



UNIVERSIDAD DE BELGRANO

# Las tesinas de Belgrano

**Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
Carrera de Arquitectura**

**Las restauraciones urbanas de Buenos Aires.**

**Nº 273**

**Maia Laura García**

**Tutores: Liliana Bonvecchi**

Departamento de Investigaciones  
Julio 2007



## Agradecimientos

Mis sinceros agradecimientos a todos aquellos que de alguna forma me acompañaron en este trecho y, especialmente:

Agradezco a mi mamá que en forma cercana y sostenedora recorrió conmigo los caminos que considero bellos, útiles y sorprendentes y a hacerlo siempre con mucho amor.

A mi padre que me facilitó los medios para hacer todo lo que me propuse y me dio apoyo de distintas formas para lograr los objetivos planteados.

A la Universidad de Belgrano en donde adquirí las herramientas y relaciones necesarias para mi formación profesional.

Al Politecnico di Torino por ofrecerme un modo diferente de visión de la arquitectura.

A Liliana por compartir conmigo su visión, sus conocimientos y sus enseñanzas.

A Bruno Bianco por haberse interesado en mis propuestas, facilitándome la realización de este trabajo.

A Noel y Lucía por haber aprendido con ellas a disfrutar del estudio, lo cual me permitió desarrollar mi formación con satisfacción.

A Agus, mi compañera de carrera y amiga. Juntas cursamos, viajamos y trabajamos para esta carrera y nuestras vidas.

A mi hermana Cybèle por su dedicación profesional y las palabras de aliento que me supo dar.

A Nico por su amor, comprensión y apoyo.

A Fabrizio por su buena disposición para la traducción del trabajo y sus útiles aportes.

A Ale por su amistad y colaboración.



# Índice

<b>Introducción</b> .....	7
<b>1. 1810: Primera gran transformación de Buenos Aires</b> .....	9
Proceso de urbanización: dejando atrás los moldes coloniales	
<b>2. 1850: Segunda gran transformación de Buenos Aires</b> .....	12
Restauraciones de la ciudad	
I. Transformaciones de Buenos Aires.....	12
La arquitectura estatal.....	13
- <i>Centro Naval</i> .....	13
- <i>Concejo Deliberante</i> .....	16
El crecimiento horizontal.....	18
Influencias extranjeras.....	19
- <i>Aportes italianos</i> .....	19
El Palacio Barolo.....	19
Conjunto Parque Los Andes.....	22
- <i>Aportes franceses</i> .....	25
El Palacio Pereda.....	27
- <i>Aportes ingleses</i> .....	29
La Terminal de Retiro.....	30
- <i>Aportes alemanes</i> .....	32
Edificio SAFICO.....	33
II. Trazos urbanos.....	34
Puerto inicial.....	35
Avenida de Mayo.....	36
Plaza de Mayo.....	41
Terminales de ferrocarril.....	41
Constitución.....	43
III. Planes.....	44
Propuestas para la ciudad.....	45
<b>3. Buenos Aires actual</b> .....	52
Buenos Aires vuelve a sus raíces porteñas.....	52
Recuperación de la zona portuaria: Puerto Madero.....	52
Recuperación del patrimonio ferroviario: Constitución.....	55
Recuperación de la zona sur: el barrio de Barracas.....	59
Recuperación de la residencia aristocrática: Palacio Duhau.....	61
Conclusiones.....	63
Bibliografía.....	65
Artículos consultados.....	65
Sitios consultados en Internet.....	66



## LAS RESTAURACIONES URBANAS DE BUENOS AIRES



1\_ 1810: Primera gran transformación de Buenos Aires

*Proceso de urbanización: dejando atrás los moldes coloniales*



2\_ 1850: Segunda gran transformación de Buenos Aires

*Restauraciones de la ciudad.*



3\_ Buenos Aires actual

*Buenos Aires vuelve a sus raíces porteñas*

## Introducción

Durante mi formación académica, y en el marco del convenio de Doble Titulación con el Politecnico di Torino, tuve la oportunidad de cursar en esta institución materias relacionadas con el urbanismo y la restauración que despertaron en mí una nueva mirada sobre las ciudades.

El presente Trabajo Final de Carrera tiene su origen en la intención de vincular los conceptos de urbanismo y restauración, para aplicarlos luego en el análisis específico de la ciudad de Buenos Aires, tomando en cuenta las grandes transformaciones que tuvieron lugar durante los últimos doscientos años. El estudio se organiza según períodos determinados y se propone delinear los rasgos principales que definen un hilo conductor.

Desde sus inicios la ciudad Buenos Aires está ligada a su puerto. Los cambios socio – económicos la fueron distanciando de su origen por algún tiempo. Sin embargo, por su lugar de privilegio, en las proximidades del microcentro y de las terminales de trenes y subterráneos, no podía continuar en una situación marginal respecto de la ciudad. Muchas de sus edificaciones fueron restauradas y refuncionalizadas en las dos últimas décadas.

El trabajo está organizado en tres partes que corresponden a distintos períodos de configuración y edificación de la ciudad. Opté por resaltar los años iniciales de cada una de estas etapas, ya que coinciden con años históricamente relevantes como el de la independencia de 1810.

En la primera gran transformación se hará referencia al legado hispánico que, a pesar de la escasa cantidad de edificios de este período que se conservaron, determinó la localización y el trazado de las calles de Buenos Aires, aún visible en el tiempo presente.

En la segunda gran transformación se describe la transformación urbana que define los trazos urbanísticos y edificios que conforman el perfil de Buenos Aires. El puerto, luego de su traslado, los ferrocarriles y los grandes edificios formaron la infraestructura de la ciudad y del país. En estos cambios se verifica una participación significativa del Estado, ya sea en la ejecución o en los planes de regulación y control. En este caso podemos hablar de una arquitectura estatal que implementa una serie de políticas urbanas y edilicias a partir de las diferentes influencias, importadas directamente, como los modelos franceses; o de los responsables de la mano de obra como los inmigrantes italianos. En el caso de los ingleses esta transferencia se realizó por medio de la aplicación de organizaciones de redes de circulación propias de la ciudad industrial, como los ferrocarriles y los puertos; y, finalmente, la que corre con los aportes de diversas colectividades como la alemana que, aunque poco numerosa, fue muy prolífera.

En la tercera parte, la que corresponde a la Buenos Aires actual, se constata un esfuerzo de parte de sus habitantes, con participación del Estado, de rescatar para la ciudad sus rasgos iniciales en lo que refiere a residencias elegantes como las áreas de Plaza San Martín, Recoleta y Palermo; el frente sobre el río con el desarrollo de Puerto Madero y del patrimonio industrial en su conjunto, con los ferrocarriles y barrios del área sur, hasta hace poco tiempo postergada y desvalorizada.

A modo de introducción se hará una breve reseña de la construcción original, para poder hacer un estudio de las restauraciones posteriores, considerando los planes reguladores, para llegar a la Buenos Aires actual que puede con razón seguir llamándose porteña.



## 1\_ 1810: Primera gran transformación de Buenos Aires

*Proceso de urbanización: dejando atrás los moldes coloniales*



Cabildo de Buenos Aires (1610)



Catedral de Buenos Aires (1822-1827)



# 1. 1810: Primera gran transformación de Buenos Aires

## Proceso de urbanización: dejando atrás los moldes coloniales



Localización de los Virreinos (www.monografias.com)

La ciudad de Buenos Aires era la capital del Virreinato del Río de La Plata, constituido en 1776. Su fractura, dos años después de su creación, en 1778, tuvo como consecuencia la elaboración de una ordenanza de libre comercio y una desestabilización de toda la región. Durante este período se desarrollaron diversas luchas por la independencia, así como también guerras civiles. La Revolución de Mayo de 1810, movimiento independentista nacional, constituyó un proceso político – institucional sumamente relevante para el desarrollo de la ciudad de Buenos Aires.



Buenos Aires en 1776 (www.atlasdebuenosaires.gov.ar)

La conformación de Buenos Aires correspondía a la situación político – económica decurrente de la dependencia de los intereses que España tenía en sus colonias. Los trazos urbanos se correspondían con los moldes españoles de esa época.

Este período se prolonga hasta 1880, con la Federalización de Buenos Aires, que llega un momento de estabilidad, en donde se organiza la estructura nacional.

Las obras que se realizan en la ciudad son cada vez más complejas. Hay cambios notorios con respecto al estilo colonial que se observaba en las escuelas, los edificios públicos, los hospitales y las obras de infraestructura. Los elementos de ruptura son variados. Por un lado el neoclasicismo borbónico se contraponen al barroco popular, y, a su vez, se desarrolla una apertura al mundo cultural europeo. Ingleses, franceses e italianos incorporan patrones del clasicismo académico, así como también exóticos revivals neogóticos o neogriegos.

Surgió paralelamente una línea clasicista basada en los cinco órdenes de la arquitectura de Giacomo da Vignola, ya que era ésta la manera de transmitir el lenguaje culto de la arquitectura a grandes temas como la vivienda popular y la unificación paulatina del paisaje urbano en nuestras ciudades.

Los cambios fundamentales en la arquitectura de la ciudad se fueron vislumbrando luego de la Revolución de 1810. El manifiesto del ingeniero francés Jacobo Boudier de 1817 concentraba ya la ideología con la que se afrontarían esos cambios, sosteniendo que se debía llevar a cabo una transformación radical, dejando atrás los legados hispánicos y proponiendo un nuevo estilo. Este nuevo estilo se reflejaría en los edificios de Buenos Aires, los cuales responderían a los nuevos ideales políticos, económicos y sociales. Se acepta que realizando una modificación de tal envergadura podrían surgir equivocaciones.

Sus ideas fueron acompañadas de transformaciones importantes de la estructura burocrática como la creación de departamentos y oficinas técnicas que fueron dando encuadre a los profesionales de la arquitectura, ingeniería y agrimensura.

Rivadavia promovió durante la década del 1820 el arribo de profesionales extranjeros. Por lo tanto, la ciudad se vio afectada por la llegada de ingleses, franceses e italianos, entre otros.

En Buenos Aires se expresa la convivencia entre las arquitecturas de ruptura y de renovación, pero en el resto de la Argentina se observa una marcada persistencia del colonialismo.

En el aspecto urbanístico se ve también la lucha entre la organización existente y la necesidad de cambio, dicotomía que se manifiesta a través de los trazados en diagonales de Bevens y la persistencia del diagrama de dameros planteado por los españoles.

En esta época la ciudad fue protagonista de un crecimiento físico y demográfico sin precedentes. En 1580 Garay definió un ejido urbano de 327 hectáreas, el cual en 1867 pasó a ser de 3.936 hectáreas, y en 1887, debido al englobamiento de los nuevos barrios de Belgrano y Flores, de 18.141 hectáreas.

Si consideramos el crecimiento poblacional podemos observar que en 1810 los habitantes de Buenos Aires llegaban a una cifra de 40.000, mientras que 40 años después esa cifra se vio duplicada, alcanzando los 80.000 habitantes. A su vez, en los 40 años siguientes la población se sextuplicó llegando a los 530.000 pobladores.

