

Plan Maestro de Desarrollo Urbano para Puerto Madero.

Proyecto, acción y gestión para la recuperación urbana.

1. Puerto Madero. Historia y antecedentes

1.1 El nacimiento del puerto

La historia del área que hoy conocemos como Puerto Madero se remonta a la segunda fundación de Buenos Aires que Juan de Garay encabezó en 1580, impulsada por la necesidad de la colonia de “abrir puertas a la tierra” en busca de una conexión más directa con el Alto Perú. Así nació la Ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María de los Buenos Aires.

El emplazamiento elegido por Garay para tal fin fue un poco más al norte que, donde en 1530, Pedro de Mendoza concretó la primera fundación, y se le atribuye su elección por ser un sitio alto y próximo al Riachuelo, que podía dar protección a las embarcaciones. Este punto era por entonces la única entrada a Sudamérica. La ciudad en aquel momento era solo una idea y las características de la orilla del río, barrosas y de poca profundidad, no eran las ideales para la llegada de barcos, que debían anclar lejos de la misma y acercar la mercadería por medio de chalupas o carretas. Durante muchos años esta situación precaria se mantuvo hasta que en 1802, siendo ya Buenos Aires capital del Virreinato del Río de la Plata y, luego de un par de intentos fallidos previos surgidos a fines del siglo XVIII, el Virrey del Pino construye un muelle frente al Pozo de la Merced, cuyo proyecto fue encargado al ingeniero Martín Boneo. Sin embargo, el mismo fue destruido por una sudestada tres años más tarde retornando a las incómodas condiciones antedichas, con el agravante de que el tránsito fluvial iba en aumento.

A esto siguieron algunos proyectos de muelles nunca realizados, debido, entre otras causas a conflictos bélicos, como el del ingeniero hidráulico Eustaquio Giannini; las del ingeniero Bevans que llegó a ser presentado ante el gobierno de la provincia de Buenos Aires; la de Guillermo Micklejohn de 1824, la de Coghlan; o el que Bernardino Rivadavia encargó al ingeniero Carlos Pellegrini. En 1847, luego de dos años de construcción, se inauguró un muro contenedor de agua en la ribera, paralelo a La Alameda, que el virrey Sobremonte había inaugurado en 1804, entre las avenidas Rivadavia y Corrientes. Esta obra, que evitaba la crecida del río sobre la ciudad, generaba un paseo contiguo que se llamó Paseo de Julio. Al separarse Buenos Aires de la Confederación, la situación cambió y fue prioritario empezar a sacar provecho de su posición a través de ingresos aduaneros que le facilitaran los recursos necesarios mantener su autonomía, organizar el poder del Estado y convertir a Buenos Aires en un ejemplo de progreso. Para esto se hacía imperioso acondicionar la costa para recibir el tránsito fluvial a través de la construcción de un puerto y una aduana.

En 1854 el gobernador Obligado Pastor aprueba un presupuesto a través de una ley para erigir un muelle y así surgen varias ideas y proyectos, entre ellos, el de un rompeolas como puerto de cabotaje (Joaquín Tudury); el que proponía la instalación de un muelle en el Riachuelo (Juan M. Carreras) o el de un gran muelle frente a la ciudad (Emilio Castro). Hasta que Gerardo Bosch, junto con la dirección de obra del ingeniero Edward Taylor, es el elegido para llevar a cabo los trabajos que en 1855 dotarían a Buenos Aires de un muelle. De madera y con un desarrollo de 210 metros hacía el río, se ubicó de forma transversal al Paseo de Julio entre las calles que hoy conocemos como Bartolomé Mitre y Sarmiento. Para facilitar la carga y descarga de bultos, contaba con una vía para la circulación de vagones y dos casillas de estructura de hierro fundido a modo de punto de control de la Aduana. Luego se sumaron otros elementos como un Faro y guinches. Dicho muelle se destruyó al comenzar las obras de Puerto Madero.

En base al proyecto del ingeniero Taylor, también en 1855 se comenzó a erigir la Aduana Nueva que más tarde se convertiría en un ícono de la Buenos Aires de aquella época, emplazada donde hoy se encuentra la Casa de Gobierno¹. Sin embargo, el tránsito fluvial fue aumentando, así como la cantidad de productos y de gente que llegaba a la ciudad y las embarcaciones empezaron a ser a vapor y de mayores dimensiones. La actividad del muelle se acentuó con el establecimiento del gobierno nacional en Buenos Aires después de la unificación de la Nación. Esto abrió las puertas a que se barajaran diferentes proyectos de puerto y a debates en torno a su resolución. Uno de estos, muy criticado y descartado, pero al mismo tiempo con una idea similar a lo que posteriormente se construyó, surgió de un contrato entre los gobiernos de la Nación y de la provincia y el ingeniero inglés John F. Bateman en 1871. Planteaba una dársena de grandes dimensiones en correspondencia con la Plaza de Mayo, a la que se accedía por dos canales, el norte y el sur que llegaba hasta el Riachuelo. Paralelamente, a mitad de los años 1870, un muelle fue erigido por un emprendimiento privado en lo que se conoció como el Bajo de las Catalinas, pero fue demolido en los años 1880 cuando se dio inicio a las obras de un puerto como la ciudad merecía. Estas obras estaban dirigidas a materializar uno de los dos proyectos que tomaron relevancia y protagonizaron los debates hasta mitad de

¹ Se caracterizó por su forma de semicírculo, de dos pisos de altura y con aberturas de arco de medio punto que albergaba espacio de almacenamiento, un patio de maniobras y una torre de tres cuerpos.

la década de 1880, planteando resoluciones divergentes y representando miradas opuestas de distintos sectores de la sociedad. Uno fue el que efectivamente se realizó, de Eduardo Madero, y el otro, el de Luis Huergo, que forjaría las ideas más adelante retomadas en el que hoy se conoce como Puerto Nuevo.²

A mediados de los 60, Eduardo Madero había regresado de Inglaterra con un proyecto luego aprobado por el Ministerio del Interior, que se emplazaba en línea con la Plaza de Mayo y mostraba dos dársenas, un dique seco y un canal profundo. Pero el Senador Mitre la objetó, y por la resistencia que tuvo, no siguió buen rumbo. El ingeniero Luis Huergo apuntaba al acondicionamiento y canalización del Riachuelo y sus alrededores para facilitar el acceso de embarcaciones de grandes dimensiones. Al principio Huergo sumó más avances que Madero, en la carrera hacia hacer realidad sus ideas. En 1975 obtuvo, tanto del gobierno nacional como del de la provincia de Buenos Aires, la aprobación para empezar a alterar la boca del Riachuelo y abrir un canal de acceso de 9 pies, gracias a lo cual, para 1878 pudieron anclar grandes naves a la altura de La Boca, generando, por consiguiente, mayor movimiento de comercio hacia sur. A fines de 1880 el gobierno de Julio A. Roca, le subvencionó a Huergo una visita a Inglaterra para encomendar nuevas dragas y en 1881 fue aprobado en la Legislatura de Buenos Aires el presupuesto para ahondar el Riachuelo hasta 21 pies. En línea con todo esto se hizo más fuerte la posibilidad de que el puerto de la ciudad se estableciera en La Boca, territorio con astilleros, que había recibido a una gran cantidad de inmigrantes italianos dedicados al comercio fluvial, y con el Riachuelo como protección de las asperezas climáticas. Asimismo, la ubicación allí de un puerto de tal envergadura ayudaría a revalorizar el sur y sus alrededores. Sin embargo, para 1880 el apoyo con el que contaba Huergo mermó al mudarse las autoridades provinciales a la capital provincial nueva, en el contexto de la federalización de la ciudad de Buenos Aires.

Madero, por su lado, seguía apostando por sus ideas, que para principios de los '80 consistían en un puerto situado sobre tierras ganadas al río entre Retiro y La Boca, organizado en cuatro dársenas consecutivas, un canal al norte y otro al sur, manteniendo un eje central en correspondencia con Plaza de Mayo. En 1881 fue a Londres para asegurarse el asesoramiento de un reconocido ingeniero inglés, sir John Hawkshaw, y el capital de la compañía Baring Brothers, y, en junio de 1882, hizo llegar este proyecto al gobierno. Esto tuvo gran impacto ya que el Congreso sancionó en octubre de 1882 una ley para encargar a Madero la ejecución del puerto, lo que se cristalizó en un contrato definitivo firmado por el presidente Roca, Sarmiento, Avellaneda y Mitre. Huergo calificaba al puerto de Madero como técnicamente ineficiente y había presentado un proyecto con dársenas abiertas separadas por muelles, en forma de peine, que podían avanzar indefinidamente de sur a norte y al que se accedía por el canal sur. En enero de 1886 Huergo abandona los intentos por imponer sus ideas.

Las obras del puerto de Madero, de escala sorprendente y con un costo final de 36 millones de pesos oro, estuvieron en manos de una empresa que quedó organizada, siendo Madero e Hijos la concesionaria, John Hawkshaw, Son & Hayter los directores y Thomas A. Walker encargado de las obras civiles. Las obras hidráulicas se encargaron a la compañía británica Armstrong, Mitchell & Cia. La construcción fue avanzando ininterrumpidamente, sorteando cambios de gestión y crisis económicas.

El predio recibe el nombre "Puerto Madero" al inaugurarse la primera dársena sur el 28 de enero de 1889. A esta siguieron, en 1890, los diques 1 y 2. A pesar de que la crisis de 1891 atentó por un momento contra los avances de la obra, fue más fuerte la inminente necesidad de dotar finalmente a Buenos Aires de su puerto, y en 1892 el Congreso aprobó subsidios que llevaron a la finalización del dique 3. Esto se completa en 1895 con un crédito que facilitó la concreción de las obras, habilitándose el dique 4 en 1897 y el canal norte en 1898. De esta manera Buenos Aires llegó a ostentar un puerto que se extendía por la costa, a través de una línea de diques sucesivos conectados por canales, desde la Dársena Sur, que a su vez se comunicaba con la boca del Riachuelo, hasta la Dársena Norte con su nuevo acceso, el Canal Norte, en las proximidades de Retiro.

Esta franja de diques quedó limitada al oeste por la superficie de tierra que se ganó al río desde el viejo borde costero; y hacia el este por un fragmento importante de relleno que dio forma a la isla triangular que se ve actualmente, configurando un nuevo margen sobre el río. Las superficies ganadas al río sumaron suficiente espacio para instalar los depósitos, las playas de maniobra, las calles y las vías que entre otras infraestructuras formaron parte de equipamiento del puerto. Unos puentes giratorios sobre los canales de conexión entre los diques permitieron llegar a dicha isla. Lamentablemente Madero falleció en 1894 y no pudo ver sus ideas hechas realidad. La realización de Puerto Madero significó un punto de inflexión en la envergadura de los emprendimientos en Argentina y fue el broche de oro de varias décadas de indecisión en torno al puerto de Buenos Aires.

² Luis Huergo fue el primero en recibirse de ingeniero civil en la Universidad de Buenos Aires en 1870. Fue diputado y senador en la Legislatura porteña y llevó adelante varias obras de infraestructura como caminos, canales y puentes. Por su parte, Eduardo Madero tenía una empresa de exportación e importación. Ambos dedicaron gran parte de su trayectoria al proyecto para el puerto de Buenos Aires.

Pero, este tan anhelado puerto ya fue blanco de desencanto ni bien finalizó su construcción y a los pocos años luego de su inauguración ya no podía cumplir su destino eficientemente. Para ese entonces era notable el incremento de las dimensiones y de la cantidad de barcos que llegaban y zarpaban, transportando tanto mercaderías que se importaban y exportaban, como viajeros que iban y venían. Lo que se agravaba con los largos caminos a recorrer para el traslado de los productos, resultando en un molesto tránsito entre Plaza Once y Plaza de Mayo que demandaba tiempos y gastos excesivos. El Riachuelo cumplió entonces el rol de puerto de cabotaje complementando el uso del gran puerto. En 1902 ya se había comenzado una sucesión de consultas a diversos ingenieros para encontrar una solución, entre ellos la de un holandés que responsabilizó a la administración del puerto por sus falencias, de donde se cree resultó la reorganización de la Dirección General de Puertos en 1911. Si bien a Puerto Madero se le atribuyó suficiencia operativa, se lo vio carente de proyección a futuro. Esta deficiencia llevó a que en 1908 se sancionara una ley en el Congreso de la Nación para convocar a concurso de proyectos y precios para extender el puerto. Se presentaron 13 proyectos resultando ganadora en 1911 la empresa C.H. Walter & Cía. A esto siguió en 1919 la construcción del que hoy conocemos como Puerto Nuevo, que se completó en 1926 y que retomó las ideas de Huergo (1882) y del ingeniero Elmer Corthell (1902), dejando a Puerto Madero y sus instalaciones obsoletos. Este nuevo puerto, situado también en tierras ganadas al río pero al noroeste de la Dársena Norte, consistió en el planteo de peines abiertos acompañados de una escollera que los resguarda. Al ponerse este en acción las instalaciones de Puerto Madero se siguieron utilizando como complemento pero de a poco fueron quedando cada vez más relegadas.

