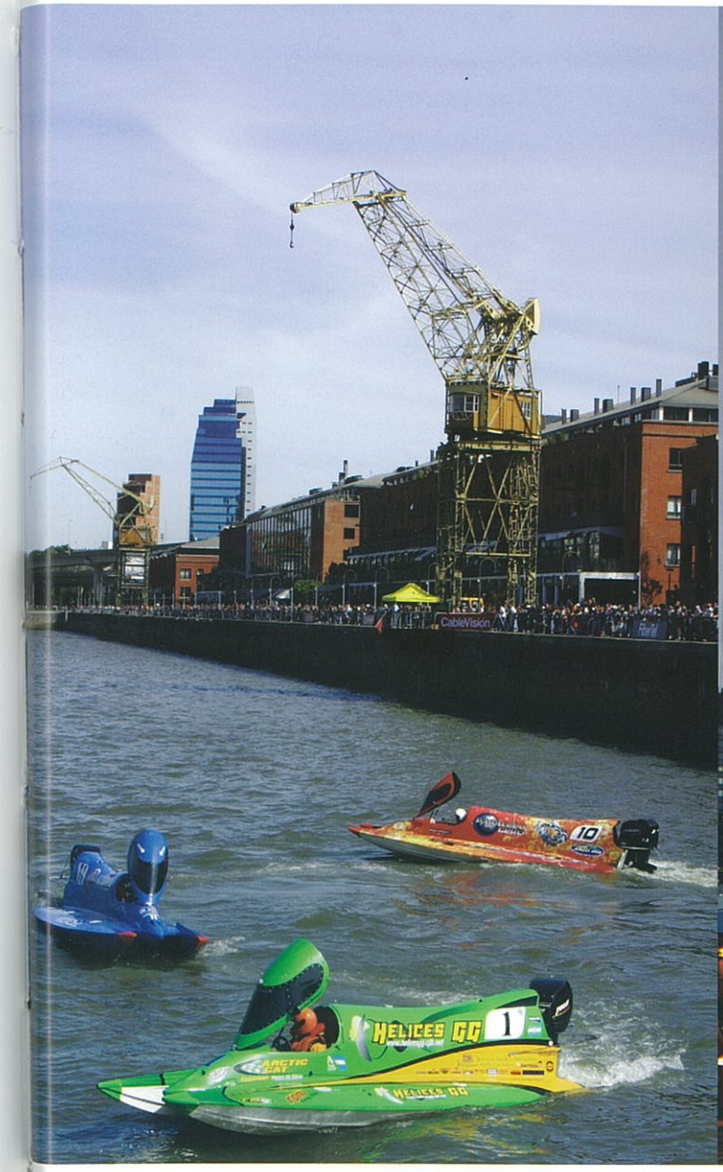
The constant work and the goal of the Corporation was to make these lands valuable, by following a ruled and sustained strategy of planning and urban development, stimulating the private sector with clear call rules, founded by the conditions of the Master Plan and transparency as well in the administrative, technical and legal regulations set for a better development of the plan.