Es debido a estos motivos que la segunda mitad del siglo XIX se caracterizará por ser una etapa de notable crecimiento para Buenos Aires en todos los sentidos. Es el momento en el cual la ciudad y todo el país se configuró para iniciar el siglo XX.

En el período de 1852 – 1880 Buenos Aires y el litoral de la Argentina predominan por sobre el resto del país. Se produce el arribo de inmigrantes europeos, se consolida una clase alta dedicada al latifundio y la exportación de ganado. El Estado aumenta la construcción de edificios administrativos y educativos, así como aquellos utilizados por los miembros de la clase terrateniente (teatros, clubes, residencias). Estos grandes cambios, el crecimiento que se produce durante este período de ruptura, llega a su esplendor en el período siguiente, que abarca desde el 1880 hasta las primeras décadas del 1900.



## 2\_ 1850: Segunda gran transformación de Buenos Aires

*Restauraciones de la ciudad*

### I. Transformaciones de Buenos Aires



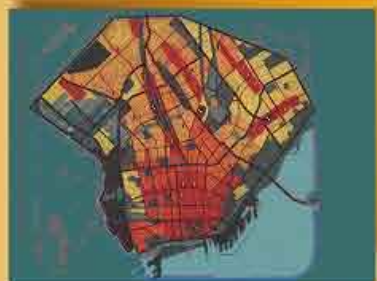
La arquitectura estatal  
El crecimiento horizontal  
Influencias extranjeras

### II. Trazos urbanos



Puerto inicial  
Avenida de Mayo  
Plaza de Mayo  
Terminales de Ferrocarril

### III. Planes



Propuestas para la ciudad

## 2. 1850: Segunda gran transformación de Buenos Aires

### Restauraciones de la ciudad

La primera gran transformación de Buenos Aires se funda sobre los principios de liberación política y económica y en el lugar que va a ocupar la ciudad como sede de la nueva organización del país.

La inmigración de profesionales europeos promovida por Rivadavia facilitó una influencia del neoclasicismo borbónico y con la apertura al mundo cultural europeo se incursionó en una arquitectura exótica con revivals medievalistas.

Como ya fue mencionado anteriormente se desarrolló una línea clasicista basada en los cinco órdenes de Vignola a través de la cual se podía mostrar la forma más apropiada de hacer arquitectura a un amplio espectro de personas. Así se incursionó en temas como la vivienda popular y comenzó a homogeneizarse un primer perfil urbanístico de la ciudad.

La influencia de los inmigrantes italianos particularmente, artesanos y obreros de construcción en gran cantidad, provocó la aparición de un tono "italianizante" en la arquitectura. La progresiva urbanización produjo cambios en la tipología de viviendas, dando lugar al surgimiento de la "casa chorizo".

En 1852 la apertura económico – política al comercio internacional, y sobretodo inglés, introdujo nuevos parámetros de funcionalismo y tecnología que se expresaron en el puerto, ferrocarriles y fábricas. Se llevó a cabo una segunda gran transformación que delineó el perfil urbanístico que Buenos Aires conserva hasta nuestros días y del cual me ocuparé en este trabajo.

### I. Transformaciones de Buenos Aires

Los cambios se desarrollaron partiendo del núcleo central de la ciudad, la Plaza de Mayo, afectando a diversas zonas aledañas como el puerto, los muelles, la Avenida del Bajo con la estación del ferrocarril, repercutiendo finalmente en todos los sectores de Buenos Aires.

El puerto siempre constituyó para Buenos Aires un elemento de profunda relevancia. La ciudad presentó ventajas frente a otras áreas de la Argentina. El puerto natural de Buenos Aires es el Riachuelo. Sin embargo, este puerto fue desplazado para que su localización fuera central dentro de la ciudad.

Para la realización de Puerto Madero se presentaron diversos diseños. Entre ellos figuran proyectos totalizadores como el de Micklejohn de 1824 proponiendo New Towns.



Buenos Aires en 1867 ([www.atlasdebuenosaires.gov.ar](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar))

La pavimentación urbana de Buenos Aires se realizó aproximadamente en 1857. Se construyó con empedrado y adoquinado de granito y la utilización de maderas duras.

En 1871 tuvo lugar la epidemia de fiebre amarilla en la ciudad. Este hecho fue crucial para la expansión de Buenos Aires, ya que tuvo como consecuencia la emigración interna de la población que se alejó de la zona afectada y ocupó áreas que hasta ese entonces constituían la periferia. Significó a su vez la causa de la realización de proyectos de infraestructura como los drenajes y las instalaciones sanitarias. Hubo también una transformación en cuanto a los criterios de higiene que tuvieron una gran repercusión en las tipologías arquitectónicas.

La ruptura arquitectónica de los profesionales inmigrantes fue planteada en torno de un neoclasicismo afrancesado con poca distancia del clasicismo académico que se venía utilizando.

Entre las obras destacadas podemos mencionar el pórtico de la Catedral de Buenos Aires (1821-27) y la Sala de Representantes (1821-22), que se asocia al Palacio Borbón de París.

Se fue dejando atrás el nacionalismo de raíz medievalista (el neobarroco del siglo XX) para dar lugar al internacionalismo neoclásico que correspondía a la llegada masiva de inmigrantes italianos mayormente ligados a la construcción.

### La arquitectura estatal

Entre 1862 y 1875 la construcción de obras públicas significó la utilización del 16% de la inversión del Presupuesto Nacional para actividades para el desarrollo, mientras que entre 1876 y 1889 el porcentaje alcanzó el 53%.

La ciudad se estaba desarrollando a una gran velocidad y la construcción de edificios del Estado pretendía la difusión y aumento de los sentimientos de nacionalidad, además de activar la economía produciendo la conexión de áreas productivas.

El Estado presentaba diversos programas con nuevos problemas de organización, aspirando a complejas técnicas en la construcción, en las escalas y en la organización de los espacios públicos.



Congreso Nacional  
(Autora)



Palacio de Justicia  
([www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Teatro Colón  
([www.caminandosinrumbo.com](http://www.caminandosinrumbo.com))

En cuanto al emplazamiento de los grandes edificios del gobierno los criterios fueron diversos. En algunos casos se ubicaban en la plaza principal, como un elemento simbólico. En otros se buscaba un efecto multiplicador. Estas grandes obras debían favorecer el establecimiento de nuevos barrios a su alrededor y la expansión de la ciudad. En Buenos Aires, edificios como el Congreso Nacional, el Palacio de Justicia y el Teatro Colón son claros ejemplos de un intento de expansión de la ciudad en la dirección oeste, mientras que la Bolsa de Comercio y el Palacio de Correos pretendían revitalizar la zona de los bajos de la ciudad.

### Edificio del Centro Naval

El edificio del Centro Naval se ubica en el centro de la ciudad de Buenos Aires, en la esquina formada por la calle Florida y la Avenida Córdoba.



Edificio del Centro Naval (autora)

Para la ejecución de esta obra se realizó un concurso público en el cual los arquitectos franceses Gastón L. Mallet y Jacques Dumant se adjudicaron el proyecto y la dirección de obra de este singular edificio.

El Centro Naval fue inaugurado en 1914 y en la actualidad cumple la misma función que en ese entonces: es museo, salón de fiestas, centro de reuniones y esparcimiento y hasta cuenta con un hotel para socios y huéspedes. La obra se compone de varios pisos y en su interior se desarrollan una multiplicidad de funciones.

Existen áreas bien diferenciadas: un sector de espacios que salvan una doble altura en la parte del frente; un contrafrente en donde se alojan los servicios y un volumen cilíndrico que alberga los accesos y recepciones al mismo tiempo que articula la esquina.



Acceso al salón de baile (www.wrighton.com.ar)

En el interior del edificio hay amplios sectores públicos como salas de lectura, biblioteca, museo, todos ambientes tratados con gran lujo no sólo a través del diseño, sino también mediante la utilización de materiales de una alta calidad. En las plantas elevadas se ubican los espacios más privados como los dormitorios. En cambio, en el sótano se encuentran los artefactos necesarios para abastecer el edificio como aquellos encargados de la producción de energía eléctrica.

La estructura del edificio es de cemento armado. Las fachadas presentan detalles marítimos de las esculturas de gran expresividad.



Interior del salón de baile ([www.wrighton.com.ar](http://www.wrighton.com.ar))



Biblioteca ([www.wrighton.com.ar](http://www.wrighton.com.ar))

**Edificio para el Concejo Deliberante**

El Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires se ubicó originalmente en el espacio determinado por la Avenida Diagonal Presidente Julio A. Roca y las calles Perú e Hipólito Irigoyen.



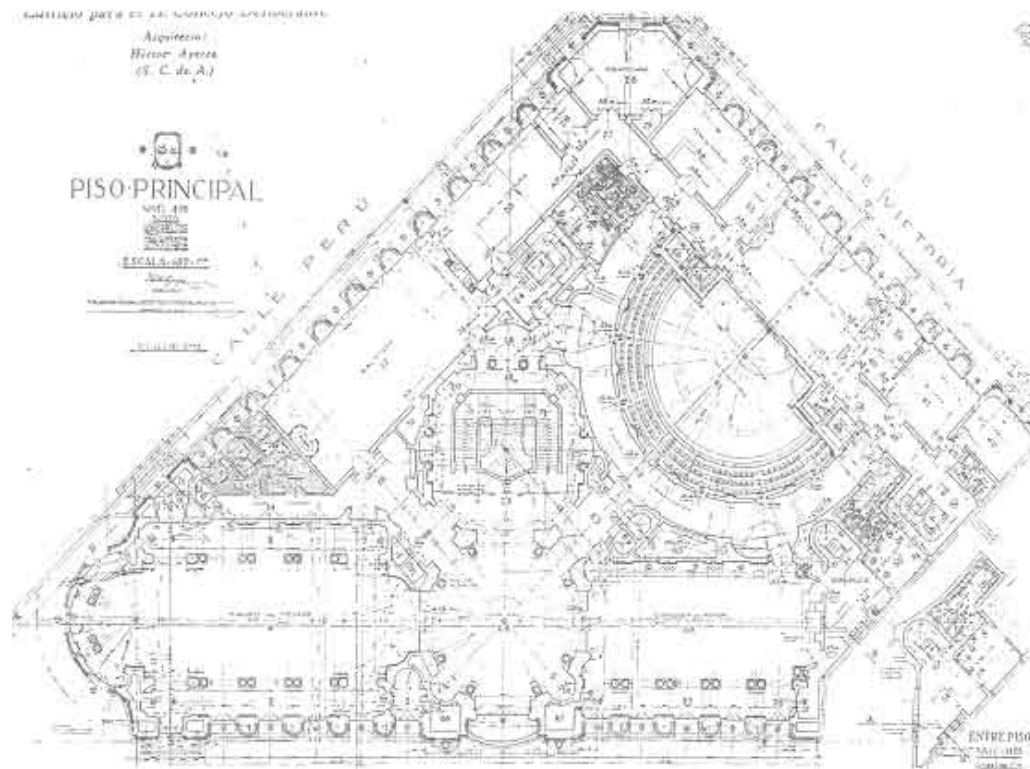
Ex Concejo Deliberante (Autora)

En 1926 se realizó el concurso para la ejecución de esta obra y el arquitecto Héctor Ayerza se adjudicó el primer premio. La construcción fue realizada en el transcurso de un año. Sin embargo, la inauguración oficial del edificio se llevó a cabo recién en octubre de 1931.