Como dice Félix Luna, apoyado por las palabras de James R. Scobie³ el proyecto de Huergo estuvo más cercano a encarnar lo criollo y el progreso nacionalista de la economía, y sus adeptos fueron mayormente comerciantes de La Boca y Barracas y seguidores del diario La Prensa. Mientras que la propuesta de Madero, avalada por funcionarios nacionales, empresarios, comerciantes y banqueros extranjeros, y los diarios La Nación, La Tribuna y El Diario, era entendido como símbolo de modernidad y vanguardia, apoyado por inversiones y técnicas provenientes de la admirada Europa. Scobie sostiene que desde la mitad del siglo XIX ya se había consolidado un grupo comercial formado en parte por dirigentes nacionales, que tuvo mucha influencia en la decisión de optar por el plan de Madero, así como en el modo en el que se forjó lo que hoy conocemos como el área central de la ciudad. Al elegir la Plaza de Mayo y sus cercanías al norte y al oeste como lugar de radiación alimentaron el desarrollo de este sector en función de sus intereses, a partir de la atracción de comerciantes de diversa escala, el mercado inmobiliario, el transporte, y otros aspectos, como la edificación de estructuras significativas para el puerto. Esto, ayudado por la presión de bancos extranjeros; de exportadores e importadores; de los ingleses y sus inversiones en ferrocarriles, tranvías y gas, sus préstamos y relaciones comerciales; sin duda colaboró a la decisión de establecer Puerto Madero en su ubicación final. Puerto Madero significaba especulación inmobiliaria, demanda de trabajo y herramientas para la ejecución del emprendimiento y crecimiento de la actividad comercial refirmando la *“centralización de la ciudad en la Plaza de Mayo”*.

1.2 Antecedentes de la recuperación

Al quedar Puerto Madero inactivo, un sector sumamente importante para la ciudad en términos de ubicación estratégica y de relación con el río quedó sumergido en el abandono. La recuperación y rehabilitación del área comprendida por el Antiguo Puerto Madero y la Costanera Sur es un factor común en los diversos planes urbanos propuestos para la ciudad de Buenos Aires que se sucedieron desde la década del 20 hasta 1989, realizados por diferentes entes y actores, y sesgados por el contexto particular de cada momento. Esto pone en evidencia la importancia atribuida a lo largo de la historia a este fragmento urbano, a través de la intención latente de reincorporarlo al resto de la ciudad, explotar su potencial y reconstruir el paisaje urbano sobre el Río de la Plata. A continuación se enumeran los planes y sus propuestas para este sector urbano en particular.

1923-1925 Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio y el Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal. Estuvo a cargo de la Comisión de Estética Edilicia mientras Carlos M. Noel era Intendente de la ciudad. En cuanto al área de Puerto Madero el foco estaba puesto en la Costanera Sur, la cual debía ser jerarquizada a partir de las intervenciones propuestas por el paisajista Jean-Claude Nicolas Forestier. Pretendía destacar el sentido de “lo público” y su valor simbólico, otorgándole especial atención a la Plaza de Mayo, la cual se abriría hacia el río, conectándose con el Dique 3 a través de explanadas flanqueadas por edificios públicos.

³ CAPMSA. Puerto Madero. Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. Un modelo de Gestión Urbana. Buenos Aires: Kollor Press S.A. Félix Luna citando del libro “Buenos Aires del centro a sus barrios” de James R. Scobie en el apartado Puerto Madero. Su historia. Pp. 40, 53 y 56

1930- 1931 Proyecto del ingeniero Juan Briano. Este plan proponía, al igual que el de Meli de 1945, descartar al Puerto Madero y que las dársenas en forma de peine que conforman el Puerto Nuevo se repitieran sobre el río, delimitando una dársena más grande de donde salían las destinadas a anclaje. La superficie del antiguo puerto daría lugar a otros usos, como estacionamiento y ferrocarriles en el área de los diques, y espacios verdes que se sumen a la Costanera Sur en el resto del sector.

1929- 1940 Plan Director para Buenos Aires. Plan de Le Corbusier – Ferrari Hardoy- Kurchan. Dentro de todos los ejes que planteó este proyecto de reorganización integral de la ciudad, con un riguroso zoning, Puerto Madero debía refuncionalizarse para albergar usos administrativos y recreativo- deportivos. Su ubicación como frente costero se consideraba fundamental como representación de la ciudad por lo que se aprovecharía para extender el eje de la Av. de Mayo hasta rematar en una isla artificial en la que se ubicarían 5 torres muy altas con programa administrativo privado: la Cité des Affair. Además replicaba la resolución de Briano respecto al Puerto Nuevo y el uso administrativo también lo ubicaba sobre la orilla Oeste de los diques 2 y 3.

1962 Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires. Este Plan estuvo a cargo de la Organización del Plan Regulador de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Descartaba los diques pero ampliaba el nuevo puerto con un espigón y dos dársenas nuevas al noroeste y modificaba la Dársena Norte. Proponía destinar el sector de Puerto Madero y unas 400 hectáreas más de superficie de relleno para realiza un Parque Recreativo Central de grandes dimensiones, que sería el punto este de un conjunto de espacios verdes distribuidos equitativamente por la ciudad. Sobre el sector de los diques destinaba programas administrativos, recreativos y culturales. Respondía a los déficits de espacios de esparcimiento identificados en la ciudad. Presentó la idea de incorporar frente a los diques un sector residencial y otro de actividades administrativas y culturales como ampliación de las del centro. También manifestaba la intención de ejecución de una autopista costera elevada.

1969 Esquema Director del Año 2000 ORDAM/ CONADE. Estuvo a cargo de la Oficina Regional del Área Metropolitana dependiente del Consejo Nacional de Desarrollo, bajo la Dirección del Arq. Juan Ballester Peña. Se centró en la estructuración del área central regional en función de la perspectiva de crecimiento demográfico, especialmente de empleos terciarios, con fundamentos en la necesaria multifuncionalidad del centro urbano como parte fundamental de la jerarquización de una capital. Por lo tanto, pretendía volcar el crecimiento de las actividades administrativas hacia las áreas a ocupar. Además creía necesario la realización de un Parque Central Metropolitano para usos recreativos y culturales. Estas propuestas se complementaban con mejoras en el sistema de transporte para optimizar la accesibilidad a partir de la realización de: una estación central de ferrocarril de la planeada Red Expreso Regional debajo de Alem-Colón; una autopista costera elevada; la ampliación de la red de subterráneos bajo los diques; la extensión de las avenidas Córdoba, de Mayo e Independencia que circularían sobre el nivel de los ejes Alem- Colón y Madero- Huergo.

1971 Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires. Surgió como un estudio impulsado por la Dirección General del Plan Regulador, motivado por la necesidad de definir un plan para sectores próximos al centro de la ciudad que en el Plan Regulador de 1962 figuraban como receptores de transformaciones significativas. El Plan, llevado a cabo por Juan Kurchan, apuntó a recuperar el sur de la ciudad para lo que definió dos sectores específicos sobre los cuales actuar. El sur de la avenida Belgrano y Puerto Madero. En la primera se anularía el uso industrial bajo una nueva normativa que diera lugar a usos centrales de vivienda y recreación y se contemplaron usos administrativos sobre dos frentes de Av. 9 de Julio y Paseo Colón. El segundo sector permitiría la expansión de los programas del centro para generar nuevos puestos de trabajo en edificios en altura, acompañados de hoteles, comercios y espacios para esparcimiento y actividades culturales, diferenciando absolutamente el área administrativa y la recreativa. También se planteó prolongar la línea B del subterráneo y puentes que continuaran la red vial secundaria, y se mantuvo la idea de la avenida costera elevada como conexión Tigre- La Plata. Por otra parte, se extendería Puerto Nuevo con dos dársenas en su extremo N.O. y la Dársena Norte.

1981- 1982 Ensanche del Área Central. En 1977 la Intendencia Municipal realizó rellenos para ganar 300 hectáreas sobre río frente a Costanera Sur, con el objetivo de optimizar las estructuras portuarias de Puerto Madero, dotar a la ciudad de superficie para ubicar edificios públicos y oficinas y ganar espacios verdes. A esto siguió la firma de un convenio entre la Municipalidad de Buenos Aires y la Secretaria de Estado de Intereses Marítimos en 1980, para que la Municipalidad planifique el desarrollo del área de Puerto Madero y de los terrenos de relleno para el Ensanche del Área Central. Al año siguiente un grupo de arquitectos conformado por los estudios Mario Roberto Álvarez y Asociados, Raña Veloso y Asociados y Serra Valera realizó un estudio para llevar adelante el Plan. Este definía: una ocupación de alta densidad de 5.000.000 m² cubiertos que alojaran 130.000 puestos de trabajo y 48.000 residentes, con el fin de preservar de la

expansión del terciario a las áreas residenciales al norte y al sur del centro; ampliar la red de subterráneo, extender las cinco avenidas transversales y conectar el área con la autopista 25 de Mayo y la Costera a realizarse bajo nivel; y generar un parque urbano central de 350 ha, rodeado por un avenida costera.

1985 Convenio Facultad de Arquitectura y Urbanismo (UBA) – Secretaría de Estado y Transporte.

Consistió en un análisis de la historia y antecedentes de proyectos de intervenciones y diagnóstico del estado del área de Puerto Madero, dirigido por el Arq. Juan Manuel Borthagaray. Para dicho estudio llevó adelante un relevamiento físico que permitiera delinear nuevos programas y proyectos posibles que se adapten coherentemente al área. Se consignó el estado de los edificios, la situación de dominio de los lotes y el valor patrimonial de algunas construcciones. De este estudio surgieron cuatro propuestas con baja densidad de ocupación y un programa poco definido y la idea de llamar a licitación pública para ocupar los edificios existentes a excepción del dique 4.

En Junio de 1986 los terrenos de relleno frente a Costanera Sur fueron declarados Parque Natural y Reserva Ecológica por el Concejo Deliberante.

1986 20 ideas para Buenos Aires. Fue un Concurso organizado por la Municipalidad de Buenos Aires, en colaboración de la Comunidad de Madrid con el objetivo de reunir ideas para diferentes sectores deteriorados de la ciudad de Buenos Aires. Dentro de varias de las propuestas presentadas apareció tratada la recuperación del área de Puerto Madero, principalmente como superficie sobre la cual se extiende la ciudad. Entre estas podemos mencionar la de Clorindo Testa con una estructura de grandes dimensiones y múltiples funciones que arrancaba en La Boca. Otros proyectos generaron elementos focales sobre el río; o siguieron la idea de extensión de la ciudad centrándose en el lado este de Puerto Madero; o se orientaron a reconquistar la relación directa con el río.

Estas instancias de planificación, con muchísimo puntos en común, pusieron sobre la mesa la posibilidad de debatir y pensar durante muchos años acerca las tensiones y relaciones entre la ciudad, el río y el puerto, pero quedaron en el plano de las ideas por diferentes motivos principalmente de decisión política.

2. Conformación de la Corporación Antiguo Puerto Madero y puesta en marcha del proyecto.

2.1 Contexto político y primeras acciones

Para el año 1989, la zona céntrica y sur de Buenos Aires lucía menoscabada y postergada y la tendencia era que el crecimiento administrativo y comercial se dirigiera hacia el norte. La década anterior venía advirtiendo un desplazamiento del desarrollo hacia la zona de Retiro y Plaza San Martín y de la Av. Libertador y 9 de Julio, donde se erigieron nuevos edificios corporativos y donde fueron apareciendo otros programas, como hoteles y edificios de alta categoría.

El Antiguo Puerto Madero por aquel momento se encontraba en absoluto estado de abandono y deterioro. Sin embargo, para ese mismo año empezaron a mostrarse las intenciones de revitalizar el centro y sur de la ciudad a partir del planteo de ciertos lineamientos fundamentales. Por un lado, la orientación de la inversión hacia la zona sur para rehabilitar la Avenida De Mayo como eje y revalorizar el casco histórico de la ciudad.⁴ Por otro lado, la promoción de la inversión en la zona céntrica ya consolidada estableciendo nuevos emprendimientos en torno al turismo, al comercio, y al programa de oficinas reforzando la centralidad del área y su reanimación. Por último, la urbanización de las 170 hectáreas que conforman Puerto Madero para integrarlas a la ciudad fue una de las principales acciones que se pusieron en marcha para reconvertir este sector.

Hasta ese momento el marco político, jurisdiccional y administrativo inherente al área de Puerto Madero dificultaba los intentos de llevar estas intenciones adelante, dado que en ella intervenían diversas entidades municipales, provinciales y nacionales conjuntamente con compañías privadas.

En este sentido es necesario remitirnos al contexto político económico en el que se enmarcaron estas primeras acciones que luego habrían de culminar en la transformación del área de Puerto Madero, tal como la conocemos actualmente. El 9 de Julio de 1989 Alfonsín traspasa anticipadamente el mando a Carlos S. Menem. Era la primera sucesión constitucional desde 1928 y la primera vez desde 1916 que un presidente dejaba el poder a un candidato opositor, consolidando el régimen republicano y democrático restablecido en 1983.