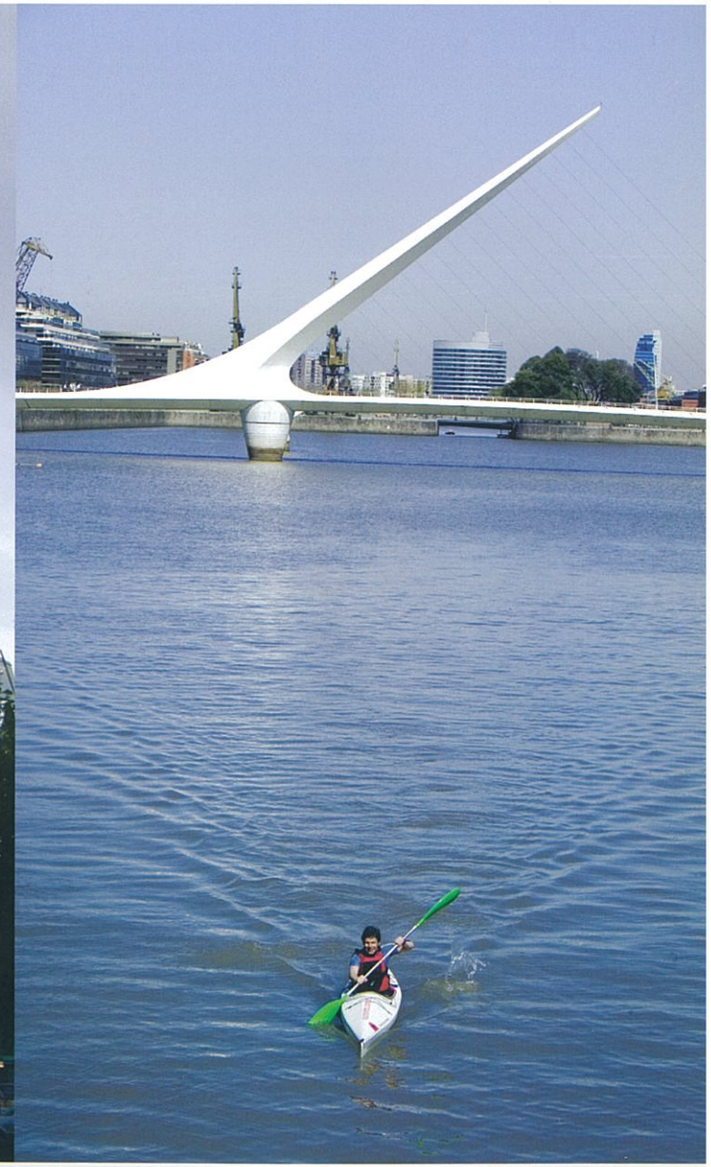
The Corporation achieved, therefore, several stages and goals. It first promoted the definition of an urban project through a National Call for Proposals. Then it gradually acquired the corresponding legislation, for its Master Plan and the specific norms and regulations as well.

Strategic decisions fostered the construction of infrastructures and public areas that led to a revalorization of these former unproductive lands. Later regulations also encouraged the development of urban activities and investments, through real estate operations that attracted private investors to the project. Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. never received funds from the State; the initial capital was the deactivated area of the Port and the regulations present in the Master Plan.

It was created to manage the planning and urbanization requirement of the area, its main task was to reinvest the profit obtained from the real estate operations to construct and install subterranean networks of services and public works (water supply, electricity, telecommunication), surface works (street lightning, traffic lights and signals, and street furniture), and public spaces (six new bridges, 85 acres of parks and miles of avenues, streets, boulevards, and esplanades). Through this process the goals were accomplished and it also made possible for the Corporation to be economically self-sufficient, alwaysmanaging its own budget.

This is how Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. has consolidated itself as an example of an organization with active policies, showing the importance of the State as first promoter of initiatives


CableVision
10
HELICES GG
1
ARCTIC CAT
HELICES GG



fin específico (la idea inicial del foco), basadas en reglas que el inversor debe conocer y aceptar desde el primer momento de su participación, fijando normas de obligaciones a través de pautas y ritmos de construcción, y alentado con operaciones de *marketing* estratégico que prestigien su participación en el plan general.

Puerto Madero se ha convertido en un área de oportunidades vinculada a las estrategias locales, regionales e internacionales, dato fundamental en el momento de definir la escisión de la inversión inmobiliaria.

El modelo de gestión puesto en práctica dispone para su aplicación de conceptos de competitividad urbana que provocan, desde la acción de gobierno, la generación de nuevas zonas similares.

La figura de organismos específicos para temas específicos, con control permanente de la calidad de la gestión, permite que los gobiernos municipales, provinciales y de nivel nacional dispongan de una visión programática y ejecutiva de sus políticas, facilitando la continuidad necesaria para cumplir sus objetivos, potenciando por un lado el desarrollo de un tema específico –el Plan Urbano de Puerto Madero– y, por otro, la Corporación Puerto Madero S.A. como organismo de gestión.