La obra consta de siete niveles: un subsuelo, la planta baja, un piano nobile y cuatro pisos superiores. El remate del edificio se realiza mediante una gran torre de 95 metros de altura con un reloj.

Al igual que en la obra analizada anteriormente, en el interior de este edificio se desarrollan diversas actividades. El sótano, además de albergar servicios, consta también de una sala de reuniones y dependencias para los taquígrafos.





Planta Baja (Vanguardias Argentinas)

En la planta baja se encuentran el lobby con una gran escalera, diversas salas, la presidencia y sus dependencias.

En el piano nobile se ubican los salones más importantes de la obra, aquellos en donde se demuestra su envergadura. Es así como en esta planta podemos encontrar el comedor de honor, el de actos y fiestas y el diario, la biblioteca y numerosas salas de reuniones.

En los pisos superiores continúan las grandes salas, pero también se incorporan galerías, una sala de música, terrazas, diversas oficinas y recintos, cocinas, imprenta y hasta una peluquería.

Fueron tenidas en consideración particularmente la accesibilidad y la circulación. Hay siete puertas de acceso, incluyendo las de uso público y las de la presidencia. La obra consta de numerosas escaleras, doce ascensores y dos montacargas, uno de ellos exclusivo para la torre. En el vestíbulo hay una gran escalera central que culmina en el piso principal y otras exteriores que salen desde el segundo piso llegan hasta el cuarto. La torre también posee una escalera que permite, entre otras cosas, el acceso a sus dos terrazas.

Héctor Ayerza no fue sólo responsable del diseño del edificio, sino que también proyectó la totalidad del mobiliario. Fueron tenidos en cuenta hasta los últimos detalles: las lámparas, las campanas y los herrajes cuentan con un alto grado de precisión y de lujo.



Legislatura de la Ciudad (autora)

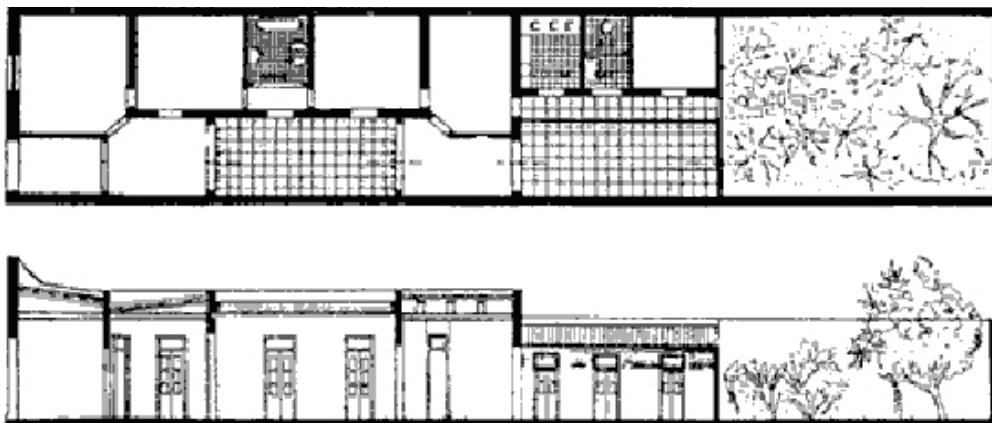
### Crecimiento horizontal: viviendas

Algunas veces resultaba favorable para las empresas la creación de viviendas para sus dirigentes o empleados medios, como es el caso del barrio de Quilmes, levantado por la cervecería. Así como este ejemplo, otras construcciones fueron edificadas con el objetivo de brindar alojamiento al personal de diversas empresas y fábricas.

La ausencia de una reglamentación por parte del gobierno determinó la pérdida de espacios abiertos y zonas verdes. El crecimiento se realizó por agregación y yuxtaposición. De esa manera surgieron las casas chorizo, los conventillos, los tugurios, etc.

Las tipologías anteriormente mencionadas se propagaron por la ciudad. En 1770 aproximadamente un quinto de la población de la ciudad habitaba en conventillos y las casas chorizo se proyectaban en serie.

Luego de la introducción de una influencia notoriamente italianizante en nuestra construcción surgió la nueva tipología de la casa chorizo, a través de la división por el eje central de la tradicional casa romana. La casa se inscribe en un lote rectangular con gran predominancia de uno de sus lados. La construcción en forma de U encierra un gran patio central. Cuenta con una entrada lateral evidenciada por una puerta cancel de tres metros de altura que nos guía hasta el zaguán. Las habitaciones se disponen en hilera, conectándose entre ellas a través de puertas internas y al patio mediante una galería externa.



Distribución de una casa chorizo (www.posadapalermo.com)

La estructura está constituida por muros portantes de gran espesor en ladrillo. Los pisos son de madera de pinotea y cuentan con una cámara de aire que ayuda, al igual que las grandes alturas, a combatir la humedad de Buenos Aires. Los techos tradicionales son de bovedilla, también de ladrillo.

La casa chorizo se introdujo como una vivienda popular y en la actualidad es parte de la arquitectura de nuestra ciudad, haciéndose presente en los distintos barrios y perdurando en el tiempo, adaptándose a los diversos cambios que ha producido el arribo de la vida moderna. En 1834 recién aparece en Buenos Aires la primera casa de tres pisos.

Mientras tanto, la clase adinerada adoptó la moda europea del hôtel particulier. En 1870 se observaban en la zona de Barrio Norte amplios lotes que albergaban mansiones residenciales. Las casas quintas surgieron en las zonas más alejadas, expandiéndose hacia la costa norte con vistas hacia el río y en los suburbios que presentaban conexiones con el centro a través del ferrocarril o el tramway.

La epidemia de fiebre amarilla de 1871 tuvo indudablemente sus consecuencias en las viviendas particulares. Las ordenanzas municipales no exigían hasta ese entonces la presencia de letrinas, servicios de agua, lavaderos ni carácter de la ventilación.

Sin embargo, luego de la epidemia, aparecieron diversas propuestas para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

En 1874, Rawson y Wilde propusieron una serie de medidas higienistas habitacionales para las clases bajas como la construcción de viviendas para la clase obrera. Se construye también la ciudad obrera municipal, diseñada por Buschiazzo.

En 1876 Battle aconseja el sistema de viviendas individuales contra los hacinamientos.

Por otro lado, Sarmiento proponía la edificación de la ciudad capital fuera del territorio continental, en la Isla Martín García (Argirópolis).

El período que concluye con la Federalización de Buenos Aires en 1880 da un proyecto nacional que nos modela de otra manera, ya que éramos diferentes. El poder interpretar las obras arquitectónicas nos permite conocernos culturalmente, ya que gracias a ellas podemos analizar funciones, usos y tipologías

que no sólo nos evidencian situaciones sociales anteriores, sino que ayudan también a poder leer las transformaciones que surgen con el correr del tiempo. Las obras de arquitectura se deben preservar justamente porque constituyen una prueba indiscutible de lo que fue nuestra sociedad y al interpretarlas nos podemos conocer más profundamente.

### **Influencias extranjeras**

De la bibliografía consultada y específicamente de “*Arquitectos argentinos y Buenos Aires*”<sup>1</sup> surge lo siguiente.

#### *Aportes italianos*

La presencia italiana formó parte de nuestra sociedad ya desde la época de la colonización. Ideas y teorías de los grandes maestros inspirados en Grecia y Roma tuvieron su repercusión también en la Argentina. Muchos arquitectos nacidos y formados en Italia participaron de numerosas obras rioplatenses.

Desde una época muy temprana los italianos se vieron atraídos por la Argentina. En 1851 llegaron 42 personas, en 1853 el número ascendió a 241, 1.200 al año siguiente y alcanzó una cifra de 30.000 en 1873. Luego de ese año el número comenzó a decrecer debido a la crisis presente en nuestro país, pero en 1881 llegó nuevamente una oleada de italianos a la Argentina.

Ya el Primer Censo Nacional demuestra la fuerte presencia itálica que repercutía en todos los aspectos de la sociedad. De 177.787 habitantes registrados en la Ciudad de Buenos Aires en 1869, 89.661 eran argentinos y 88.126 extranjeros. Dentro de los últimos, 44.233 eran italianos. Es decir, un 25% de la población de la ciudad tenía sus orígenes en la península itálica, superando notablemente a las demás nacionalidades.

Un simple relevamiento de los edificios construidos da la pauta de la magnitud de la transformación urbana. Desde 1829 hasta 1852 se realizaron 3.242 edificios, entre 1853 y 1854 se construyeron 1.440 y en 1869 el número fue de 18.000 obras. 1.978 constaban de tres pisos y 183 de dos pisos. La ciudad empezó a conocer su grandeza urbana y edilicia.

Las grandes transformaciones a nivel urbano que sufrió la ciudad durante este período permitieron la aparición de nuevas tipologías, en las cuales los italianos tuvieron grandes influencias. Llegaron al país arquitectos, albañiles, constructores y un estilo italiano que contaban con un diseño, materiales y técnicas constructivas precisas.

Por ejemplo, la casa chorizo, tipología tan importante en nuestras ciudades, fue uno de los grandes aportes a la arquitectura popular realizado por los italianos que acarrearán una tipología tradicional y la adaptaron a la nueva dimensión de los lotes. Además, fueron los albañiles italianos quienes aportaron la utilización de molduras, medallones, frisos y arabescos en las fachadas, a la vez que sustituyeron la reja de hierro de un origen claramente español por una balaustrada de yeso y tierra romana.

Una vez convertida Buenos Aires en la capital del país en 1880 se hacía inminente la transformación de la ciudad, la aparición de edificios que pudieran dar solución y representatividad a las nuevas funciones del régimen federal. De esta manera se dio inicio a obras como la casa de gobierno, el Teatro Colón, hospitales, escuelas, gran cantidad de obras para el Estado.

Fue durante este período que la Argentina intentaba encontrar un lenguaje propio, siempre admirando a Europa, y los arquitectos y sobretodo constructores italianos ayudaron notablemente en esta búsqueda, ya que no sólo proveían de nuevos aportes de mano de obra, sino también de nuevas herramientas y materiales, como por ejemplo el hierro, que fue rápidamente aceptado. Los aportes italianos en la arquitectura argentina se hacen presentes desde muy temprano y prevalecieron en el tiempo hasta nuestros días como una de las influencias más notorias con las que cuenta la constitución de Buenos Aires.