Sin embargo esta consolidación quedó opacada por una gran crisis económica, que es, precisamente, la que provoca este traspaso anticipado. La hiperinflación llegaba al 200%, el Estado estaba quebrado, la moneda licuada, los sueldos carecían de valor y había una situación de violencia social creciente. En estas circunstancias, apenas asumido el presidente Menem, se aprueban dos importantes leyes: 1) La Ley de Emergencia Económica; 2) La ley de Reforma del Estado, que autorizaba la privatización de las empresas estatales de servicios públicos. Con la nueva política de "economía popular de mercado", termina el intervencionismo estatal, se privatizan las empresas públicas, se realiza un fuerte ajuste fiscal y se liberaliza el comercio. Como cuenta el arquitecto Alfredo Garay, en este marco, y con un gran temor hacia la inversión aun presente, la producción de la ciudad es promovida por los gobiernos Nacional y Municipal como un medio para reactivar la economía.⁵

Particularmente la sanción el 17 de agosto de 1989 de la La ley de Reforma del Estado, Nº 23.696 significó un importante cambio en el escenario político- jurídico que afectó la administración de los bienes estatales. Entre ellos a los terrenos que comprenden la zona de Puerto Madero que hasta ese momento eran propiedad de la Administración General de Puertos pero con jurisdicción tanto del gobierno nacional como municipal sobre su planificación. Esta Ley fundamentalmente, y entre otras cosas, declara la emergencia administrativa por un año, autoriza al poder Ejecutivo Nacional a intervenir todas las entidades de cualquier tipo, del sector público nacional, y a modificar su carácter por 180 días con la única excepción de las universidades nacionales, fijando las atribuciones de los diferentes actores. Y además determina el procedimiento para privatizar o liquidar empresas y sociedades del Estado, así como las distintas modalidades de las privatizaciones, la situación laboral de los trabajadores, las contrataciones y las concesiones. Para aquel momento, el Lic. Carlos Alfredo Grosso comenzaba sus labores como intendente de la ciudad, y la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Buenos Aires había preparado un primer plan para Puerto Madero en el que se reflejaba la situación en la que se encontraba la zona, la idea general de lo que se pretendía realizar y sus posibilidades, una idea de loteo y cantidad de parcelas, los tipos de edificios que ocuparían esas parcelas, definiendo alrededor de tres millones de metros cuadrados a construir.⁶ La presentación de este Plan al Presidente de la Nación fue el comienzo de la transformación que Puerto Madero experimenta desde 1989 (una de las principales promesas de campaña de Carlos

⁴ Implicó el cambio de normativa para implementar nuevas lógicas que guíen la protección patrimonial de San Telmo y Av. De Mayo.

⁵ Garay, Alfredo M. "Puerto Madero, el presente". En Aslan, Liliana; Joselevich, Irene; Novoa, Graciela; Saiegh, Diana; Santaló, Alicia. *Inventario de Patrimonio Urbano. Buenos Aires: Puerto 1887-1992*. Buenos Aires: Edición del autor, 1992. P.19.

⁶ Extraído de cita del arq. Alfredo Garay en el libro: 1989 1999. *Corporación Puerto Madero S.A. Un modelo de gestión urbana*. Buenos Aires: Ediciones Larivière- CAPMSA, 1999. P. 41.

Menem) y de un modelo de gestión que resultó de la labor conjunta entre la Nación y la ciudad de Buenos Aires.

2.2 Corporación Antigo Puerto Madero Sociedad Anónima (CAPMSA)

Como consecuencia del nuevo marco legal citado, se firma el 15 de noviembre de 1989, en la ciudad de Buenos Aires, un convenio entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación (Dr. José Roberto Dromi), el Ministerio del Interior representando al Poder Ejecutivo Nacional (Dr. Eduardo Bauzá) y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (Lic. Carlos Alfredo Grosso) con el fin de conformar la “**Corporación Antigo Puerto Madero, Sociedad Anónima**” (CAPMSA). Los integrantes de los órganos de administración y fiscalización de la sociedad al momento de su conformación eran: Raúl Juan Vicco, Alberto José Anta, Pedro Pou, Eduardo Antonio Giana, Alfredo Máximo Garay, Daniel Ernesto González Bonorino, Jorge Alberto Murdocca, Pablo Enrique Bossi y Jorge Luis Salomoni; Antonio Troiano, como interventor en la Administración General de Puertos, y Carlos Marcelo Careno Pérez como Presidente de Autopistas Urbanas S.A.

Dicho convenio es convalidado con el decreto presidencial N° 1279/89, instituyendo la Corporación Antigo Puerto Madero, S.A. El Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (antes Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires), son los accionistas de esta Sociedad Anónima, que se rige por la ley N° 19.550 de Sociedades Comerciales, encargados de nombrar seis integrantes del directorio, y componentes en partes semejantes del patrimonio de la misma. El Estado participó con la cesión de la tierra del emplazamiento existente y la Municipalidad con la división de la empresa Autopistas Urbanas y la elaboración del plan de urbanización, que también involucraba el relevamiento y análisis del estado del área y sus construcciones, y el control de obras que ayuden a revalorizarla e integrarla a la ciudad.

De esta manera, este decreto, en línea con el nuevo marco legal establecido por la Ley de Reforma del Estado, habilitó el traspaso del dominio de las tierras del Estado a la Corporación, lo cual, según la opinión de varios integrantes del directorio en aquella época, fue sumamente importante para facilitar la viabilidad del proyecto. De norte a sur, los límites de las tierras que pasaron a manos a la Corporación son: las Avenidas Córdoba y Brasil- hoy Cecilia Grierson y Elvira Rawson de Dellepianne-y, de oeste a este, por la Av. Madero –Huergo y la Av de los Italianos y Calabria. Al mismo tiempo, dicho decreto estableció que el proyecto fuera elaborado por el gobierno de la ciudad, aunando así todas las entidades con intereses e intervención en el sitio y asentando las bases institucionales de un cambio en el modo de operar en la capital. Dentro del modelo de gestión se destaca el logro de adquirir los recursos y medios económicos para llevar a cabo las obras públicas y de infraestructura, a partir de comercializar las propiedades recibidas del Estado Nacional, dado que la CAPMSA por decreto no recibía recursos del presupuesto público del Estado.

Esto a la larga se tradujo en la conducción de un proceso de desarrollo dirigido por una empresa pública del estado sin que para este signifique costo alguno. A esto se suma que la empresa poseía las mismas competencias que una firma inmobiliaria y desarrolladora y que su condición de unificar en una sola administración sus alcances facilita que las decisiones y acciones abordadas tengan cierta cohesión.

En este sentido, el arquitecto Enrique César Fazio (Presidente de la Corporación entre 1997 y 1998) definió a la Corporación como “*una herramienta del urbanismo moderno*”⁷, entendida como un avance muy positivo en relación a la manera de encauzar y administrar un proyecto urbano en Argentina.

Como explica el arquitecto Pablo Huberman, gerente técnico y gerente general de la CAPMSA cuando se comenzaba el emprendimiento: “*Lo que siempre se pretendió hacer es poner en juego la inversión privada, mejorando y potenciando los recursos para beneficio de la comunidad, porque era un bien público.*”⁸

2.3 Los comienzos del proyecto

La Corporación Antigo Puerto Madero tuvo como responsabilidades principales: elaborar el proyecto para el área, delinear un modelo económico que se autofinancie, adjudicar y vender los lotes y controlar el avance de las obras según los plazos y normas dispuestas en el Plan Maestro de Desarrollo Urbano. Entre los objetivos principales de la sociedad se encontraban: “*convertir la zona en un polo de desarrollo urbano basado en la genuina inversión, con participación de capitales nacionales y extranjeros*”⁹ para impulsar una revitalización de la zona Sur de la ciudad, a partir de la elaboración del Plan Maestro; el análisis de la

⁷ 1989 1999. *Corporación Puerto Madero S.A. Un modelo de gestión urbana*. Buenos Aires: Ediciones Larivière- CAPMSA, 1999. P. 44

⁸ *Ibidem*. P. 45

⁹ *Ibidem*. P. 42

infraestructura urbana necesaria en la zona; el estímulo de inversiones privadas; la realización de obras nuevas y refuncionalizaciones; entre otras acciones fundamentales.

El primer abordaje de proyecto partió de tres puntos. Uno consistió en indagar acerca de las necesidades que presentaba la ciudad, entendiendo que prevalecía el uso terciario que fortalece al comercial y administrativo característico del centro. Pero también observó que las grandes superficies de áreas verdes facilitaban la reincorporación del programa de vivienda. Otro punto fue el análisis de las oportunidades que brindaba el territorio sobre el que se debía trabajar, entre las cuales sobresale su emplazamiento, que jerarquiza el eje de la Av. De Mayo y relocaliza gran parte de la urbanización hacia el sur, donde podría impactar de manera positiva en términos de desarrollo urbano. El tercer punto cotejó otros casos de urbanización de puertos antiguos en desuso en otras ciudades del mundo, como Nueva York, París, Barcelona, Londres, Rotterdam y Boston lo que llevó a observar que la mayoría resultaron en experiencias consideradas como muy efectivas. Sin embargo, era necesario contemplar las circunstancias que atravesaba la economía argentina en dicho momento. Como contaba Garay: *“La escala de Puerto Madero resulta adecuada para un emprendimiento a largo plazo; la pericia del desarrollo consistirá en definir con precisión las piezas o fragmentos que constituyen cada etapa. Cabe señalar que un desarrollo urbano no tiene un fin tan preciso como una obra de arquitectura sino que, por el contrario, despliega una lógica de transformación que en el tiempo supondrá nuevas intervenciones en áreas supuestamente consolidadas.”*¹⁰ Asimismo, el sector al que se dirigía el proyecto abría la posibilidad de encarar una propuesta que articulara producciones arquitectónicas innovadoras, modernas tecnologías constructivas y de gestión e inversores nuevos, y dependía de que un cambio en la economía trajeran estabilidad, crédito e inversión.

Para la realización de esta primera propuesta para el Plan Maestro, responsabilidad de la Municipalidad, se partió de un convenio de cooperación e intercambio celebrado en abril de 1985 con el Ayuntamiento de Barcelona. Un conjunto de profesionales españoles (Jordi Borja y Jordi Domingo por el Puerto Autónomo de la Ciudad de Barcelona), que habían participado en la revitalización del puerto de Barcelona, dirigidos por el arquitecto Joan Busquets y el economista Joan Alemany, trabajó en equipo con un grupo local por parte la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (los arquitectos Emilio Rivoira, Pablo Huberman, Daniel Zilberberg, Silvia Fajre, Mishal Katz y Carlos Rodríguez) encabezado por los arquitectos Alfredo Garay y Jorge Moscato. A partir de este trabajo conjunto se definen 3.000.000 de metros cuadrados de construcción, una inversión de 1500 millones de dólares y ciertos objetivos que mantienen semejanza con los propuestos por el Plan que finalmente se llevaría a cabo un tiempo después. Cabe destacar en este punto que los antecedentes de la recuperación de la costa y el Puerto de Barcelona encarados por el alcalde Pasqual Maragall en un contexto económico complejo, pudieron haber influenciado en la atención de Carlos Grosso sobre la necesidad de reconquistar el área de Puerto Madero y reincorporarlo a la ciudad.¹¹ Los representantes del Ayuntamiento de Barcelona presentaron al Intendente Grosso el Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero el 13 de julio de 1990. Luego, fue recibido en la Sociedad Central de Arquitectos, lo que motivó a los estudios de profesionales a querer ser parte del proyecto urbano.

El 11 de abril de 1991, la Sociedad Central de Arquitectos, la Cámara Argentina de la Construcción, la Unión Argentina de la Construcción y el Centro de Profesionales de Arquitectura y Urbanismo, a través de un acta, expresan por un lado, su conformidad con la idea de urbanizar Puerto Madero y, por el otro, la necesidad de que se organice un concurso de ideas.

3. El Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero

El 14 de junio de 1991, se celebra un convenio entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Sociedad Central de Arquitectos, con el objetivo de llamar al **Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero**, con la Corporación Antiguo Puerto Madero SA como comitente. Las bases del concurso fueron delineadas durante seis meses por un equipo asesor de la Corporación en el que participaban los arquitectos Jorge Moscato, Pablo Huberman y por la SCA los arquitectos Odilia Suárez y Heriberto Allende. Se definió que se darían 3 premios y 5 menciones y se definieron 120 días para la entrega de los proyectos.

Las bases resultaron en un completo documento que retrata tanto la historia de los planes urbanos que tuvieron a Puerto Madero entre sus objetivos de intervención, así como un detallado estado de la cuestión y situación particular de cada uno de los aspectos que caracterizaban al área al momento de llamarse a Concurso y que debían ser tomados en cuenta en los proyectos a presentar: características físicas y del suelo; infraestructura de servicios; transporte; acceso y conexiones viales, fluviales y ferroviarias; tipos de

¹⁰ Garay, Alfredo M. “Puerto Madero, el presente”. En Aslan, Liliana; Joselevich, Irene; Novoa, Graciela; Saiegh, Diana; Santaló, Alicia. *Inventario de Patrimonio Urbano. Buenos Aires: Puerto 1887-1992*. Buenos Aires: Edición del autor, 1992. P.20

¹¹ *Ibidem*. P. 19

actividades a absorber (terciaria, comercial, recreativa, deportiva, cultural); ocupación y situación edilicia, relación con el Puerto; preservación y reciclaje del patrimonio arquitectónico-urbanístico; relación con Costanera Sur; el Parque Natural y Zona de la reserva Ecológica; el proceso y gestión del Plan a través de la CAPMSA; proyecto Autopista La Plata/ Buenos Aires.