Puerto Madero puede ayudar desde el Estado a asesorar y gerenciar proyectos junto con gobiernos provinciales y municipales, trabajando con sus áreas de planeamiento y obras públicas e infraestructura, produciendo y concretando de manera concertada temas complejos, donde las experiencias locales necesitan sumar una colaboración externa para ampliar las posibilidades de éxito de sus desarrollos estratégicos.

Esta visión innovadora y prepositiva ha permitido, a modo de reconocimiento, ampliar el gran desafío futuro de la Corporación Antiguo Puerto Madero al ser elegida para integrar el Consejo de Administración de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, una red internacional de intercambios de experiencias sobre políticas urbanas y de estudios financieros, jurídicos y de planeamiento, constituida para generar una amplia plataforma de sustentabilidad y fortalecimiento de la actividad portuaria, dentro del sistema general de la ciudad.

and opportunities that would attract the private sector with a specific goal, based on clear regulations that the investors will know and accept at the very same moment of signing their participation in the project, setting new rules with guidelines and construction schedules, fostering the activities with strategic marketing campaigns that would honor their role in the general plan.

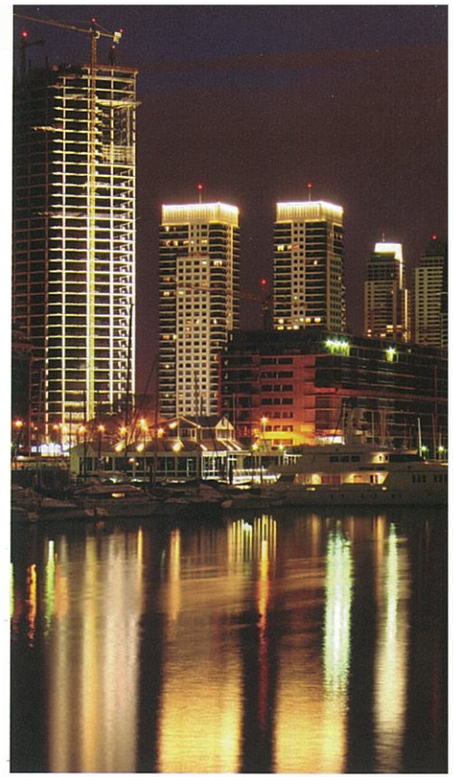
Puerto Madero has become a land of opportunities linked to the local, regional and international strategies –a significant fact at the moment of taking decisions regarding the division of the real estate investments.

The carried-out management strategies involved concepts or urban competitiveness that would lead to the creation of similar new areas, stimulated by the State.

The creation of specific entities to perform specific tasks, with constant control over the management quality, allows the city, the province and the national administrations to have a programmatic and executive vision of their policies, fostering on one hand the development of a specific task –Puerto Madero´s Urban Plan– and, on the other hand, Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. as the management organization.

Puerto Madero may assist, from the State, to advice and manage other projects together with provincial and city administrations, working with their Planning and Public Works departments, producing and fulfilling complex tasks in agreement with the other parts, where the local experiences would need to add external collaboration to widen the possibilities of a success in their strategic developments.

This innovative vision enhanced the future great challenge of Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., since it was chosen to be a member of the Administration Council of the International Association of Cities and Ports, an international network that shares experience and expertise of urban policies and financial, judiciary and planning studies – formed to create wide platform of sustainable development and strengthening of the port activities, within the general system of the city.



El modelo de gestión puesto en práctica dispone para su aplicación de conceptos de competitividad urbana que provocan, desde la acción de gobierno, la generación de nuevas zonas similares.

The carried-out management strategies involved concepts or urban competitiveness that would lead to the creation of similar new areas.

Prestigio dentro y fuera del país

National and International Recognition

El modelo de gestión le reportó a la CAPMSA el reconocimiento local e internacional, traducido en los siguientes premios:

1996 Mención en VI encuentro FIABCI. Buenos Aires, Argentina.

1997 Premio Mejor Desarrollo Urbano. Universidad de Harvard. Cambridge, USA.

1999 Premio en 4ª Bienal Internacional de Arquitectura. San Pablo, Brasil.

2000 Premio "Renovación y Puesta en Valor Costanera Sur" en Bienal de Arquitectura (SCA – CPAU). Buenos Aires, Argentina.