### **La arquitectura sublime: el Pasaje Barolo**

El proyecto para el que sería el edificio más alto de Buenos Aires durante más de una década fue iniciado por Mario Palanti en 1919. La construcción del Palacio Barolo fue posible gracias a la acción conjunta de dos italianos: el comitente y el arquitecto. Entre los arquitectos italianos que llegaron al país se destacó la figura de Mario Palanti, ya que realizó diversas obras y se coronó con la concreción del Palacio.

El edificio se emplazó en la Avenida de Mayo, el eje más importante de la ciudad en ese momento, para albergar las funciones de oficinas y pasaje comercial.

---

1. BROWN, Clara y CACCIATORE, Julio. *Arquitectos europeos y Buenos Aires*. Buenos Aires, Fundación TIAU, 1996.

Acceso al Pasaje ([www.metrosis.com.ar](http://www.metrosis.com.ar))Interior del pasaje ([www.flickr.com](http://www.flickr.com))

A pesar de que las construcciones erigidas sobre la Avenida de Mayo debían respetar una serie de limitaciones como la de no sobrepasar los 20 metros de altura, el Barolo despliega su esplendor hasta los 87 metros y, teniendo en cuenta el remate, hasta los 100 metros de altura.

Con una superficie cubierta de más de 16.000 metros cuadrados en un terreno entre medianeras fue inaugurado en 1923 como un pasaje peatonal con salida también a la calle Hipólito Yrigoyen, pero el comitente, Luis A. Barolo, ya había fallecido.

La construcción del Palacio forma parte de un proyecto más abarcativo y ambicioso: se pretendía enmarcar el acceso al Río de La Plata como signo de bienvenida para aquellos extranjeros que llegaban en barco. Fue así como Palanti proyectó y erigió dos edificios idénticos: el Palacio Barolo en la Avenida de Mayo de Buenos Aires y el Palacio Salvo en la Avenida 18 de julio de Montevideo.



Palacio Barolo (Buenos Aires) (Autora)



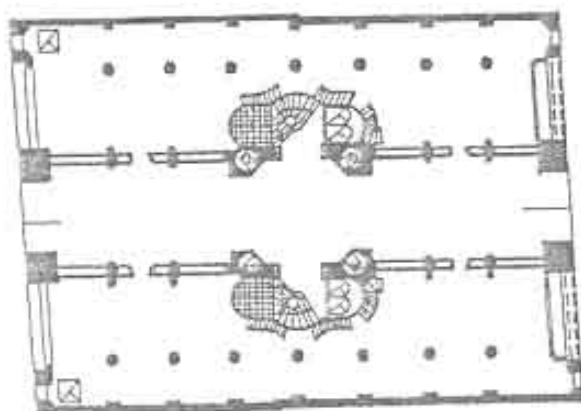
Palacio Salvo (Montevideo) (www.soleada.cz)

El Pasaje Barolo introdujo la primera estructura de hormigón armado cuando todas las construcciones sobre la Avenida de Mayo se resolvían con perfiles de hierro y mampostería.

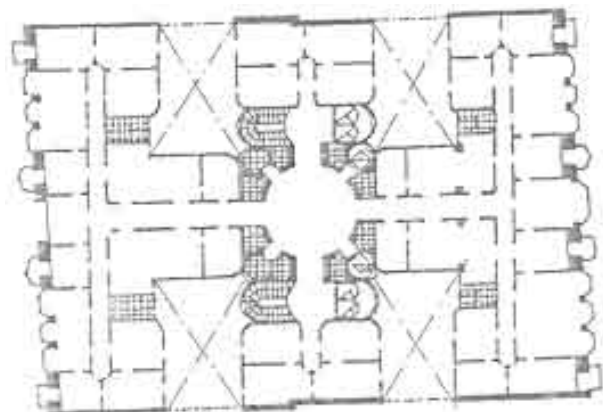
Exteriormente el edificio se encuentra dividido en tres partes, siguiendo los criterios clásicos: basamento, desarrollo y remate.

Las plantas poseen dos ejes de simetría ortogonales, mientras que se hace también evidente un eje vertical central que remata en la cúpula y el faro. En cuanto a las proporciones utilizadas tanto en planta como en altura se adoptó la sección áurea.

La planta baja es libre y las columnas se ubican respetando una cuadrícula. Los núcleos de circulación vertical se encuentran en la parte central, consistiendo cada uno de ellos en dos ascensores y una escalera. La concentración de servicios y circulaciones favoreció enormemente a la actividad comercial.



Planta baja  
(Vanguardias Argentinas)



Planta tipo

Toda la obra exalta una expresividad única. Se relacionan arcos, bóvedas y cúpulas, tanto en el tratamiento exterior como en el interior.

En cuanto a su manifestación simbólica, existen diversas coincidencias entre su constitución y la Divina Comedia. Se sostiene que el proyectista y el comitente realizaron el Pasaje con el fin de que en él se conservaran las cenizas de Dante Alighieri. De esta manera, la división en tres partes del edificio significaría la tripartición infierno, purgatorio y cielo. La altura de 100 metros haría alusión a los 100 cantos de la Divina Comedia y las 9 bóvedas del Pasaje se interpretarían como las 9 jerarquías del infierno.



Imágenes exteriores

(Autora)

(www.temakel.com)

Indudablemente el Palacio Barolo constituye una de las obras más significativas de la ciudad, un hito de la Avenida de Mayo y fuente de interpretaciones interminables que demuestran su complejidad proyectual.

### Conjunto Parque Los Andes

En 1925 se llevó a cabo un concurso de ideas con el fin de realizar proyectos que impulsaran la edificación en determinadas zonas de Buenos Aires. El arquitecto argentino Fermín Bereterbide, egresado de la Universidad de Buenos Aires en 1917, se adjudicó el primer premio por sus conjuntos habitacionales para los barrios de Palermo, Flores y Chacarita. Sin embargo, sólo el último fue ejecutado.

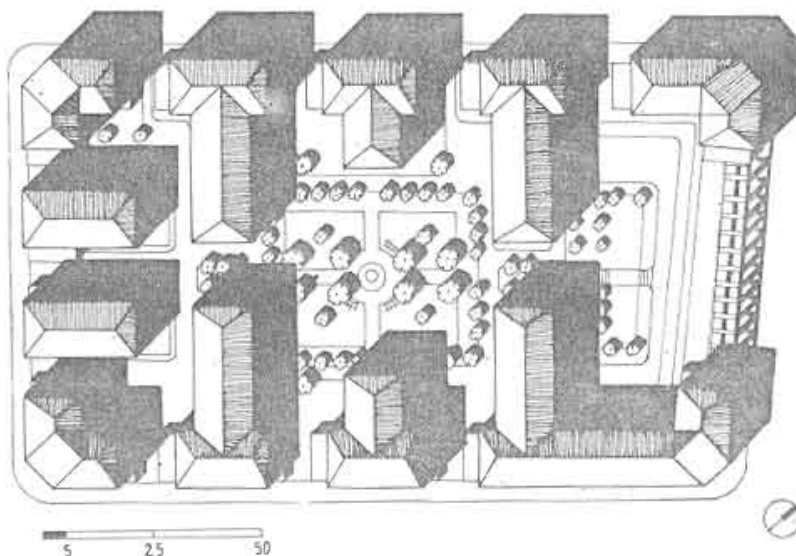


Vista del conjunto (www.educ.ar)

El actual barrio de Chacarita era una zona casi rural en el momento en el que se construyó la obra. Además, la manzana en donde se emplazó el conjunto habitacional se encontraba al lado de una planta incineradora de basura y enfrente a una plaza que había sido utilizada como cementerio luego de la epidemia de la fiebre amarilla de fines del siglo XIX. En la zona pocas viviendas accedían a los servicios de agua corriente y cloacas. Algunas fueron demolidas y otras desalojadas.

El conjunto habitacional Parque Los Andes se inauguró en 1928 con la finalidad de alojar a familias de escasos recursos. El complejo era sumamente moderno para la época y ofrecía servicios de higiene y comodidad con un diseño de gran calidad.

El autor de la obra siempre desarrolló una preocupación por mejorar la calidad de vida de las clases más desfavorecidas, así como también de realizar aportes a la trama urbana de la ciudad. Es por eso que desde el aspecto urbanístico el complejo representa uno de los ejemplos más importantes de Buenos Aires.



Planta general del complejo habitacional (Arquitectura y Comunidad nacional)

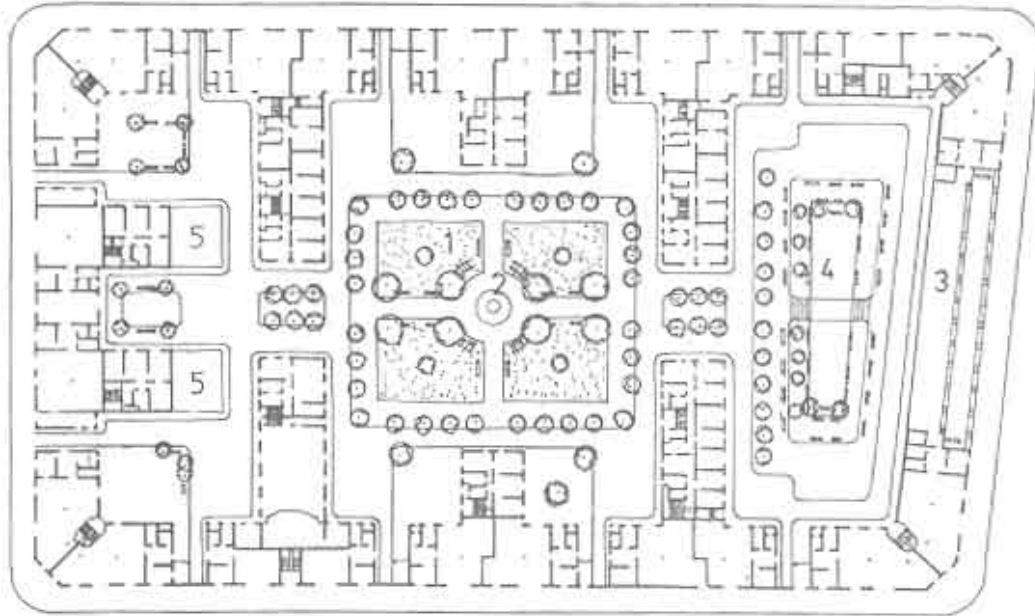
La disposición de las viviendas dentro de la manzana constituye uno de los rasgos de mayor valor de la obra. Gracias a la ubicación de los cuerpos todos los departamentos son externos, aprovechando al máximo la luz, la climatización y ventilación naturales. Además, las distancias entre los bloques fueron calculadas para que no se arrojaran sombras. Los criterios higienistas, funcionales y de confort fueron de suma importancia para el diseño.

El partido del proyecto evidencia una preocupación particular por el urbanismo. Se respeta la manzana como unidad del tejido de la ciudad, y la edificación a lo largo de la línea municipal es continua, aún en las ochavas, como en la mayoría de las manzanas. Sin embargo, la innovación está constituida por el interior de la manzana, concebido como un espacio abierto y de uso común.