Por supuesto, también proponían un Programa Indicativo que pretendía buscar un equilibrio en la relación entre los usos necesarios en el área pero que permitiera abordar los costos económico-financieros que implicaban la ejecución de infraestructura de servicios, vial y de acondicionamiento del espacio público. El Programa detalla tanto para el sector oeste como para el este las especificaciones en cuanto a superficies totales, vías de circulación, espacio público, situación particular de determinados edificios o predios, parcelamiento para las diversas densidades de ocupación y según programas, y los usos entre otras cuestiones.

Estas bases partían de entender dos objetivos básicos del Plan de desarrollo. Uno consistía en la conformación de “espacios- formas estructurantes” que funcionen como guía hacia la resolución de un espacio que mantenga continuidad y relación en sus diferentes etapas de avance. El otro objetivo, vinculado al primero, era el de dotar de carácter identificador al área, entendiéndolo como *“la particular simbiosis que se produce entre los usos y actividades que en ella tienen lugar y su relación con el espacio en el cual ocurren (...)”*¹²

De esta manera el Programa Indicativo surge de estas ideas y condensaban principalmente cinco objetivos:

- Recuperar el área en estado de desatención, a partir de su transformación, de manera que complemente las carencias que sufre la ciudad en su zona central.
- Preservar los diques, los antiguos galpones y los silos a los que se atribuye valor patrimonial por condensar y evocar a un momento determinado de la historia argentina agroexportadora, buscando así recuperar el carácter original del sector. En este sentido, y también por su poder simbólico, Costanera Sur se presenta como otro foco a preservar potenciado por su posible relación con los futuros espacios verdes a ganar con el Plan Maestro para Puerto Madero y con los del Parque Natural y Reserva Ecológica.
- Prever la mixtura de usos de vivienda, terciario, comercial y cultural para prever movimiento continuo en el barrio, responder a las demandas del centro y dar lugar al desarrollo de edificaciones que no encuentran espacio o condiciones apropiadas en otra zona de la ciudad.
- Duplicar las superficies verdes y espacios públicos, otorgar accesibilidad a la superficie recreativa del Parque Natural y al valor cultural- educativo de la Reserva Ecológica y recuperar un acceso libre al río.
- Las actividades incorporadas deben considerar la continuación del correcto funcionamiento del puerto y complementarlo, teniendo en cuenta un futuro rediseño del mismo y respetando su valor económico y simbólico como función originaria del sector.

A estos se podrían agregar otros más específicos como: delimitar una ocupación máxima de un millón y medio de metros cuadrado (la menor en relación a planes anteriores); contemplar el uso de los espacios verdes y de la superficie de los diques para generar lugares para el deporte, la cultura, la recreación y el ocio; revalidar el eje de la Av. De Mayo como un elemento primordial. Los objetivos pretenden dar cuenta de una búsqueda de configuración de un fragmento urbano singular de carácter mayormente público que sea parte del centro de la ciudad y que además logre “re- centrar” el área central de Buenos Aires para equilibrar el desarrollo de las zonas Norte y Sur.

El jurado del Concurso, encabezado por el intendente Carlos Grosso, estuvo conformado por los arquitectos Jorge Aslan, Carmen Córdova, César Carli, Raúl Rivarola, Emilio Rivoira, Mario Sabugo, y Alfredo Garay. Participaron 96 estudios a nivel nacional atribuyéndose unánimemente el 10 de febrero de 1992 los tres premios a los siguientes equipos:

- Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Fabián Maci, Fernando Sabatini, Mariana Soldini, Antonio Tufaro, Guillermo Lesch y Alejandro Rizzo;
- Cristián Carnicer, Gerardo Grinbaum, Alejandro Labeur, Rómulo Pérez, Eugenio Xaus, y Mario Basani;

¹² Municipalidad de Buenos Aires. Sociedad Central de Arquitectos. Bases para el Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero. Buenos Aires, 1991. P. 85

- Juan Mario Gastellu, Carlos Marré, Armando Pérez Güimil , Enrica Rosellini, Pablo Doval, Andrea Behar, Juan Pablo Coos, Patricia Dietrich y Juan Manuel Borthagaray.-

El Acta del Jurado argumenta la evaluación realizada sobre los proyectos presentados al Concurso. Reconoce dos tendencias en las que se pueden agrupar las propuestas. Por un lado, un planteo más cerrado que define una forma rígida e ideal que surge de una idea totalizadora. Por el otro, uno más abierto que apela a una estrategia flexible cuya forma se irá definiendo orgánicamente en función de los cambios que se puedan dar a lo largo del tiempo. Esta última tendencia es la que avala el Jurado, sosteniendo que la misma posibilitará un proceso que articule diversas decisiones y factores que con el tiempo darán forma al área. Entiende necesario determinar un proyecto que acepte adecuaciones a condiciones no previstas y diferentes niveles de inversión traduciéndose esto a un tejido con variadas tipologías. Además define las pautas de análisis de las propuestas:¹³

- 1) *Carácter propositivo; ocupación del suelo, criterios de definición de trazas, llenos y vacíos; tipo de espacios, trazado, paisaje y actividades propuestas. Relación de los espacios con la vida: "Urbanidad"*
- 2) *Flexibilidad estratégica, posibilidades y limitaciones en su trazado. Compromisos con la definición formal de la idea*
- 3) *Accesibilidad física, perceptual, simbólica, transporte, movilidad, medios, flujos, etc.*
- 4) *Equilibrio entre usos simultáneos y en el mismo espacio. La vida diurna y nocturna, en los distintos días de la semana y del año. Su relación con las etapas previstas*
- 5) *Evocaciones; actitud ante el eje histórico y los espacios y estructuras preexistentes. Simbolismos*
- 6) *Río y agua: relaciones con sentido recreativo, visual, ecológico, simbólico, de uso, etc.*
- 7) *Integración urbana: relaciones con el tejido de la ciudad, del centro y barrios aledaños*
- 8) *Factibilidad de la propuesta: posibilidades de reconversión económica- financieras, uso del valor diferencial de la tierra, parcelamiento, gestión, normativas, armonización con actividades portuarias, factores técnicos e infraestructurales.*
- 9) *Valor política urbana en cuanto capacidad intrínseca de gestión dentro de la comunidad*
- 10) *Valor urbanístico emblemático en cuanto a su repercusión en la imagen de la ciudad*

El Proyecto Urbano Preliminar de Puerto Madero resultaría del trabajo conjunto de tres integrantes de cada uno de los tres equipos ganadores junto al equipo técnico de CAPMSA.

Debido a esto, la elección de estos tres proyectos encuentra parte de su fundamento en la coincidencia o similitud de las ideas base y en condiciones comunes que harían más factible el trabajo conjunto de las partes en la definición del proyecto final. Dicho proyecto resultó en una reelaboración de las tres propuestas premiadas y es el quetermina redactando el Master Plan de Puerto Madero.

Los integrantes del equipo fueron Juan Manuel Borthagaray, Pablo Doval, Carlos Marré, Cristián Carnicer, Rómulo Pérez, Eugenio Xaus, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Antonio Tufaro.

Tal como afirma Alfredo Garay, al observar las memorias descriptivas de las propuestas elegidas así como los argumentos en que se basa el fallo del jurado para la elección, se puede traducir una toma de postura respecto a lo que se debatía en aquel momento en torno a la relación entre ciudad, espacio y sociedad.¹⁴

Fue trabajo del Jurado reconocer los temas principales, y los criterios y resoluciones más apropiadas contenidas en los trabajos presentados que mostraron diferentes miradas respecto a cómo integrar Puerto Madero a la ciudad. En cuanto a los fundamentos del fallo, en el mismo se explica que las pautas que se delinearon para la valoración de las propuestas permitieron reconocer intensiones o ejes de proyecto que plasman la postura tomadas por el jurado acerca de Puerto Madero. Esto se puede sintetizar en los siguientes puntos:

- 1) *El área a intervenir debe dar lugar a un paisaje nuevo y a nuevas propuestas pero manteniendo un "carácter propio", "absolutamente porteño", "armónico y organizado"*
- 2) *La factibilidad de los proyectos debe ser evaluada considerando que el sector se pretende recuperar para usos urbanos y para los ciudadanos. Para evitar la inviabilidad de los mismos se tiene en cuenta "la relación entre las propuestas y las tendencias reales de inversión urbana en la actual coyuntura, (...) la economía global del proyecto se convierte en una pauta importante de consideración". La propuesta en cuanto a "diversas escalas de inversión o como modelos alternativos de gestión" fue uno de los puntos fundamentales a valorar.*

¹³ Acta del Jurado citada en el texto "Puerto Madero, los premios" en *Revista de Arquitectura* N° 157. Marzo- Abril de 1992. Buenos Aires: SCA. P. 38 y 39

¹⁴ Garay, Alfredo M. "Puerto Madero, el presente". En Aslan, Liliana; Joselevich, Irene; Novoa, Graciela; Saiegh, Diana; Santaló, Alicia. *Inventario de Patrimonio Urbano. Buenos Aires: Puerto 1887-1992*. Buenos Aires: Edición del autor, 1992. P.22

- 3) Prevalece la noción de Estrategia, en línea con un proceso de construcción urbana continua y sin fin, en el que la intervención de los diversos actores con competencias e ideas distintas resultan en una configuración espacial determinada.
- 4) Adquiere relevancia la noción de *“La Porteñidad”* como valor para la zona del Antiguo Puerto Madero. El protagonismo y valorización del patrimonio preexistente y el carácter simbólico atribuido a este sector de la ciudad significan un foco en la tensión entre la ciudad preexistente y la del futuro, siendo este uno de los temas de reflexión principales en torno a este caso particular.
- 5) La relación con el Río contemplada como problemática constante a lo largo de la historia de Buenos Aires, se vuelve más evidente en la zona del puerto por su funcionamiento y características. En este sentido se apela a que *“Los diques, como espacios urbanos nuevos, y el borde de la antigua Costanera Sur de Forestier, así como la propuesta de una nueva Costanera sobre el río abierto, permitirán que las áreas verdes tengan distintas escalas de tratamiento del paisaje y un acceso franco de la población a la costa perdida”* En cuanto a la Reserva Ecológica se aspira a *“la creación de una gran Parque Natural de uso público, la implementación de los correspondientes sistemas de acceso y la generación de una cabeza recreativa sobre la costa debidamente consolidada”*
- 6) Los trabajos elegidos dan cuenta de *“la complejidad de la ciudad, el interés de la calle y de la superposición de funciones en una trama abierta capaz de contener las iniciativas comerciales, lúdica o culturales de quienes la viven”* teniendo en consideración los condicionantes del “zonning” y sus efectos en sectores que dejan de funcionar en determinados horarios.
- 7) El Jurado entiende las resoluciones en relación a la trama como tomas de posición respecto de la integración de Puerto Madero al centro urbano. Partiendo de la tendencia de las propuestas participantes a otorgar nuevas áreas verdes a dicho centro, Puerto Madero es concebido como parte del mismo.
- 8) Se denota una preferencia a los accesos con sentido este- oeste. Contrariamente, no se encuentran demasiadas concordancias en torno a la definición de la Autopista, dejando abierta la posibilidad de considerar una solución más efectiva.
- 9) *“este proyecto implicara una decisión de política urbana para revalorizar el Centro, las propuestas seleccionadas permitirán abrir nuevas instancias de participación de la comunidad”*

4. El Plan Maestro

4.1 Impulsión del desarrollo del área. Los docks de ladrillo y los diques.

Uno de los protagonistas del Antiguo Puerto Madero es sin duda el conjunto de 16 depósitos de almacenamiento, que componían el equipamiento portuario, y sus alrededores. Estos edificios, de subsuelo y 3 o 4 plantas, y sus espacios circundantes se ubican modularmente, siguiendo una línea de 2,5 kilómetros de largo entre la franja de los cuatro diques y la avenida Madero- Huergo. Allí fueron erigidos entre 1900 y 1905. Sus partes fueron traídas desde Inglaterra. Su arquitectura, de producción en serie, se caracteriza por una estética industrial inglesa tradicional en la que se destacan los muros de ladrillo visto; la estructura que varía entre hormigón armado, metal y madera; el hierro fundido de las carpinterías de las ventanas, las aberturas y las galerías abovedadas mirando hacia los diques; y las grúas amuradas a los paramentos para transporte de los productos.