2001 • Premio de Asociación Internacional de Villas y Puertos. Gdansk, Polonia.
• Premio Mejor Proyecto Internacional. Barcelona Meeting Point. Barcelona, España.

2003 • Premio a la Excelencia. Concurso Renovación Centro de Osaka. Osaka, Japón.
• Premios Década UP 2003: Urbanización Antiguo Puerto Madero y Equipamiento Urbano de Puerto Madero. Universidad de Palermo. Buenos Aires, Argentina.
• Adjudicación diseño urbano "Portal Bicentenario". Santiago, Chile.

2004 • Premio a la Excelencia Inmobiliaria 2004 "Docks Reciclados". FIABCI. Buenos Aires, Argentina.
• Premio especial "Cittá d'Acqua della Regione del Veneto". 9ª Bienal de Arquitectura de Venecia. Venecia, Italia.

2006 Prix d'Excellence 2006 FIABCI. Bangkok, Tailandia.

The management strategies gave CAPMSA local and international recognition as we can appreciate in the following awards this enterprise received:

1996 Mention in the 6th FIABCI Meeting. Buenos Aires, Argentina.

1997 Best Urban Development Award from Harvard University. Cambridge, USA.

1999 Award from the 4th International Architecture Biennale. Sao Paulo, Brazil.

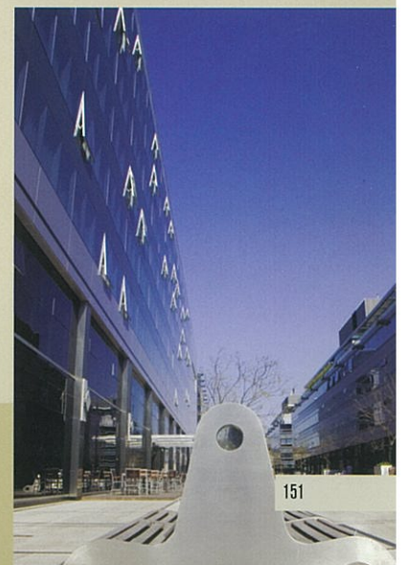
2000 "Renovation and Revalorization of Costanera Sur" Award from the Architecture Biennale (SCA-CPAU). Buenos Aires, Argentina.

2001 • International Association of Villages and Ports Award. Gdansk, Poland.
• Best International Project Awards. Barcelona. Meeting Point. Barcelona, Spain.

2003 • Excellence Award. Osaka Downtown Renovation Contest. Osaka, Japan.
• Década UP 2003 Awards: Old Puerto Madero's Urbanization and Urban Equipment of Puerto Madero. Universidad de Palermo. Buenos Aires, Argentina.
• "Portal Bicentenario" Urban Design Awarding. Santiago, Chile.

2004 • Real Estate Excellence Award 2004 "Renovated Docks" FIABCI. Buenos Aires, Argentina.
• "Cittá d'Acqua della Regione del Veneto" Special Prize. Venice's 9th Architecture Biennale. Venice, Italy.