Vista del conjunto (www.educ.ar)

Dentro de una superficie de más de 13.200 m<sup>2</sup> se encuentran distribuidos 12 cuerpos que constan de planta baja y tres pisos de altura. Hay diversos espacios comunes, patios internos y una gran cantidad de vegetación que le brindan a esta obra un carácter particular.



Planta Baja (Arquitectura y Comunidad nacional)

La obra consta de diez accesos, distribuidos a lo largo del perímetro de la manzana, pero ninguno de ellos coincide con el eje de simetría. En el interior se encuentran tres patios, vinculados a través de veredas, recreando en el interior una espacialidad de carácter urbano.



Acceso Principal (www.educ.ar)

Los 157 departamentos albergaron en un primer momento a 600 personas. Las técnicas y materiales utilizados para su construcción son tradicionales: las fundaciones son de mampostería, los muros de ladrillo son portantes y las cubiertas de tejas. A pesar de ser construido como un complejo de casas económicas, al momento de su concreción no todas las familias carenciadas podían acceder a la compra de un departamento. De hecho, en la actualidad, a pesar de haber sido construido hace 80 años, su valor se cotiza en un 40% más de aquel que poseen las casas aledañas.





El complejo en la actualidad (Autora)

Indudablemente este conjunto habitacional constituye uno de los ejemplos más relevantes de la arquitectura de residencias populares, pero que sin embargo no deja de lado el diseño minucioso y evidencia un gran interés por mejorar la calidad de vida de la población.



El complejo en la actualidad (Autora)

### *Aportes franceses*

La atracción cultural que Francia ejercía sobre los argentinos fue muy inspiradora. Desde las primeras décadas del siglo XX fueron imponiéndose nuevas ideas respecto al diseño urbano y los estilos arquitectónicos que querían superar los legados españoles. Fue en ese momento en donde se empezó a mirar a Francia como modelo a seguir, importando e inspirándose en profesionales, teorías, diseños, obras y objetos de arte, productos y materiales franceses. Luego de su Federalización Buenos Aires aspiraba a ser la París de Sudamérica.

El academicismo y l'École des Beaux Arts constituían el punto más alto de la expresión arquitectónica y se instalaron como arquetipos hasta mediados del siglo XX. Los criterios establecidos por estas instituciones rigieron el diseño y construcción de las obras públicas más importantes, respetando la monumentalidad, aplicando recursos paisajísticos, urbanísticos y artísticos.



Catedral de Buenos Aires (1822-27)  
(www.embafrancia-argentina.org)



Círculo Militar (1912)  
(www.embafrancia-argentina.org)

En 1901 surgió la primera Escuela de Arquitectura del país, perteneciente a la Universidad de Buenos Aires, y tomó como referente a l'École des Beaux Arts de París, ajustándose a sus planes de estudio y métodos. Se formaron con esta ideología arquitectos pioneros en el desarrollo de las grandes residencias particulares y los edificios de oficinas, obras desarrolladas en diversas escalas y con algunas variantes, pero respetando el tejido colonial establecido en la ciudad.



Embajada de Francia (1912)  
(www.embafrancia-argentina.org)



Palacio Atucha (1924)  
(www.embafrancia-argentina.org)

El lenguaje de las fachadas, su juego plástico y las cúpulas en las esquinas fueron evidenciando la influencia francesa en la configuración urbana de la ciudad. La Avenida de Mayo con su concepción rigurosa en el trazado y una serie de fachadas más plásticas puso en evidencia las reglamentaciones de la capital francesa, así como las diagonales Norte y Sur reflejaron un criterio de diseño francés más estricto.

Aun las expresiones notoriamente italianizantes incorporaron detalles típicamente franceses como la presencia de mansardas. También la composición de los edificios, tanto públicos como privados, introdujo reglas de origen francés. De esta manera, la residencia particular se transformó, adquiriendo un programa de funciones más complejo, una expresividad en su fachada más rica, una decoración más detallada y una ambientación interior más minuciosa.

Ya en el siglo XX surgió la expresión del estilo Louis XV, el cual se inspiró y tomó elementos del refinado siglo XVIII francés. Aunque en Francia esta tendencia no tuvo mucho éxito, en la Argentina tuvo grandes repercusiones, especialmente en los edificios públicos, como es el caso de la Aduana o el Concejo Deliberante. Forma parte también de este estilo la tipología del hôtel particulier, muy difundida en Buenos Aires.

El jardín adquirió un significado primordial en las obras, comenzó a adquirir un papel determinante en los diseños, continuando las líneas principales organizadoras de las residencias.

Numerosas obras con notable influencia francesa se construyeron en Buenos Aires constituyendo paradigmas del estilo del siglo XVIII, haciendo escuela y perdurando como hitos de la arquitectura nacional, como por ejemplo el Correo Central, los Tribunales, la Embajada de Francia, etc.

### Palacio Pereda

Emplazada en un terreno de ubicación privilegiada, esta residencia particular inaugurada en 1917 es indudablemente uno de los máximos exponentes de la arquitectura francesa en Buenos Aires.

El arquitecto que realizó el proyecto para el hôtel particulier de Celedonio Pereda fue Louis Martin, un arquitecto parisino egresado de l'École des Beaux Arts.

El comitente solicitó que se siguieran los lineamientos generales del actual Museo Jacquémart André, originalmente residencia del matrimonio del mismo apellido que había sido construido entre 1869 y 1875. Es así como las similitudes entre esos dos edificios son usuales, tanto interior como exteriormente. A pesar de ser más pequeño que su modelo de referencia, el lenguaje de la fachada y la distribución interior son iguales al Museo Jacquémart.



Exterior Museo Jacquémart André  
(Autora)



Interior Museo Jacquémart André  
([www.paris-tours-guides.com](http://www.paris-tours-guides.com))

La acción de transferir elementos del diseño arquitectónico de una obra a otra recibió el nombre de "pastiche" y el Palacio Pereda es la obra más importante correspondiente a ese estilo en Buenos Aires. Sin embargo, el hecho de haber elegido como modelo una obra de pocos años de antigüedad para ese momento hacen de esta obra un pastiche particular.

Las discrepancias entre comitente y arquitecto se agravaron con el avance de la obra debido a las resoluciones adoptadas para el interior de la residencia hasta que el vínculo se disolvió en 1919 con la obra en marcha. En 1920 Pereda contrató al arquitecto belga Julio Dormal para finalizar la dirección de obra con ciertas modificaciones.

El arquitecto Dormal gozaba de un indudable prestigio. Su formación académica en París era sumamente respetada, realizó sus estudios en la École Spéciale d'Architecture de Paris y realizó diversas obras de gran relevancia como la continuación de las obras del Teatro Colón.

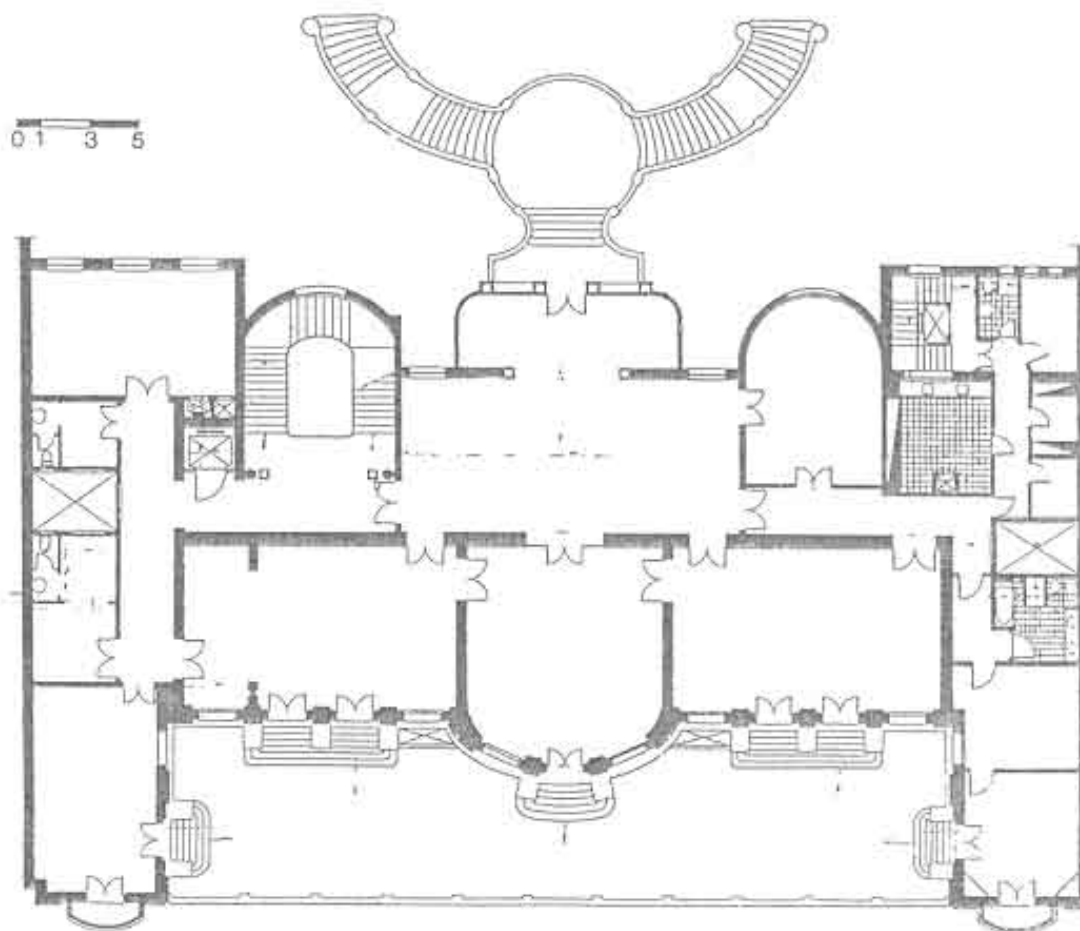
Exteriormente el Palacio Pereda exhibe un lenguaje clásico francés en donde se repiten los elementos con intervalos cortos y las cubiertas lucen las típicas mansardas. El ritmo se encuentra establecido por la repetición de pilastras corintias que establecen una frecuencia tanto en el volumen central como en los laterales.



Fachada Palacio Pereda (Autora)

El contrafrente no es de menor importancia que la fachada principal. No sólo poseen elementos en común, sino que la fachada que da al jardín presenta a su vez un par de escaleras curvas en forma de herradura con un estanque que le otorgan una imagen muy particular.

Las coincidencias entre el Palacio Pereda y la obra que se tomó como inspiración son frecuentes. En el interior la distribución de los ambientes y hasta la decoración emulan el modelo original.



Planta baja (Obras monumentales)

La obra consta de tres plantas. La planta baja alberga los accesos principales y de servicio, así como también diversas dependencias. El primer piso, la planta principal, aloja los salones de recepción y en el tercer y último piso se encuentran las áreas privadas.