Como parte de las inquietudes que se desprendieron tanto de los proyectos presentados en el Concurso como de los objetivos básicos definidos luego en el Plan Maestro, se pretendía delinear un accionar respecto de la puesta en valor y preservación de este conjunto. Esto se abordó en simultáneo al desarrollo del Plan Maestro como una gestión independiente pero como parte de los propósitos generales del mismo. Si bien hubo opiniones en el pasado que propusieron la demolición de los depósitos, y el relleno de los diques, a dicho conjunto se le atribuyó valor patrimonial histórico y cultural debido a su función histórica, al lenguaje arquitectónico, y al significado simbólico que posee para la memoria urbana y de los ciudadanos. Todo esto acentuado por su impronta dentro del paisaje de Buenos Aires y a su implantación en el área del centro urbano. Esto se cristalizó y la regulación del Distrito de Zonificación U32 creada por la Ordenanza N° 44.945, que aprueba al conjunto comprendido por los galpones, el muelle y diques como un “Área de Preservación Patrimonial” y los desafectó del distrito de zonificación UF Urbanización Futura. Quedaron así protegidas edilicia y ambientalmente tanto las áreas privadas como públicas, en respuesta al pedido que la Corporación efectuó al Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires. De esta manera, se establecieron reglas para la intervención en los edificios, su entorno y los elementos que los componen, debiendo conservar las fachadas y materiales y así no perder la esencia original. En línea con este

propósito, al realizarse la reconversión de este sector, muchos de los elementos que solían formar parte del equipamiento del puerto fueron reutilizados en los espacios de paseo que rodean los diques y los docks, como las grúas, los adoquines, los durmientes. Al mismo tiempo se promovió la rehabilitación de los espacios peatonales sobre los diques.

Como parte de la estrategia de obtener de la comercialización de los bienes de la Corporación los recursos para realizar las obras de urbanización e infraestructura necesarias para impulsar el desarrollo del área, y en línea con el plan de conservación y reciclaje de los antiguos depósitos, estos son los primeros en venderse. Si bien luego de haber asumido Domingo Cavallo como Ministro de Economía en 1991, y habiendo impulsado el Plan de Convertibilidad, la situación económica comenzó a estabilizarse, pero el contexto económico nacional no propiciaba todavía un clima de confianza en el emprendimiento. Tampoco ayudaba el estado físico del área ni los frustrados antecedentes dirigidos a recuperar este sector urbano. Uno de los hechos que se consideró muestra de que la situación se podía regularizar fue la determinación de un valor concreto para la venta del terreno que hoy aloja al edificio República, de César Pelli, cuyo proyecto data de 1992; lo que también dio cuenta del interés inmobiliario condensado en los alrededores del área de Puerto Madero. Para atraer interesados se necesitó primero promover y estimular a los posibles inversores y a los organismos públicos. Se estableció una lógica de venta en etapas según la ubicación de los galpones, empezando desde el norte, con los de mayor cotización por estar más próximos a Retiro, y avanzando hacia el sur. Para efectuar estas ventas, por ser las propiedades de origen estatal, se realizaron licitaciones públicas.

Los interesados en participar de la licitación debían entregar un sobre con la propuesta de refuncionalización del edificio, plazos de las obras y sus antecedentes, y otro sobre con la propuesta económica. Preferentemente las propuestas debían plantear la coexistencia de usos similares a los de la zona céntrica, como hoteles, viviendas, oficinas, comercios, espacios para la cultura y la recreación. Había una gran exigencia en cuanto al cumplimiento de los tiempos de las obras para asegurarse que la materialización del Plan avance y tenga continuidad, estimulando al mismo tiempo a nuevos inversores. También, considerando la situación económica del país a inicios de los '90, se facilitó la compra de los depósitos en 5 años. Con esto se buscaba ser coherente con el fin último del Plan y de la Corporación: la urbanización de Puerto Madero entendida como un fin social.

El 23 de julio de 1991 el intendente Carlos Grosso tira abajo el cerco que delimitaba la zona en desuso de Puerto Madero en un evento que dio el puntapié a la venta de los pliegos de condiciones para la licitación de los docks. Inicialmente se vendieron cinco depósitos: los cuatro ubicados en el Dique 4, de los cuales los dos primeros fueron adquiridos por IRSA, y el galpón norte del Dique 3. Hubo 26 propuestas de inversores y los depósitos se asignaron entre los meses de julio y diciembre, siendo casi 20 millones de dólares el precio de los mismos y de 45 millones la previsto como inversiones. Luego, en marzo de 1992, se realiza la segunda licitación de los demás edificios del Dique 3, vendidos en 10 millones de dólares con una inversión de 40 millones de dólares. El 2 de septiembre de ese mismo año, el presidente Carlos Menem y el intendente Carlos Grosso celebran la inauguración de las obras y en octubre se asignan los depósitos del Dique 1 y los cuatro del Dique 2 a la Universidad Católica Argentina.

Para avanzar con las obras, en agosto de 1992 se decreta la ordenanza N° 46.975 en el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, que se aprueba en noviembre de 1993. La misma establece normas urbanísticas para las obras a realizarse, por tanto, para la construcción de la sede administrativa de Telecom Argentina, primer edificio en altura en el área y segundo con estructura de metal en Argentina, que se sitúa en la cabecera norte de los diques, a modo de entrada hacia el lado este. Los emprendimientos tomaban forma mientras se combinaba la intención de preservar parte del patrimonio histórico urbano y el uso de sistemas de construcción avanzados, y con ello los valores del metro cuadrado fueron aumentando a fines de los años 90. También fueron variando los tipos de usos que iban apareciendo: oficinas, los ligados al rubro de la gastronomía, compañía de servicios y comercios de escala más baja. La vivienda fue otro programa que se desarrolló en las refuncionalizaciones de los depósitos, dando lugar a diversidad de tipologías con variaciones en las dimensiones, entre las que destacaron la del Loft, así como las de gran desarrollo en horizontal, hasta aquel momento poco presentes en la ciudad. Los locales comerciales fueron otorgando vida a las plantas bajas configurando el entorno del espacio público circundante, aprovechando las expansiones que este facilita y provocando tránsito de gente durante diversos momentos del día y la semana.

Paralelamente la CAPMSA organizó una serie de eventos culturales y artísticos que ayudaron a atraer posibles interesados en los emprendimientos, constituyendo además un punto de interés para acercar a la ciudadanía a una zona desestimada de la ciudad. Así, en noviembre de 1991 tiene lugar la Nueva Bienal de Arte Joven y en 1992, en conmemoración a los 500 años del descubrimiento de América, 30 hectáreas del área alojan a la feria internacional América '92. Por su parte, en 1993 la exposición Casa FOA tiene sede en el dock 5 del dique 3 reciclado por IRSA, cuya refuncionalización planteó unidades flexibles que se

adecueban a los usos residencial y de oficinas. Todos estos acontecimientos tuvieron un impacto positivo recibiendo a una gran cantidad de gente en cada ocasión, así como también hubo muchos interesados en invertir en las obras dirigidas a los antiguos depósitos. Esto se reflejó en los valores totales de las operaciones, que para la venta de los docks sumó 42 millones de dólares y para la inversión de las obras de reciclaje llegó a 220 millones de dólares.¹⁵ También en 1994 se llevaron adelante trabajos de acondicionamiento en los diques con el objetivo de que pudieran amarrar los buques museo ARA Fragata Sarmiento y ARA Corbeta Uruguay, sumando otros focos de atracción turísticos y culturales.

Desde un principio, y en base a un registro facilitado por Autopistas Urbanas Sociedad Anónima, la Corporación además se encargó, junto con Prefectura, de poner en orden la zona, limpiar los lotes y regularizar la situación de los edificios en estado de abandono u ocupación. Ejemplos de situaciones a resolver fueron entre otras: el desalojo de personas que habitaban informalmente el área, embarcaciones dejadas en los diques e interrupción de la actividad industrial que se llevaba a cabo en algunos edificios, como Molinos Río de la Plata, que funcionó hasta 1998. Al momento de redactar las bases del concurso de Ideas 143 eran los edificios relevados en área de jurisdicción de la Corporación con diversas situaciones legales de dominio o permiso de uso. De estas, 69 eran utilizadas como oficinas, depósitos, talleres, instalaciones deportivas o industriales y comedores, y otra parte estaba en desuso.¹⁶

Con el tiempo los docks reciclados se siguieron ocupando con variedad de programas, lo que fue incentivado por la Corporación desde un principio.¹⁷ Entre estos se apelaba a que una universidad se estableciera en la zona por el impacto que esto tendría tanto en relación a la incorporación de un nuevo tipo de usuario, más juvenil, y los nuevos usos que este demandaría; como en los horarios de uso y circulación de gente y en el desarrollo del transporte público necesario para llegar al área. Es por esto que los cuatro galpones del Dique 2 fueron vendidos directamente a la Universidad Católica Argentina que buscaba construir su campus y que abrió las puertas de su primer edificio, Santo Tomás Moro, el 20 de abril de 1994. Por su parte las intervenciones en el Dique 1 traerían programas ligados al entretenimiento con el emplazamiento de un complejo de cines de última generación.

Todas estas acciones contribuyeron a que este proyecto se viera como viable y posible de ser financiado. La venta de los docks principalmente significó para CAPMSA los recursos que permitieron llevar adelante las obras de infraestructura para la urbanización de la zona.¹⁸ Dentro de estas acciones destinadas a poner en funcionamiento e impulsar el área, también se encuadró la primera acción que CAPMSA efectuó sobre el espacio público: el paseo público y peatonal que transformó la línea de 3000 metros comprendida entre los cuatro diques y los antiguos depósitos. Este sector, en tiempos de funcionamiento del puerto, constituía una banquina por la que circulaba un ferrocarril para carga y descarga de los productos y actualmente es parte del entorno inmediato de los docks con protección ambiental y edilicia. El diseño del paseo tiene la intención de mantener el carácter portuario evocando a la función histórica del lugar. Esto se buscó a partir de la reutilización de objetos y materiales tales como adoquines y durmientes a lo largo del camino y de grúas que se reubicaron de manera que destaquen las plazas entre los dock. Se complementa con la reproducción del sistema de modulación de los galpones presente en la organización de los elementos y con la incorporación de equipamiento y mobiliario diseñado para contribuir a la remembranza de la tradición portuaria. Esta intervención estaba alineada con la importancia que se le dio a la incorporación de grandes superficie de espacios verdes y/o de uso público dentro del Plan Maestro. Evidencia indiscutible de esto sería el Concurso Nacional de Anteproyectos para las "Nuevas Áreas Verdes para Puerto Madero y la Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur" organizado en 1996.

4.2 El Anteproyecto

Una de las ideas fundamentales de la propuesta final que surgía como desafío a abordar consistía en lograr preponderancia de espacios públicos verdes que se conectaran con la Costanera Sur, y con los espacios verdes existentes. También era sumamente necesario generar ciudad recomponiendo la situación de

¹⁵ 1989 1999. *Corporación Puerto Madero S.A. Un modelo de gestión urbana*. Buenos Aires: Ediciones Larivière- CAPMSA, 1999. P. 61. Según la información volcada por CAMPSA en esta fuente, todas las obras e intervenciones realizadas hasta aquel momento significaron la incorporación de 5500 puestos de trabajo y de 1500 habitantes.

¹⁶ Las bases del Concurso detallan que de las 143 edificaciones, 7 estaban en lotes de propiedad privada pertenecientes tres de ellos a Molinos Río de la Plata y los demás a la Armada Nacional, Prefectura Naval Argentina, Colegio Nacional de Buenos Aires e Instituto Tecnológico Buenos Aires. 72 construcciones tenían permisos de uso a favor de reparticiones como: Ferrocarriles Argentinos, Prefectura Naval Argentina, Administración General de Puertos, Aduana, Junta Nacional de Granos, Ministerios de Defensa, ministerio de Acción Social, entre otros así como también de usuarios privados.