2006 Prix d'Excellence 2006 FIABCI. Bangkok, Thailand.



Agradecimientos
Special Thanks To

Prefectura Naval Argentina

Archivo General de la Nación

Archivo del diario *La Nación*

Buque Museo Fragata Sarmiento

Buque Museo Corbeta Uruguay

Museo de la Ciudad

Puerto de Buenos Aires - Arq. Jorge P. Falcón

Puerto del Centro - Arq. Alejandro Villegas

Telecom de Argentina

Galeno de Argentina

Lic. Morena Quiroz

Arq. Marcela Suárez

Arq. Andrea Santangelo

Arq. Adrián Kraisman

Créditos fotográficos
Photo Credits

Páginas 12-13
María José D'Amico

Página 26
Archivo General de la Nación

Página 27
Archivo General de la Nación

Página 28
Postales: Archivo Sr. Edgardo Rocca

Página 29
Gentileza Antonio Manuli

Página 29 (superior)
Archivo General de la Nación

Página 31
Archivo General de la Nación

Página 32
Postales: Archivo Sr. Edgardo Rocca

Página 33
Postales: Archivo Sr. Edgardo Rocca

Página 33 (central)
Museo de la Ciudad

Página 34
Archivo General de la Nación

Página 37
Archivo General de la Nación

Página 39
Archivo General de la Nación

Página 40
Archivo General de la Nación

Página 41
Archivo General de la Nación

Página 42
Archivo General de la Nación

Página 43
Archivo General de la Nación

Página 44
Archivo General de la Nación

Página 47
Archivo General de la Nación

Página 48
Archivo General de la Nación

Página 49
Archivo General de la Nación

Página 50
Archivo General de la Nación

Página 51
Archivo General de la Nación

Página 52
Archivo General de la Nación

Página 54
Archivo General de la Nación

Página 55
Archivo General de la Nación

Página 56
Archivo General de la Nación

Página 57
Archivo General de la Nación

Página 58
Archivo General de la Nación

Página 59
Jorge Gaggero

Página 60
Jorge Gaggero

Página 61
Jorge Gaggero

Página 62
Jorge Gaggero

Página 63
Jorge Gaggero

Página 64
Jorge Gaggero

Página 65
Jorge Gaggero

Página 66
Jorge Gaggero

Página 68
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 69
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 70
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 71
Jorge Gaggero

Página 76
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 84
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 95
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 114
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 119
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 124
María José D'Amico

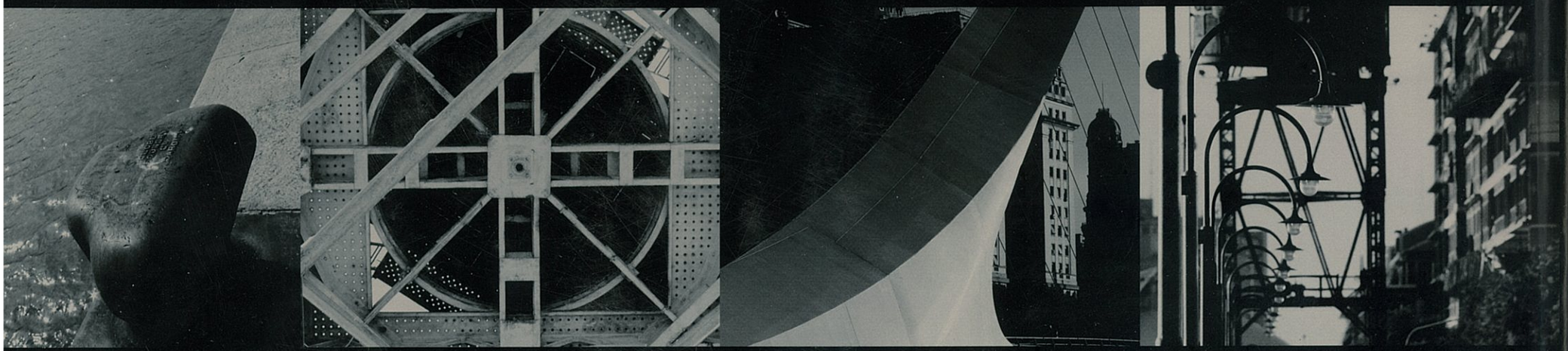
Página 126
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 127
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 128
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Página 129
Archivo Gerencia Técnica CAMPSA

Este libro se terminó de imprimir en
Kollor Press S.A.
Uruguay 124 • Avellaneda • Pcia. de Buenos Aires
Tel. (54 11) 4116-3598/99



PUERTO MADERO

Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Olga Cossettini 731, Piso 2º, C1107BVA Puerto Madero, Este, Buenos Aires
Tel./fax: (54-11) 4515-4600 - info@puertomadero.com
www.corporacionpuertomadero.com - www.puertomadero.com

BUENOS AIRES PUERTO MADERO ARGENTINA