El interior fue decorado con materiales de una alta calidad, provenientes de la Casa Jansen de París. De esa manera podemos encontrar maderas, mármoles y oro.

Sin embargo, una diferencia entre el Palacio Pereda y el Museo Jacquémart André está constituida por las diversas pinturas realizadas por el español José María Sert por encargo de la familia Pereda para decorar los cinco salones del piso principal. Las escenas representadas se inspiraron en la mitología o en lo popular. Fueron plasmadas en telas luego adheridas a los cielorrasos, contribuyendo enormemente al enriquecimiento del espacio interior.

La obra funcionó como residencia desde su concreción en 1924 hasta 1945, momento en el cual comenzó a funcionar como Embajada de la República Federativa del Brasil, como sucede en la actualidad.

### *Aportes ingleses*

A pesar de las confrontaciones que no favorecieron las relaciones entre Inglaterra y Argentina, estos altercados pronto fueron dejados de lado.

La élite extranjera en Buenos Aires estaba constituida por gente de diversas nacionalidades. Sin embargo, para la población local, aquellos que se dedicaban a los negocios eran ingleses. Gracias al éxito de sus relaciones comerciales los ingleses fueron rápidamente aceptados socialmente, mezclándose con gente criolla y propagando una imagen positiva de la Argentina en el exterior.

Uno de los máximos aportes ingleses de gran relevancia en el país fue la introducción de los ferrocarriles. A pesar de que el primer ferrocarril instalado en la Argentina en 1857 fue posible gracias a la inversión de capitales locales, los ingleses aportaron todos sus conocimientos sobre el tema. La infraestructura, los materiales y hasta el conductor de la primera locomotora tenían sus orígenes en Gran Bretaña. Los ingleses también facilitaron los capitales que permitieron el desarrollo de las principales líneas ferroviarias. Así esa nacionalidad quedó ligada a temas como el comercio, lo bursátil, el puerto y lo ferroviario.

A mediados del siglo XIX la Argentina recibió una gran cantidad de inmigrantes, mayormente italianos y españoles. Este aumento notorio de la población generó grandes cambios a nivel social. La aparición de vías de comunicación terrestre, prácticamente todas pertenecientes a los ferrocarriles, fue interpretada por la sociedad como un símbolo de progreso. Los ferrocarriles permitían el traslado no sólo de personas, sino también de mercaderías que se dirigían hacia los puertos del país para luego ser exportadas a Europa.

Los ferrocarriles constituyen sólo una parte de una gran transformación estructural que comprendía también los puertos, estaciones, talleres, depósitos, mercados y una gran cantidad de obras destinadas a explotar la condición de la Argentina como gran exportadora de materias primas.

Los ingleses usaron un lenguaje pragmático, sin compromisos estilísticos, que se puso en funcionamiento gracias a profesionales venidos de ese país.

Eustace Lauriston Conder (1863-1935) llegó a Buenos Aires en 1888. Fue designado arquitecto de la empresa del Ferrocarril Central Argentino y diseñó numerosas obras, edificios para la línea, así como también viviendas y barrios para el personal. En 1910 fue encargado de la realización de la estación de Retiro, terminal de la línea ferroviaria en Buenos Aires. Se sumó luego al proyecto Sydney Follet.

La Estación de Retiro constituye la terminal más importante de Buenos Aires y fue inaugurada en 1915. La obra ocupó cuatro hectáreas, los andenes estaban cubiertos por bóvedas de estructura metálica y cubierta de vidrio.

La obra respondía a las funciones que debía albergar, pero al mismo tiempo poseía todas las características necesarias para transformarla en uno de los hitos de la ciudad: una decoración más expresiva y detallada, un emplazamiento privilegiado en la ciudad, una escala monumental y materiales (hierro y vidrio) traídos desde el exterior. La estación de Retiro fue reconocida durante mucho tiempo como la obra más importante de Sudamérica.

El Estudio Conder, luego Conder – Follet – Farmer, realizó en Buenos Aires una gran cantidad de obras, generalmente para empresas privadas, mayoritariamente inglesas, como por ejemplo Otis Elevador Company, Frigorífico Smithfield, el Banco de Londres, remodelaciones para el Hospital Británico, entre otras.

Las obras realizadas por este estudio implementaron una nueva metodología con planos sumamente detallados, con detalles estructurales y técnicos, estudios minuciosos y estrictos mecanismos de control. Introdujeron una expresión arquitectónica más sobria, la utilización de la planta libre y un lenguaje de fachada con grandes aventanamientos encuadrados por columnas metálicas.

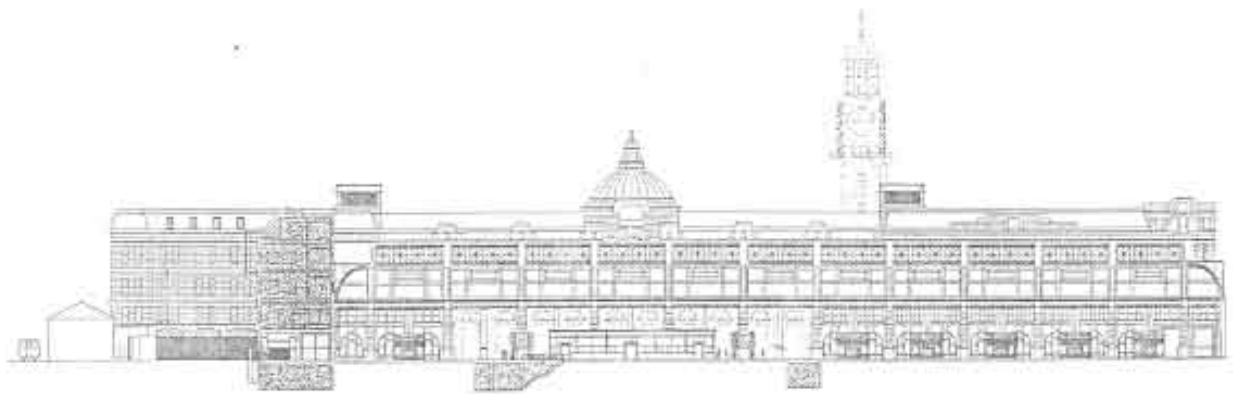
### La Terminal de Retiro

La ejecución de la Terminal Ferroviaria de Retiro constituyó un verdadero aporte para la ciudad. La obra fue llevada a cabo en un momento en donde las estaciones eran ya edificios multifuncionales y donde la economía crecía constantemente, así como la jerarquía de las compañías inglesas que se ocuparon de desarrollar los sistemas ferroviarios.

Originalmente en Retiro se encontraba una estación modesta que se utilizaba como terminal, pero que no se encontraba en condiciones de responder a la creciente demanda. Se llamó a concurso para la concreción de la nueva terminal. El estudio que se adjudicó la obra pertenecía a Sydney O. Follet, un arquitecto de origen inglés radicado en Argentina. El proyecto fue realizado a su vez por Eustace Lauriston Conder, Roger Conder, Frances Farmer y el ingeniero Reginald Reynolds.

Los diversos actores, contratistas y subcontratistas que intervinieron en su ejecución eran también mayormente de origen inglés.

Los trabajos comenzaron en 1909 y se concretaron en 1915, año en el que estalló la Primera Guerra Mundial.



Corte de la Estación de Retiro  
(Vanguardias Argentinas)

El proyecto original no se concretó como había sido concebido. Se construyó un cuerpo central cubierto por una cúpula y pabellones laterales en donde se desarrollaba la actividad administrativa.



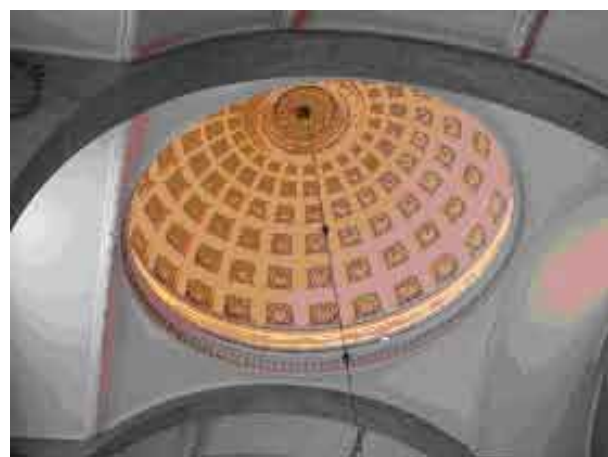
Exterior de la Terminal (Autora)

La terminal de Retiro era admirada no sólo por sus dimensiones, sino también por la calidad con la que había sido confeccionada y sus innovaciones técnico – constructivas. Por ejemplo, las plataformas tenían vías auxiliares que facilitaban las maniobras y los rieles tenían paragolpes hidráulicos como medida preventiva ante el choque de un tren.

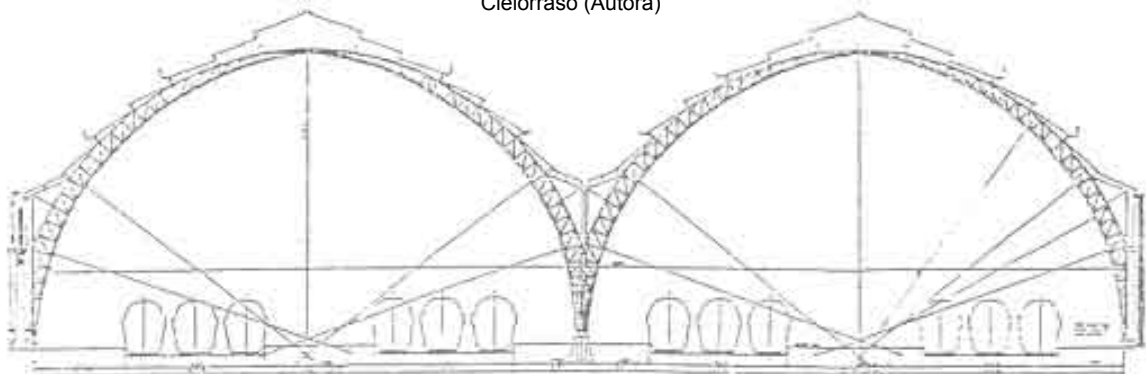


Andenes 1910 (www.arquitectura.com)

Fueron considerados hasta los últimos detalles: los solados de mosaico, el techo artesonado y diversos artefactos de origen extranjero como antorchas de bronce hacían de la terminal una obra espectacular.



Cielorraso (Autora)



Detalle de las bóvedas (Vanguardias Argentinas)

La composición del edificio respeta los criterios academicistas. La simetría, el ritmo y la proporcionalidad se hacen evidentes, particularmente en su fachada.

La construcción se organizó a partir de dos sectores diferenciados: uno correspondiente a los pasajeros y otro con bóvedas de cañón corrido para los trenes. El primero está constituido por un volumen central cúbico y bajo cubierto por una cúpula achatada flanqueada por dos cuerpos idénticos mientras que el segundo se caracteriza por volúmenes de medios cilindros apareados.