¹⁷ Las obras de preservación y refuncionalización de los depósitos reunieron 195.000 m2 de construcción sobre 115.000 m2 de terreno

¹⁸ 1989 1999. *Corporación Puerto Madero S.A. Un modelo de gestión urbana*. Buenos Aires: Ediciones Larivière- CAPMSA, 1999. P. 61. Según la información volcada por CAMPSA en esta fuente, se invirtieron 17.000.000 de dólares

aislamiento del sector afectado, fusionándolo con el centro urbano a partir de acentuar las arterias de entrada principales y de la continuidad de calles de la trama existente (como Corrientes, Lavalle y Viamonte), así como organizar la trama y el tejido del nuevo barrio. En palabras del arquitecto Enrique García Espil “*La idea era sumar espacio público, memoria y la presencia de los diques*”¹⁹

Finalmente en octubre de 1992 se hace conocer el Anteproyecto Urbano para Puerto Madero, el cual proponía lo siguiente:

- Un eje norte- sur que organiza el conjunto. Al oeste del eje queda la línea de diques y al este amplias superficies de espacios verdes
- Espacios públicos de paseo, entre y paralelos a los docks, en conexión con los espejos de agua.
- Al este de los diques, junto a los espejos de agua, edificios que replican la baja altura de los dock del lado opuesto y albergan múltiples usos y actividades. Estas construcciones responderían a una forma de lote alargado a modo de tira paralela a los diques.
- Una franja de edificios, ubicada entre esta tira de edificio que bordea los diques y el espacio verde público de grandes dimensiones, que por medio de la continuación de las avenidas que acceden a la zona, materializadas como bulevares parquizados, se vincule con el resto de la trama de la ciudad. Estos edificios de altura media emplazados en manzanas rectangulares de proporciones similares a las de la manzana tradicional porteña, se implantan de manera que configuren espacios libres en los centros de manzana, a modo de tipología en anillo.
- Espacios verdes que se fusionan con la Costanera Sur y la Reserva Ecológica.
- Dos conjuntos de edificios exentos, de gran altura, ubicados al final de los bulevares centrales correspondientes con las calles Belgrano y Perón. Estos encuadrarían la Av. De Mayo y dibujarían el nuevo perfil urbano sobre el río, lo que recuerda a la Cité des Affaires propuesta por Le Corbusier.²⁰
- Preservación, reciclaje y refuncionalización, sin variación de su estructura, de los antiguos depósitos de ladrillo preservando su valor patrimonial, así como de los edificios de ex molinos y silos ubicados en la zona este, como los de Molinos Río de la Plata y el de la Junta Nacional de Granos.
- Mixtura de usos en el tejido, entendido esto como una característica sobresaliente de Buenos Aires que promueve el movimiento continuo de la ciudad. Se partió de conjeturar que habría una mayor demanda de edificios de oficinas por lo que se plantearon solo 3.000 viviendas. Esto se revirtió con el tiempo llegando en 2013 a registrarse 11.000 unidades.
- Una normativa que, analizando la situación particular de cada manzana aplique los distritos de zonificación correspondientes, estableciendo los usos admitidos, al igual que en el resto de la ciudad.

Este plan, al aceptarse, se convirtió en resolución N° 001/94 del Consejo Asesor de Planificación Urbana, dependiente de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en abril de 1994. Y fue publicada en el Boletín Oficial en 1997 como Ordenanza N° 51.675. Puerto Madero comenzó a ser considerado en el Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires. Así toda la zona al este de los diques se afectó a la zonificación U11, cuyas particularidades se redefinieron en virtud del Plan Maestro, pasando a tener sus propias reglas. Esto permitió las diferencias de altura en cada sector.²¹ En línea con lo mencionado respecto a cómo la Corporación originaba los recursos para llevar adelante las obras contempladas en el Plan, las mismas debieron organizarse en diferentes fases. La primera consistió en el proceso de urbanización del sector al este de los diques y la puesta en valor y el reciclaje de los antiguos docks y alrededores. Además, para poder comenzar a construir sin destruir los edificios históricos presentes en el área se necesitó definir una nueva forma de subdivisión. Vale destacar que este proyecto urbano de readecuación y recuperación fue uno de los primeros en Latinoamérica en términos de envergadura y complejidad.

¹⁹ 1989 1999. *Corporación Puerto Madero S.A. Un modelo de gestión urbana*. Buenos Aires: Ediciones Larivière- CAPMSA, 1999. P. 50

²⁰ *Ibidem* P. 50

²¹ Los distritos Urbanizaciones Determinadas U son regulados integralmente en cuanto a uso, ocupaciones, subdivisión del suelo y plástica urbana con el objetivo de preservar conjuntos urbanos de características particulares. El Distrito U11- Puerto Madero es definido en el Código de Planeamiento Urbano como el *área destinada a localizar equipamiento administrativo, financiero e institucional a escala nacional, regional y urbana en el más alto grado de diversidad, complementado con actividades residenciales y de esparcimiento*. Está a su vez dividida en subdistritos con carácter, subdivisión de la tierra, tejido urbano y usos del suelo particularizados: Residenciales, Centrales, de Equipamiento, Urbanización Parque y de Valor Patrimonial. Durante el gobierno de Fernando De la Rúa hubo intentos de afectar el predio al distrito C1 Área Central por medio de una Ordenanza con el objetivo de ganar altura, pero esto no fue pensado en su origen de esta manera y actualmente es el U11 el distrito que regula el sector este de Puerto Madero.

A partir de la citada sanción de la Ordenanza N° 51.675 por parte de Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, que habilita el proyecto para el lado este de Puerto Madero, la CAPMSA comenzó labores tendientes a encaminar la urbanización de los terrenos, como la propuesta y el cálculo de servicios e infraestructura, loteos, estudios de suelo y mensuras. Entre estas se destacaron el trazado y los trabajos de construcción de veredas y pavimentación de las calles y bulevares ubicados en el fragmento delimitado por: el paseo peatonal sobre los diques al oeste, la Av. Cecilia Grierson (de 80 metros de ancho realizada por la Corporación) al norte, la Avenida de los Italianos al este y el Bvd. Rosario Vera Peñaloza, al sur. La estructura del sistema vial se podría sintetizar como una vía perimetral sobre la costa, un eje central que corre paralelo a los diques y una trama perpendicular a estos, en la que los bulevares de acceso son los protagonistas. Estos son la continuación de las avenidas de acceso al barrio que lo conectan con la traza urbana de Buenos Aires y que delimitan el área de cada dique cruzándolos. Se contempló la instalación de las redes subterráneas para la provisión de servicios de agua potable y contra incendios; de gas natural; de energía eléctrica (media y baja tensión); de televisión por cable, telefonía y transmisión de datos; de iluminación de espacios públicos; así como también la instalación de los sistemas de desagües pluviales y cloacales primarios y secundarios. Se emprendieron los trabajos de parquización y forestación y de señalización vial horizontal, vertical y luminosa. Además CAPMSA se hizo cargo de cambiar y renovar los puentes que cruzan los diques, así como también de obras complementarias a las instalaciones, como la construcción de una estación de bombeo cloacal y de un conducto subterráneo para el pase de servicios públicos que cruza por abajo del canal que une los diques 2 y 3. Luego se encargaría del paseo peatonal del malecón sobre el lado este. Por su parte, y buscando un respaldo a los trabajos de transformación urbana acordados, los lotes surgidos de la subdivisión se empezaron a vender bajo condición de que recién al completarse el 40 % del proyecto presentado podía ser escriturados a nombre de quienes los compraban. La venta de los terrenos de la Corporación se realizó mediante licitación pública. El primer edificio que hizo su aparición sobre el lado este de los diques fue la Parroquia Nuestra Señora de la Esperanza, inaugurada en 1996 y construida sobre un terreno que la Corporación otorgó al Arzobispado de Buenos Aires en 1993.

4.3 Recuperación de un fragmento urbano

En todas las obras y avances de la urbanización se comenzó a cristalizar el Plan Maestro que se gestó en el Concurso Nacional de Ideas. Una muestra de esto también es la apertura en 1997 del Yacht Club Puerto Madero en el Dique 4, que se construyó en Inglaterra y surgió de un Concurso público convocado por CAPMSA en 1994 para la instalación de un club house con marina. Se posibilitó así la práctica de deportes náuticos en la zona garantizando parte de los usos deportivos contemplados en el Plan. Este fue uno de los tantos edificios y programas que, hacia fines de los noventa y principios de la década del 2000, empezaban a dibujar un nuevo paisaje urbano al este del dique 4, combinando usos comerciales, corporativos, residenciales, deportivos y culturales, como el Museo de Arte de la Colección Fortabat, del arquitecto Rafael Viñoly. De esta manera resulta atractivo para una gran diversidad de usuarios. Lo mismo fue sucediendo en paralelo en los diques 2 y 3, que para el momento en que se cumplían los 10 años del inicio del proyecto para Puerto Madero también ya eran semilleros de los distintos emprendimientos que se empezaban a inaugurar y a erigir. Algunos de los edificios que ya se estaban haciendo presentes eran los que integran el complejo Madero Este: el Hotel Hilton, el South Convention Center y los edificios Porteño Plaza I, II y III, diseñados por el estudio de Mario Roberto Álvarez. El emprendedor detrás de este complejo, Alberto González, fue quien encargó también y para el mismo momento, el conocido Puente de la Mujer del arquitecto e ingeniero Santiago Calatrava, inaugurado el 20 de diciembre de 2001, hoy símbolo del barrio Puerto Madero y postal reconocida de la ciudad de Buenos Aires. Por otro lado, el Plan Maestro planteó la recuperación y refuncionalización de algunos de los edificios de valor patrimonial que aun quedaban en pie sobre el mencionado sector este. Una de estas obras abarcó dos viejos molinos ubicados en el dique 3, es ahora conocida como Los Molinos Building, un complejo multiuso que principalmente sobresale por su programa cultural. El otro, en el dique 2, es El Porteño Building, reciclaje de un viejo y monumental silo del antiguo Puerto, que fue edificado originalmente como depósito de granos para la empresa Bunge & Born y que hoy alberga entre otras cosas un hotel de gran categoría. Ambos emprendimientos encarados por el empresario Alan Faena que, junto con otros emprendimientos vecinos logró constituir un “subdistrito” que lleva su nombre. Garay remarca que entre 1996 y 2000 el tipo de inversor principal pasó de ser un grupo precursor original conformado por pequeñas y medianas empresas, que afrontaban un gran nivel de riesgo, a grandes compañías que apostaban por productos ya reconocidos que garantizaban beneficios.²² Hacia 2001, la mayoría de los terrenos públicos ya estaban vendidos y la Corporación contaba con recursos necesarios para llevar a cabo todas las obras públicas previstas. Durante los años 2000 y hasta la actualidad toda la zona este fue incrementando la superficie construida dando lugar a los edificios más altos, ostentosos y vanguardistas de la ciudad. Muchos de ellos obras que por su diseño y/o autoría se

²² Garay, Alfredo; Wainer, Laura; Henderson, Hayley; Rotbart, Demian. Puerto Madero. “Análisis de un proyecto” en *Land Lines*, Julio 2013. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 2013. P. 12

convirtieron en hitos urbanos contemporáneos de varios de los arquitectos más reconocidos a nivel mundial, como El Aleph, de Norman Foster y la torre YPF de César Pelli, entre otros.

A excepción del edificio Malecón, desarrollado por GNV Group e inaugurado en 1999, que se ubica en la cabecera sur, la zona este del dique 1 empezó a hacer visible su crecimiento en los últimos años, si bien los proyectos datan de fines de la década del 2000. Esto se debe en parte a la escala de las propuestas que, al ser más ambiciosas y comprender grandes emprendimientos multiuso compuestos por varios edificios de gran envergadura, implican otros tiempos de ejecución y resolución de proyecto. Posiblemente, a esto se agregue que en 1992 las 20 hectáreas correspondientes a este dique habían sido adjudicadas todas a un mismo grupo inversor, también GNV Group, que a un tiempo de haberlas adquirido las subdividió en 13 lotes de los cuales varios fueron vendidos. Los grandes conjuntos que se han ido construyendo incorporan al área equipamiento urbano y servicios nuevos para el sector.

En el período comprendido desde el 2001 a la actualidad (lo que se considera como una cuarta etapa de todo el proceso de desarrollo del Plan) se pueden diferenciar dos momentos. El primero, entre 2001 y 2003, en el que los conflictos económicos y políticos de la crisis del 2001 impactaron negativamente en la marcha de las inversiones y ventas de terrenos debido, en parte, a la deuda externa. El segundo, luego de las elecciones presidenciales de 2003, al reorganizarse la economía del país y mejorar las relaciones internacionales, con lo que la situación se revirtió. A esto se agrega que la Corporación en aquel momento logró solucionar algunos problemas que tenía con terrenos que se pudieron vender y obtener así los recursos para terminar las obras públicas. Al quedar pocos terrenos vendibles en Puerto Madero, la opción alternativa para los inversores fue zonas próximas al centro. Los inversores que se veían atraídos por la reconversión de Puerto Madero, se relacionaban con el mercado financiero nacional e internacional. Esta atracción y su impacto en las proximidades fueron resultado de lograr *“redireccionar las tendencias del mercado para alinearlas con las prioridades de las políticas urbanas”*²³

5. Concurso “Nuevas Áreas Verdes para Puerto Madero y la Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur”

Las superficies destinadas a espacios verdes y recreativos fue uno de los puntos centrales abordados, no solo por el Plan que realmente se llevó a cabo, sino por la mayoría de las propuestas que a lo largo del siglo XX se hicieron respecto al destino de Puerto Madero. Esto respondió a la preocupación acerca del déficit que la ciudad presentaba respecto de este tipo de espacios. Los números de la CAPMSA muestran que de las 170 hectáreas a intervenir 69.60 se destinaron a espacios públicos.²⁴

Como parte de los objetivos del Plan Maestro y tras un acuerdo firmado entre la CAPMSA y la SCA en octubre de 1994, auspiciado por la Municipalidad de Buenos Aires²⁵, surge en abril de 1996 el llamado a Concurso Nacional de Anteproyectos para las “Nuevas Áreas Verdes para Puerto Madero y la Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur” patrocinado por FADEA. A través de esta convocatoria se buscó resolver el diseño de 17 hectáreas de terrenos de la Corporación destinadas a lo que actualmente se ubica entre las áreas verdes públicas de mayor dimensión de Buenos Aires; así como también la recuperación del antiguo paseo de la Costanera Sur y el acondicionamiento de la Laguna de los Coypos de la Reserva Ecológica. El objetivo principal era definir el proyecto de un sistema de espacios verdes públicos que conjugue un parque de escala metropolitana con ubicación central y en relación directa con el río, con un conjunto de plazas más pequeñas que rodeen viviendas, oficinas y usos administrativos y culturales, resultando en una unidad integradora.