Respecto a los materiales, para el basamento se utilizaron bloques de piedra, las columnas de ladrillo se revistieron con revoque símil piedra y en la parte más baja con granito. Exteriormente se empleó el almohadillado con mayor o menor intensidad según el sector.

Para iluminar el hall central se utilizó una cubierta vidriada curva. Los elementos industrializados también participaron de la construcción de la Terminal. Las columnas portantes son de hierro, pero se encuentran cubiertas de mampostería y soportan las vigas metálicas de los entablamentos y el hall central.



Los andenes en la actualidad (Autora)

La terminal de Retiro es indudablemente el máximo exponente en Buenos Aires de la arquitectura ferroviaria inglesa. No sólo la concepción y el diseño lo son, sino que diversos materiales fueron importados de Gran Bretaña para la construcción de esta obra.

#### *Aportes alemanes*

A pesar de que la comunidad alemana en Buenos Aires no era numerosa, esta colectividad comenzó a ser parte productiva de la vida social porteña hacia 1850.

Los alemanes realizaron en la Argentina diversos trabajos de mensura y trazados de pueblos y caminos en todo el territorio nacional. El agrimensor Germán Khur, junto con otros profesionales, realizó en 1867 el Plano Catastral de la Ciudad de Buenos Aires, el registro gráfico de las propiedades de la provincia de Buenos Aires, estudios de la costa del Río de La Plata y el trazado de varios pueblos.

Entre los inmigrantes alemanes había arquitectos que poseían una gran formación técnica y un estilo ecléctico versátil. Participaron en numerosas obras, imponiendo la majestuosidad y gran calidad constructiva, dando soluciones técnicas y formales que hasta entonces en nuestro país no se practicaban. Su mayor influencia se dio alrededor de 1870-1890, época en la que se construyó el Hospital de Clínicas, obra de Felipe Swarz (1879-1881), demolido en 1974.

Desarrollaron sus actividades arquitectos ampliamente preparados como Otto von Arnim, quien dio solución a temas tanto ingenieriles como arquitectónicos. Entre sus obras se destacan trabajos relacionados con el puerto, el puente Alsina (1858) y varios edificios que utilizaron la madera con grandes avances tecnológicos para el momento.

También debemos mencionar la labor de Fernando Moog, autor del Mercado Central de Frutos en Avellaneda y un conjunto de 1893 que comprendía a la sala del Teatro Odeón, obras de suma relevancia en Buenos Aires, la última declarada Monumento Histórico Nacional.

Entre estos profesionales se encuentran también arquitectos argentinos de origen germánico con formación en Alemania, como por ejemplo Ernesto Bunge, quien realizó proyectos como los del Hospital Alemán y la Penitenciaría Nacional, luego demolida en 1960.

Otro ejemplo está constituido por Carlos Altgelt, autor del Ministerio de Educación, quien continuó la ideología de Bunge, siendo ambos más versátiles en cuanto al lenguaje arquitectónico.

Los aportes de los arquitectos alemanes y aquellos formados en Alemania fueron sólidos en lo que respecta al sentido técnico y formal, dejando grandes ejemplos arquitectónicos que perduran en Buenos Aires.



Un hecho significativo es que entre los fundadores de la Sociedad Central de Arquitectos la mayoría era de origen o formación germánica.

Una de las empresas que contribuyó enormemente al desarrollo de la Argentina es la Compañía General de Obras Públicas (GEOPE), empresa constructora que contaba con un personal mayoritariamente alemán y realizó obras como la Usina de Electricidad en Dock Sur (1907), los depósitos del dique IV de Puerto Madero (1909), las canalizaciones en el Delta del Paraná, las obras del subterráneo de Plaza de Mayo a Plaza Once y los frigoríficos de Dock Sur y La Plata (1911), la Galería Güemes (1912), el edificio del Correo Central (1915) y otras grandes obras en el territorio argentino.

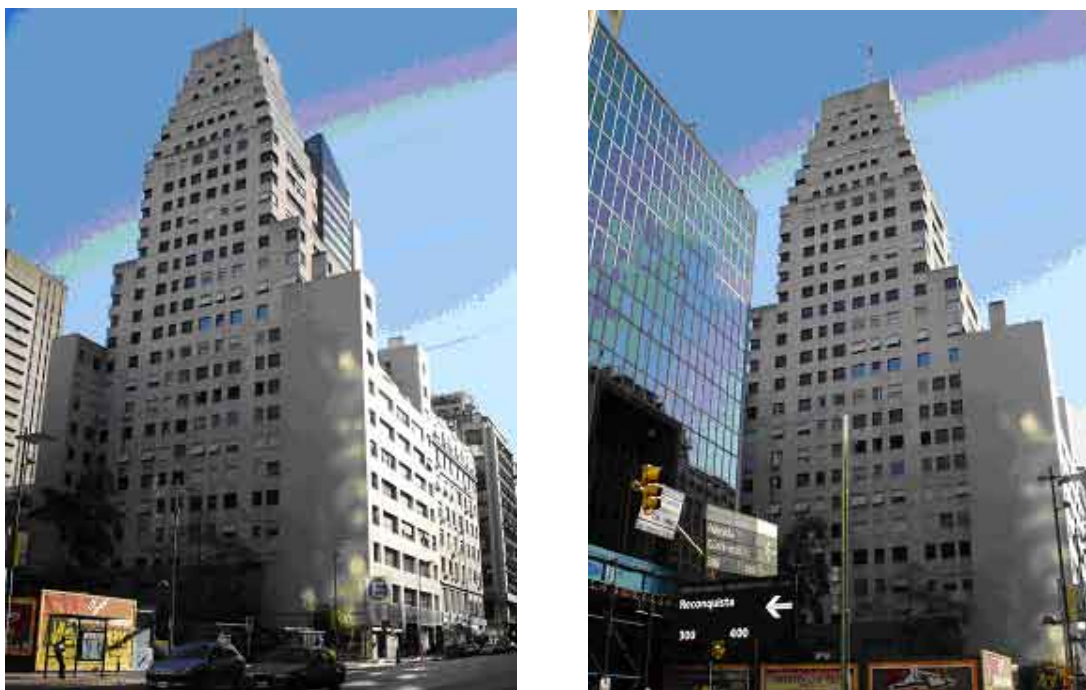
La arquitectura alemana es de una gran calidad y la inmigración alemana llegada a la Argentina era calificada. Es por eso que, a pesar de no ser una gran cantidad, los alemanes realizaron varios aportes a la arquitectura, ingeniería y sobretodo a la industria de la construcción de nuestro país.

### Edificio SAFICO

SAFICO, la Sociedad Anónima Financiera y Comercial desarrolló un concurso privado de ideas para la realización de una obra sobre la Avenida Corrientes. El ingeniero civil suizo Walter Moll se adjudicó el proyecto y la dirección de obra del que sería uno de los primeros rascacielos racionalistas de la ciudad.

Las pautas exigidas en el concurso se referían principalmente a aspectos funcionales. Se buscaba el aprovechamiento de un terreno irregular y la posibilidad de adaptar el interior del edificio a una multiplicidad de usos.

El volumen blanco se eleva a una gran altura y se destaca de su entorno. Una vez construido se instalaron en él las empresas más renombradas del ámbito nacional e internacional.



El edificio en su entorno (Autora)

Los criterios racionalistas se hacen evidentes. La geometría juega un papel fundamental. El edificio presenta un lenguaje depurado, pero con la marcada presencia del ritmo y la repetición. Para el remate se optó por una forma escalonada que lo caracteriza y le brinda movimiento.

La construcción fue realizada en menos de un año y estuvo a cargo de una empresa constructora alemana, GEOPE, Compañía General de Obras Públicas S.A., que logró cumplir los plazos establecidos en el contrato.

El cuerpo ubicado sobre la línea municipal posee tres subsuelos, planta baja y se eleva hasta los diez pisos de altura, respetando las normativas exigidas en ese momento. A partir del piso once emerge la torre central que se eleva hasta los treinta pisos, alcanzando los 90 metros de altura respecto al nivel de vereda.

El edificio fue destinado al uso residencial, albergando 107 departamentos. Sin embargo, la entrada, el hall y los demás espacios públicos le dan flexibilidad al edificio, ya que permiten el movimiento de gran cantidad de gente, previsto ante una posible modificación en la funcionalidad.

La circulación vertical está constituida por cuatro ascensores principales, uno de servicio y dos escaleras. La luz representó un punto fundamental a tener en cuenta. Para que todos los departamentos pudieran acceder a la luz natural se proyectaron patios laterales.

Fueron tenidos en cuenta hasta los últimos detalles: las barandas, las carpinterías, los herrajes, etc. Los materiales son de una alta calidad y fueron utilizados a través de las últimas técnicas constructivas para la obtención de beneficios para los usuarios como la velocidad de los ascensores, el acceso a la energía, calefacción y otros servicios.

La estructura del edificio es de hormigón armado y para su fabricación y colocación se respetaron las reglamentaciones alemanas del momento. Debido a la gran altura del edificio también fue necesaria la introducción de ciertas innovaciones con respecto a las instalaciones sanitarias. El traslado del agua se resolvió colocando dos instalaciones independientes con tanques intermedios, solución que en esa época no se utilizaba en la ciudad.

Las instalaciones eléctricas también demandaron innovaciones. La realización de la misma estuvo a cargo de una empresa también alemana, Siemens – Schuckert S.A., la cual se encargó de los ascensores, las bombas, los teléfonos y la regulación de temperaturas, entre otras cosas.

Indudablemente la construcción del Edificio SAFICO fue un gran aporte a la arquitectura de la ciudad, fue un paso hacia una arquitectura más moderna, donde las últimas técnicas, materiales y soluciones fueron introducidas al país para lograr un resultado óptimo.

## II. Trazos urbanos

De la bibliografía consultada y, en especial de *“Arquitectura en la Argentina del siglo XX”*<sup>2</sup>, los puntos relevantes serían los expuestos a continuación.

La transformación de Buenos Aires fue una verdadera revolución urbana, ya que se produjeron grandes cambios en muy poco tiempo. La ciudad se multiplicó notoriamente en espacio y población a niveles anteriormente mencionados.

Un aspecto sumamente importante para comprender las transformaciones urbanas que sufrieron las ciudades en este período es la relación que éstas presentaban con las líneas de transporte. La Argentina se articuló durante esta etapa con el sistema de división internacional de trabajo, exportando sus productos agropecuarios. Debido a la necesidad de tener una línea de comunicación para el traslado de las materias primas y gracias a la disponibilidad económica, el sistema ferroviario aumentó rápidamente desde los 2.400 kilómetros en 1880 hasta los 33.700 kilómetros en 1915.