Los asesores del concurso fueron los arquitectos Cora Burgin, representando a la Municipalidad de Buenos Aires, Jorge Pasinato y Marcela Suárez por parte de CAPMSA y, desde la SCA, los arquitectos Mederico Faivre, y Felipe Tarsitano.

²³ *Ibidem* P. 13

²⁴ Cifras representadas en gráficos en 1989 1999. *Corporación Puerto Madero S.A. Un modelo de gestión urbana*. Buenos Aires: Ediciones Larivière- CAPMSA, 1999.

²⁵ El convenio se firmó en presencia de Jorge Domínguez, intendente municipal, Pablo Enrique Bossi, vicepresidente de CAPMSA y Julio Keselman, presidente de la SCA.

El jurado se compuso de: el Dr. Ángel Rafael Ruiz y los arquitectos Roberto D'Angelo, y Jorge Vahedzian ; Carlos Mariano (FADEA), Álvaro Arrese (SCA) y Juan Molina y Vedia (participantes). El Presidente de la Corporación Puerto Madero delegó en el arq. Pablo Huberman la presidencia del jurado.

Se otorgaron 3 premios y 2 menciones. De los 23 equipos que presentan propuestas resultó ganador el compuesto por los arquitectos Graciela Novoa, Alfredo Garay, Néstor Magariños, Irene Joselevich, Adrián Sebastián, Marcelo Vila y Eduardo Cajide y Carlos Verdecchia, como arquitectos asociados. Hacia noviembre de 1996 se realizaba el ajuste del anteproyecto y el desarrollo del proyecto.

En la memoria descriptiva exponían:

“los parques son parte de una única trama, no son espacios vacíos sino recintos construidos que siguen la lógica de otros materiales: el aire, el agua y las plantas. (...) El primer tema es resolver la tensión entre los supuestos conceptuales de esta reserva natural y la de un proyecto de urbanización, que tiende a reproducir los parámetros de un área céntrica, debiendo integrar ese tejido interviniendo exclusivamente sobre las aéreas del parque”

Un factor interesante que resalta la Arq. Graciela Novoa, es que al momento de la convocatoria no se contaba en la ciudad con parques de diseño contemporáneo ni con antecedentes de concursos de espacios verdes de escala semejante, lo que generaba algo de desconcierto. A esto se sumaba que el único dato específico en cuanto a requerimiento programático que incluían las bases, más allá de los lineamientos generales, era la incorporación de 7 hectáreas de estacionamientos subterráneos. El desarrollo de las propuestas incluía proponer el programa que daría forma a los espacios verdes posibilitando un subterráneo hasta el bulevar Macacha Güemes, lo que se traduciría a una mayor posibilidad de accesibilidad desde diferentes puntos de la ciudad.

Del proyecto ganador nacieron la resolución de dos grandes parques, el Micaela Bastidas al este del dique 2 y el Mujeres Argentinas, al este del dique 3; la plaza Raquel Forner, de menores dimensiones y la plazoleta Fenia Chertkoff, ambas ubicadas en el extremo norte al este del dique 4. También el diseño de los cuatro bulevares de acceso: Cecilia Grierson, Macacha Güemes, Azucena Villaflor y Rosario Vera Peñaloza coincidentes con las avenidas Córdoba, J. D. Perón, Belgrano y Estados Unidos respectivamente.

Costanera Sur

Las primeras acciones resultantes de la materialización de proyecto ganador, estuvieron dirigidas a la **revitalización y puesta en valor de la Costanera Sur** encaradas hacia 1998 e inauguradas por Fernando De la Rúa. Si bien la Costanera Sur pertenece a la Ciudad de Buenos Aires y no es parte de los terrenos de CAPMSA, en aquel momento ésta firma un convenio de colaboración con la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del GCBA para hacerse responsable de los trabajos de rehabilitación de Costanera Sur y de su cuidado durante cinco años. La ejecución del paseo de la Costanera Sur a cargo de Benito Carrasco de Dirección de Paseos, nació como idea en 1916 impulsada por la Secretaría de Obras Públicas con la intención de sacar del estado de abandono al borde costero que quedó detrás de Puerto Madero.

El área se convirtió en el Balneario Municipal Sur a partir de las diversas obras que se llevaron a cabo dotándola de equipamiento y de elementos ornamentales (bancos, kioscos, estatuas) que fueron caracterizando a esta pieza urbana. Destacan entre otras, **la Fuente de las Nereidas** de la escultora Lola Mora, el **Teatro Griego y la pérgola semicircular y el espigón al sur**. En 1924, al ampliarse el Balneario aparecen: la avenida Costanera con su veredón, la alameda diseñada por Forestier como Parte del proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio, y los edificios que alojaban locales gastronómicos, como la Cervecería Munich del Arq. Andrés Kalnay,²⁶ La Alameda, La Perla y la ex confitería Brisas del Plata. Estas tres últimas, ubicadas en el Triángulo, fueron parte del conjunto a preservar al momento del concurso. La popularidad de la Costanera Sur duró 20 años y luego comenzó a deteriorarse debido a la contaminación del río y a los problemas para acceder a la zona, ocasionados por el puerto, lo que empeoró con los sucesivos rellenos que retiraron al río de la ciudad. Estos rellenos, con el paso del tiempo abrieron paso a la conformación de lo que en 1985 se consideró por Ordenanza Municipal como Reserva Ecológica.

²⁶ La Cervecería Munich del Arq. Andrés Kalnay al momento de encarar la puesta en valor ya alojaba al Museo de Telecomunicaciones y desde 2012 es sede del Museo del Humor.

Las bases del Concurso hicieron hincapié en la resolución de la relación entre la ciudad y la Reserva. De allí surge que Costanera Sur debía: ser un espacio verde de recreación popular masivo; reconquistar su carácter ribereño pero teniendo en consideración el área de la Reserva Ecológica; mantener su identidad histórica, urbanística y arquitectónica; y desarrollar su significativo valor paisajístico.

Las intervenciones dirigidas a la rehabilitación del **Antiguo Paseo Costero y Balneario de la Ciudad de Buenos Aires**, se afrontaron bajo la premisa de que este y la Reserva Natural son parte de una misma unidad a través de la cual la ciudad podía restablecer su vínculo con el río. Para esto fue necesario readecuar y reordenar el espacio público para poder darle un nuevo sentido, manteniendo siempre presente la memoria del lugar, sus características y su paisaje a partir de la preservación y restauración de los edificios y elementos con valor histórico patrimonial.

En torno a la Reserva se propuso incorporar especies vegetales autóctonas sobre el límite este de la Laguna de los Coypos, la cual fue dragada, habilitando unos islotes para la conservación del hábitat de ciertas aves. También se planteó mudar el acceso a la Reserva realizándose desde el espigón para integrarlo al entorno. Se buscó recuperar la impronta paisajística original de los espacios verdes ubicados entre las avenidas Intendente Noel y de los Italianos a partir de los trabajos de parquización pertinentes.

Se intervinieron el Veredón Histórico y el Veredón Moderno; el Espigón Plus Ultra y la fuente de Las Nereidas; la Plaza Haroldo Conti, el Triángulo y las alamedas; el Teatro Griego y la plaza Campaña del Chaco; como piezas de una misma entidad.

Las tareas además incluyeron acondicionamiento de solados, readecuación de la vegetación, restauración de la mayor parte del equipamiento y en algunos sectores también se agregó mobiliario más moderno. Se aspiró a conservar las particularidades del conjunto pero comprendiendo esto en su relación dialéctica con el resto de los espacios públicos de Puerto Madero en el marco de un proyecto mayor que implica una planificación integral.

Los Bulevares

En segundo término y hacia el año 2000, luego de finalizadas las obras de la rehabilitación de Costanera Sur, se abordó la ejecución de los bulevares Macacha Güemes, Azucena Villaflor y Rosario Vera Peñaloza respectivamente, inaugurados luego en los primeros años de esa década. Se fueron realizando en simultáneo, con excepción de Cecilia Grierson que se ejecutó al final. Si bien este estaba contemplado dentro de los espacios a resolver en el ámbito del Concurso, fue la Corporación quien se hizo cargo de su resolución. El lado este recién comenzaba a cobrar vida con el trazado de las calles, y los puentes, no estaban aun rehabilitados, mientras que del lado oeste los trabajos de reciclado de viejos docks y sus alrededores ya estaban en la recta final.

Para el tratamiento de los bulevares se optó por generar espacios centrales que recorren desde los puentes hasta la Costanera, a modo de grandes veredas que dibujan plazas lineales para descanso y contemplación, con sus bancos y luminaria organizada de manera de poder mirar hacia la ciudad o el río. Cada boulevard remarca su intersección con la Av. Juana Manso, que corre en sentido norte- sur, a través de una rotonda con una fuente buscando volver a la tradición de las fuentes en las calles. A cada uno se lo diferenció con la predominancia de una especie de árbol típico de Buenos Aires, que florecen en diferentes momentos del año: Palos Borrachos en el Boulevard Vera Peñaloza; las Tipas sobre Azucena Villaflor, que ya eran parte del paisaje preexistente; y el Jacarandá en corredor Macacha Güemes, en donde se preservaron los arboles existentes y se complementó con arbustos y herbáceas. A su vez, el bulevar Azucena Villaflor fue diseñado, junto con los estudios de Clorindo Testa y Alfredo Garay, como Paseo de la Escultura Argentina en Puerto Madero.

La Corporación se hizo cargo de la renovación de los puentes metálicos giratorios preexistentes, construidos en 1885, que permitían el acceso hacia el este de los diques. Estas estructuras contaban con un solo carril en cada sentido, insuficiente para los cambios que el Plan Maestro ocasionaría en el tránsito vehicular; y con un sistema de cilindros hidráulicos para su apertura, que se encontraba deteriorado. Los nuevos puentes, de materiales más livianos y resistentes, incorporan un sistema giratorio de apertura más

moderno, 2 carriles hacia cada sentido de circulación con veredas peatonales y la señalización necesaria para el correcto funcionamiento.

Los grandes parques

Los parques se fueron realizando sucesivamente, a medida que se iba finalizando uno se comenzaba el siguiente con pausas entre uno y otro generadas por las sucesivas crisis políticas y económicas. El parque Micaela Bastidas, cuya obra llevó alrededor de 3 años, inaugurado en 2003, fue el primero en hacerse ver, al que siguió el Mujeres Argentinas, de cuya apertura participó en 2007 el presidente Kirchner. Por último, hacia 2014, se llevaron a cabo las dos plazas más pequeñas, Raquel Forner y Fenia Chertkoff, cuya recepción definitiva data de 2015.

Los 2 grandes parques, **Micaela Bastidas y Mujeres Argentinas** se caracterizan por su topografía conformada a partir de un significativo movimiento de suelos, para el que en un primer momento se iba a aprovechar la tierra extraída del dragado de la Laguna de los Coypos. Pero al momento de las obras parte de la tierra utilizada para el Micaela Bastidas se compró y, en el caso del Mujeres Argentinas, los desniveles se formaron con la utilización de la tierra extraída de las excavaciones de las obras del lado este. Este movimiento en parte busca evocar a las barrancas características de varias de las plazas más viejas de Buenos Aires ubicadas cerca del río, pero además se utilizó como recurso para elevar los parques y liberar por debajo de ellos el espacio solicitado para estacionamientos en las bases del concurso.

El **parque Micaela Bastidas** basa su diseño en la relación de tensión evidente entre dos elementos predominantes del paisaje: la trama de la ciudad y la naturaleza del río. Se estructura a partir de desniveles que delinear su relieve característico y diferencian “ambientes” otorgándoles escala y carácter particularizado, por medio de senderos y de tres gaviones de piedra que contienen la pendiente.

Se pueden diferenciar así dos sectores. El primero, en relación a la trama urbana, presenta los puntos altos del terraplén de 5 metros de altura y se caracteriza por ser más abierto; el segundo, de cara al río, es más llano y frondoso. Como parte de ese primer sector, la articulación con el borde de la ciudad es generado por tres áreas de forma ojival, separadas por los gaviones, que ofrecen usos diversos: La Plaza de los Niños equipada con juegos; el Rosedal del Sur, con equipamiento para descanso y contemplación; y la Plaza del Sol, con plataformas de madera. Así, se crean “recintos” caracterizados a partir de los componentes paisajísticos y su función. Recorre la parte media del parque, en sentido norte- sur, y sobre el nivel más alto, un camino en forma de zig- zag que varía su ancho armando plazas secas. En sentido transversal a este, cruzan el parque unas sendas enlazando los puntos altos con la zona baja cercana a la Costanera por medio de escaleras y rampas. De esta manera se conjugan dos escalas, la de un espacio público de gran superficie con una semejante a la de las plazas barriales. Como intermediario con el borde urbano aparece el parque **Virginia Bolten**, que presenta un sendero longitudinal acompañado por bancos, jacarandás y un suelo ondulado, sumando entre ambos 10 hectáreas.

El **Parque Mujeres Argentinas**, de 5,7 hectáreas, está alineado con la Plaza de Mayo. Sigue una lógica similar al primer parque en términos de tratamiento de la relación entre la ciudad y la costa, ya que conforman una unidad, junto con la plaza Raquel Forner. Están moldeadas por una misma mirada acerca de cómo intervenir los espacios vacíos asimilando la construcción de un parque a la de un edificio, definiendo una lógica espacial y las funciones pero a partir de otros recursos materiales. Este parque también plantea un relieve particular, definido por movimiento de suelo hacia los bordes y configurando un anfiteatro verde, aterrazado, con altura promedio de + 3.00 m, que iguala el nivel del espacio central con el nivel de vereda 0.00 del lado oeste. El perímetro lo dibujan unos muros de gavión que delinear una forma irregular curvada mientras contienen la pendiente. En las esquinas sobre el borde que mira hacia la trama urbana, se emplazan unas plazas secas, a modo de transición con la ciudad, a través de las cuales se puede acceder al nivel superior del parque. El parque es atravesado transversalmente por un camino axial que parte del acceso hacia el río. El acceso y los alrededores se caracterizan por la predominancia de plantas y árboles típicos de nuestro país conformando frondosidades y ambientes que llaman a detenerse. Su forma y su ubicación, sobre el eje fundacional de la ciudad parecen querer resignificar un lugar de alto valor simbólico, brindando un anfiteatro a la intemperie de gran escala para eventos públicos masivos.

Al momento de abordar la construcción del parque Mujeres Argentinas hubo varios factores que influyeron generando la necesidad de repensar su diseño original presentado en el Concurso. Por un lado, en relación al Micaela Bastidas, que resultó en un mayor diseño de los detalles, el Mujeres Argentinas presenta una resolución más despojada y permite ser leído como un único espacio. Si bien esto estaba originalmente contemplado en el proyecto, también fue resultado de una necesidad de disminuir los costos al momento de empezar a construirse. Por otro lado, este segundo parque desde un principio iba a orientar sus desniveles de manera similar a la del primero con la pendiente descendiendo hacia el río. Esta orientación estaba en parte condicionada por la ubicación de los estacionamientos bajo la superficie del parque pero al eliminarse esta condición, el terraplén del Mujeres Argentinas se invirtió abriéndose hacia la ciudad. La elección de utilizar mayormente en el diseño paisajístico una gran diversidad de plantas en relación a la de árboles, de crecimiento más lento, fue parte de una estrategia para configurar rápidamente un paisaje que determine un espacio de esparcimiento reconocible.

Una parte importante del presupuesto estuvo dirigida a la elección del equipamiento urbano de los parques y paseos, como los bancos y los juegos para niños traídos de España y de Holanda respectivamente. Uno de sus autores atribuye esto a mantener cierta coherencia con el espíritu del proyecto, ya que se persiguió la intención de que se entendiera como una forma de redistribución de recursos en un espacio que fuera de y para toda la ciudadanía; motivando simultáneamente un mayor cuidado responsable del mismo.

En 2008, se realizó el parque llamado **María Eva Duarte de Perón** que no estuvo contemplado dentro de la superficie afectada por el Concurso. Su diseño estuvo a cargo de la Corporación, que lo ajustó al presupuesto con el que se contaba. Se desarrolla sobre 4 hectáreas.

Si bien cuenta con una superficie menor a los otros dos grandes parques, completa la línea este de espacios verdes ubicándose al sur en correspondencia con el dique 1. Se organiza principalmente en dos sectores, oeste y este, divididos por una senda sinuosa que lo atraviesa longitudinalmente. A su vez esta senda está cruzada por caminos transversales que lo divide en el otro sentido. El lado este se relaciona con los parques de Costanera Sur albergando sectores de sombra para detenerse. El lado oeste, próximo a los edificios y en relación a los nuevos emprendimiento multifuncionales del dique 1, despliega diferentes usos a partir de un dibujo circular integrado por cuartos en los que se ubican programas que apelan a generar distintos entretenimientos: el **Patio de los Rosales**, el **Patio de los Juegos Infantiles con juegos integradores**, la **Plaza de los Frutales**, para descanso. También del lado oeste pero hacia el Sur del parque se sitúan tres rectángulos de adoquines reutilizados del viejo puerto con canteros y flores que a modo de plazas secas generan espacios adaptables a otros usos.

Las acciones destinadas a la creación de los **nuevos espacios verdes de Puerto Madero** y a la rehabilitación de la **Costanera Sur**, además de completar el marco de inserción de los edificios que conforman el barrio, buscaban otorgarle a esta nueva área sentido de lo popular, un espacio común y de encuentro entre los diferentes públicos y usuarios que componen el tejido social de Buenos Aires. En su uso cotidiano estos espacios propician esta convivencia.

Teniendo en cuenta que el Concurso que originó estas áreas tuvo lugar en 1996 y que las plazas que fueron de los últimos proyectos en concretarse se entregaron por el año 2015, 19 es la cantidad de años que duró el proceso de idear, rehabilitar, proyectar y materializar los espacios verdes hoy tan característicos de Puerto Madero. De la misma manera y remontándonos al momento en que Puerto Madero se gestó como idea y emprendimiento, su desarrollo total llevó casi 25 años, siendo estos datos evidencia de la envergadura del plan.

6. Balance de lo realizado

Antes de cumplir los 10 años de formada la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., ya estaban cumplidos la mayoría de los objetivos del Plan y se estimaba que al estar terminadas todas las obras la inversión privada implicaría 2.000 millones de dólares. Uno de los aspectos que posiblemente colaboró en que gran parte de los objetivos se fueran cumpliendo en tiempo y forma y que la concreción del Plan Maestro fuera visibilizando lo que en una primera instancia se sostuvo en el plano de las ideas, fue la articulación continua entre la Corporación y el sector privado inversor.

Esto se evidenció en una presencia constante de la gerencia técnica de CAPMSA que ayudó en la coordinación y resolución de las obras. Otro factor que ayudó, fue la regulación de multas en casos de no cumplimiento de plazos, dando menos lugar a la especulación. En el año 2011, alrededor de 257,7 millones de dólares era la cifra que representaba las propiedades vendidas, 113 millones de dólares la inversión en obra pública y 92 millones de dólares de gastos generales.

Para el 2013 el proyecto ya estaba casi realizado en su totalidad, con una superficie construida de 1,5 millones de metros cuadrados en línea con lo estipulado en el plan. Las áreas adyacentes se beneficiaron con un incremento de su desarrollo económico a causa de la transformación atravesada por Puerto Madero, lo que significó un alto aumento en la recaudación de impuestos.

Esta recaudación se vio también notoriamente incrementada por los diversos impuestos pagados por empresas y propietarios que se instalaron en el nuevo barrio, donde antes no había recaudación por ser tierras sin valor nominal.

Allí también el mercado laboral registró un impacto positivo, tanto en el ámbito privado como en el de obra, administración y servicios públicos. Con las acciones del Plan dedicadas al espacio público, la ciudad recuperó amplias superficies de espacios verdes recreativos: los espejos de agua de los diques, los grandes parques, la reserva ecológica y Costanera Sur.

Puerto Madero fue incorporado como el barrio número 47 de la ciudad de Buenos Aires el 5 de diciembre de 1996, mediante la Ordenanza 51.163 y fue inaugurado 9 de septiembre de 1998 como tal.

El mantenimiento de todo el espacio público fue trasladado por la CAPMSA al gobierno de la ciudad en 2011 manteniendo el compromiso de terminar para 2013 las obras públicas faltantes. El capital que ingresa a la CAPM proviene del alquiler de los diques y de la concesión de estacionamientos. Una de las grandes materias pendientes del Plan es la concreción de la autopista ribereña pensada para conectar el norte con el sur al unir la Autopista 25 de Mayo con la Autopista Arturo Illia.

Como en todo proyecto, y sobre todo con un alcance y trascendencia como el del Plan de Puerto Madero, lo realizado recibió tanto críticas como apreciaciones positivas. Tal vez el mayor reproche que se le atribuye se enmarca en el campo social y varias son las causantes encontradas. Si bien la cantidad de población que volvió a residir en el centro es mayor a la que se había pensado que se lograría, una gran cantidad de los emprendimientos resultaron en altas torres residenciales con usos comunes.

Esto se debió en gran medida a las dimensiones de los lotes comercializados, que condujeron a que las obras privadas estuvieran mayormente en manos de empresas con los recursos necesarios para llevar adelante construcciones de gran escala, dejando sin posibilidades de intervención a compañías más chicas. De esta manera, la dimensión de los terrenos fue uno de los factores decisivos en relación al estereotipo de actores (empresas, inversores y compradores) y “productos” participantes.

No era parte de las incumbencias de la CAPMSA orientar programas que ayuden a la integración social, como viviendas más accesibles para clase media o de carácter popular, lo que agrava la situación ya que ayuda a homogeneizar la composición social del área sectorizándola como un distrito de elite dirigido a un determinado tipo de consumidor.

Otro aspecto negativo es la falta de conexión con el resto de la ciudad en términos de transporte público dado que el lado Este carece de la circulación de colectivos, subterráneo u otros medios de transporte que no sean el automóvil particular. Algunas críticas también enuncian que el objetivo de ampliar el centro, partiendo de entender los usos que allí predominan, se desdibujó al destinar tanta superficie construida a vivienda.

Entre las miradas positivas, al generarse un nuevo barrio abierto a la población, con la infraestructura necesaria y espacios de uso público de calidad, se considera que se veló por el interés público. Al haberse pensado como una transformación integral que abarque tanto el espacio público como el privado, conducida por una empresa pública como la Corporación y no por el ámbito privado, se allanó el camino hacia la estimulación de inversiones tanto locales como extranjeras, en un sector y en un contexto de alto riesgo financiero. Por otro lado para la financiación de las infraestructuras de servicios, la apertura de calles, la realización de espacio público y la gestión del proyecto, se autofinanció, lo que lo hizo novedoso y muy significativo. El estado tuvo el control sobre la proporción de espacio público y privado y el destino de estos. La estrategia detrás del proceso y la gestión del proyecto sentó un precedente que se constituyó como modelo eficiente de desarrollo a ser reproducido en otras partes de la ciudad. Como afirma Garay: *“La constitución de la empresa pública representa una innovación creativa en cuanto a la gestión urbana, ya que ofrece un claro ejemplo de cómo lograr el autofinanciamiento de un proyecto y la cooperación interjurisdiccional respecto del gobierno urbano (...)”*²⁷

²⁷ Garay; Wainer; Henderson.Op. cit. P. 16

El proyecto urbano de reconversión de Puerto Madero, con sus puntos a favor y los en contra que se le atribuyen logró devolver a la ciudad un fragmento que se creía perdido tras décadas de intentos de intervención que quedaron en ideas inconclusas.

Fragmento que encarna la relación de su centro con uno de los recursos más preciados de la ciudad: su río. Las diferentes intervenciones que conformaron el Plan fueron presentadas en diversos encuentros, congresos y bienales, y recibieron las siguientes distinciones locales e internacionales:

2008 XVI BIENAL PANAMERICANA DE ARQUITECTURA DE QUITO. Primer Premio de Arquitectura Paisajística por la Obra Parque Mujeres Argentinas, proyectada por los Arqs. Garay, Joselevich, Magariños, Novoa, Sebastián y Vila.

2008 NOVENA BIENAL DE ARQUITECTURA DE VENECIA. Mención "PREMIO SPECIALE CITTÁ D'ACQUA DELLA REGIONE DEL VENETO", reconocimiento al trabajo realizado entre el Estado Nacional, la Ciudad y el sector Privado en haber logrado la integración de la ciudad y el río.

2004 PREMIO SCA-CPAU DE ARQUITECTURA Gran Premio Compartido. Parque Micaela Bastidas Joselevich, Garay, Novoa, Magariños, Sebastián, Vila; asociados: Cajide, Verdecchia

2003 PREMIO DECADA - UNIVERSIDAD DE PALERMO Mención Especial de los Premios Década, otorgado por la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Palermo al Proyecto de Urbanización del Antiguo Puerto Madero, realizado por los arquitectos Juan Manuel Borthagaray, Cristián Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leideman, Carlos Marré, Antonio Tufaro, Rómulo Pérez y Eugenio Xaus;

2001 8° SALÓN INMOBILIARIO INTERNACIONAL Y SYMPOSIUM BARCELONA MEETING POINT. Premio BMP al Mejor Proyecto Internacional

2000 PREMIO SCA-CPAU DE ARQUITECTURA. Primer Premio Compartido. Renovación y Puesta en Valor Antigua Costanera Sur Joselevich, Garay, Novoa, Magariños, Sebastián, Vila; asociados: Cajide, Verdecchia

1995 PRIX D'EXCELLENCE – FIABCI (FEDERACION INTERNACIONAL DE PROFESIONES INMOBILIARIAS). Paris – Francia. Mención especial por la etapa concluida de Puerto Madero.