Buenos Aires en 1916 (www.atlasdebuenosaires.gov.ar)

El rol que cumplían las ciudades en el sistema de comunicación determinaba sus transformaciones. Fueron las ciudades de Buenos Aires y Rosario las que recibieron el mayor impacto, ya que en ellas

2. LIERNUR, Jorge Francisco. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires, Fondo Nacional de las artes, 2001.

se llevaba a cabo la introducción y exportación de mercaderías. La ubicación privilegiada de estas dos ciudades hizo que se convirtieran en los dos grandes polos de todo el sistema de la red.

Las principales estaciones ferroviarias se establecieron en el lapso que abarca desde 1871 a 1895, provocando grandes marcas en el territorio. Fueron estas marcas las que consolidaron la estructura funcional de la ciudad. Entre los brazos del sistema ferroviario se ubicaría el centro cultural y de negocios, hacia el norte quedarían ubicados los barrios más desfavorecidos y en el sector este, entre la vía y la costa, los nuevos barrios residenciales complementados por los nuevos pueblos al oeste y, por último, hacia el sur, las actividades más marginadas: el matadero público, el mercado público, el asilo de mendigos y la cárcel de mujeres.

Se hacía inminente la revitalización del puerto de Buenos Aires. En 1871 el ingeniero Bateman propuso uno de los tantos proyectos que se presentaron. Sin embargo, todavía 10 años después, las movilizaciones de mercadería seguían haciéndose en el puerto natural de Buenos Aires y éstas requerían de una cantidad elevada de tiempo por su escasa infraestructura.

Eduardo Madero propuso un proyecto para la realización del nuevo puerto, el cual fue construido entre 1886 y 1889. El proyecto se emplazaba en una zona aledaña al centro histórico de la ciudad. El ejido urbano se vio atravesado por las vías ferroviarias, tratando de no interferir con el casco histórico y tomando al puerto por sus extremos norte y sur.

La construcción de Puerto Madero le permitió a la ciudad de Buenos Aires formar parte de esta nueva época moderna que encabezaba Gran Bretaña. Fue una obra que provocó grandes cambios en el territorio y en la propia sociedad que, para poder llevarla a cabo, tuvo que adaptarse a una concepción inglesa de construcción y trazado de las nuevas centrales de transporte.

Paralelamente al proyecto de Eduardo Madero para el puerto de Buenos Aires hubo varios otros. Sin embargo, fue adoptado el de Madero porque coincidía con el criterio de ciudad pequeña que se pensaba para el futuro. El proyecto de Huergo, por ejemplo, permitía un crecimiento ilimitado, mientras que el de Madero tenía una forma compacta, acotada, acorde al centro histórico de la ciudad.

El trazado de la Avenida de Mayo, así como también el proyecto para la Avenida Norte – Sur definiendo una cruz en cuyos extremos se ubicaban las sedes de los poderes de la ciudad, también siguen esta misma línea de pensamiento.

En Buenos Aires el crecimiento se dio en gran parte debido a que grandes propietarios organizaban porciones del territorio generalmente con una plaza central y los vinculaban con la red de transporte.

En el interior de Buenos Aires las redes se desarrollaron conectándose con las terminales ferroviarias y con desvíos hacia los pueblos más alejados. En 1902 se inició la red de electrificación de la ciudad, asentándose en Buenos Aires la Gran Usina de Dock Sur. Este hecho favoreció enormemente la urbanización.

El crecimiento de la ciudad se dio de una manera muy acelerada, frente a la cual surgieron dos tendencias, una proponía que el crecimiento urbano fuera expresión no regulada del mercado, y otra sostenía la creación de marcos regulatorios y propuestas generales.

Comenzó a tomar más fuerza la segunda de estas tendencias y en 1907 se contrató a Joseph Antoine Bouvard para la realización de nuevos planos de la ciudad. Los proyectos apuntaban a la diferenciación de la periferia y el centro histórico. Las funciones ubicadas en el borde del río serían trasladadas hacia el oeste. Para la periferia se proponía la creación de espacios verdes y homogeneizar la construcción de la ciudad.

Mientras que las líneas ferroviarias dividían al territorio de la ciudad en la dirección este – oeste, este proyecto buscaba la aparición de un flujo transversal de tránsito con diversas avenidas en la dirección norte – sur.

Buenos Aires inició este proceso con la creación de la Avenida de Mayo, cuyas primeras tentativas surgen de proyectos de José Marcelino Lagos (1869) y Carranza – Solier (1872). Torcuato de Alvear consiguió en 1884 que fuera aprobada por ley.

### **Puerto Inicial**

Según lo expuesto por Raúl Francisco Navas<sup>3</sup> y un informe de la Organización Internacional del Trabajo realizado por Martín Sgut<sup>4</sup> sobre el puerto de Buenos Aires se destaca lo siguiente.

Desde su primera fundación la ciudad de Buenos Aires se ubicó próxima al río. Sin embargo, la posibilidad de generar una infraestructura portuaria se daba en la unión entre el Riachuelo y el mar dulce.

3. NAVAS, Raúl Francisco. "Otra mirada a Puerto Madero. Apuntes de la historia del puerto de Buenos Aires". *SUMMA* +. N° 32 p. 122 – 125.

4. SGUT, Martín. "Estudio sobre reestructuración portuaria. Impacto social Puerto de Buenos Aires (Argentina)". *Organización Internacional del Trabajo*. Capítulo I.

Luego, con la segunda fundación de la ciudad, Buenos Aires se emplazó más al norte, con una ubicación más adecuada según las Leyes de Indias para la configuración de una ciudad portuaria. Fue en ese momento en donde surgió la división entre el puerto y la ciudad, ya que ambos quedarían separados a través de la Plaza Mayor: Plaza de Mayo.

Inmediatamente luego de la segunda fundación de la ciudad se inician las primeras obras para la constitución del puerto de Buenos Aires. En 1607 se construye en el Riachuelo un muelle de madera que facilitaba la carga y descarga de los buques que llegaban.

Los puertos de la Ensenada y Montevideo, que eran naturales, formaron la estructura portuaria de la región y allí podían maniobrar buques de gran calado. El de Buenos Aires era para buques de menor calado.

El desarrollo de la infraestructura portuaria se vio íntimamente ligado a las situaciones que atravesaba el país debido a las decisiones españolas.

Las instalaciones del puerto de Buenos Aires dejaban que desear y en 1755 se propone una serie de mejoras, de las cuales sólo se concreta un muelle.

La expulsión de los portugueses de la ciudad de Colonia facilitó el aumento del comercio con España, contribuyendo a la creación de la Aduana de Buenos Aires.

En 1855 se inician las obras para la construcción de la "Aduana Nueva" y se inaugura a su vez un muelle para pasajeros.

Para la realización de la "Aduana Nueva" se presentaron diversos proyectos, resultando ganador aquel del ingeniero inglés Eduardo Taylor.

La Aduana Taylor, inaugurada en 1859, consistía en un grupo de edificios que albergaban almacenes, depósitos, galerías, patio de maniobras, torre de faro y un muelle de cargas. El segundo muelle construido, el de pasajeros, fue realizado por el ingeniero Prilidiano Pueyrredón.

A partir de 1860 se llamó a distintos concursos con el fin de realizar el puerto de la ciudad. Eduardo Madero presentó dos proyectos, uno en 1861 y el siguiente en 1863.

En 1870 se contrató al ingeniero inglés John Bateman para realizar los estudios pertinentes para una futura construcción del puerto. Sin embargo, el proyecto por él propuesto no fue realizado. El primer ingeniero argentino, Luis Huergo, presentó estudios detallados para desaconsejar la concreción de ese proyecto.

El Estado impulsaba la presentación de proyectos, pero la crisis del país imposibilitaba la realización de los mismos. Madero presentó en este período un tercer proyecto que tampoco fue ejecutado.

En 1876 se realiza un concurso con el objetivo de la canalización del Riachuelo, obra que se adjudica al ingeniero Luis Huergo. Las obras se extendieron durante nueve años y consistieron en la apertura de una nueva desembocadura, dragado, diques y malecones. Las obras de ensanche y profundización fueron concretadas permitiendo la primera llegada de un buque de ultramar. Sin embargo, el proyecto también incluía una etapa sucesiva de ampliación que no fue ejecutada.

Hasta ese momento se utilizó el puerto natural de Buenos Aires, el Riachuelo, en donde sólo podían operar buques de pequeño y mediano calado con instalaciones modestas.

A mediados de 1870 se perfilaron las dos propuestas más fuertes para el puerto de Buenos Aires.

Por un lado, Luis Huergo proponía un proyecto modesto que podía concretarse con financiación nacional. El puerto se ubicaría entre el Riachuelo y Plaza de Mayo y se construirían nuevas dársenas hacia el norte a medida que fuera necesario. Luego, una segunda etapa preveía la construcción de dársenas en forma de peine hasta Plaza de Mayo.

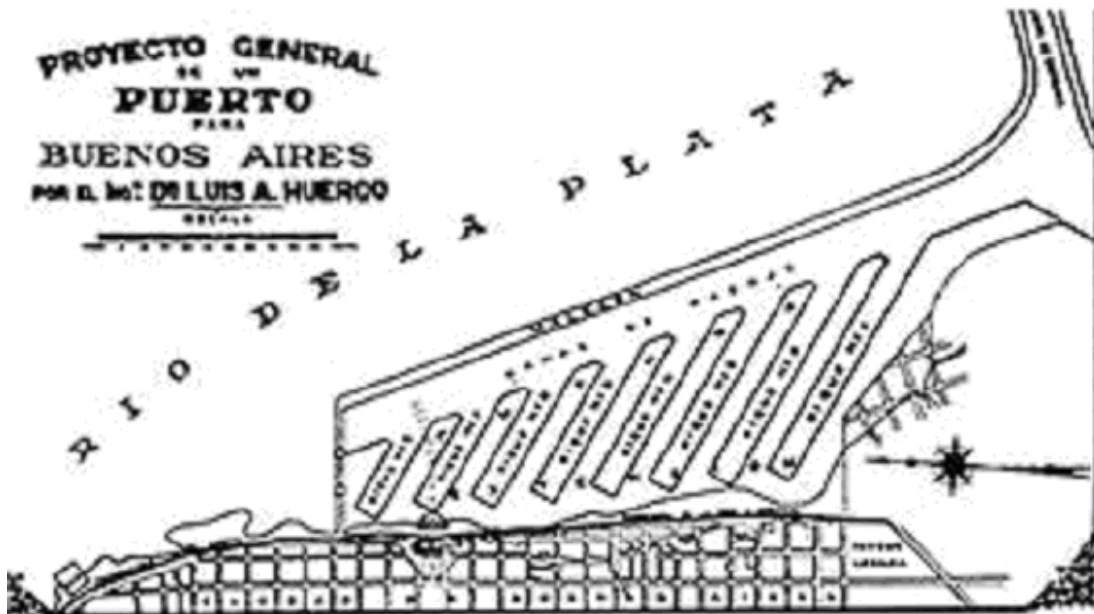
Por otro lado, Eduardo Madero proponía docks cerrados paralelos a la costa. El puerto nuevo estaba centrado enfrente a Plaza de Mayo con dársenas en los extremos. Para su concreción era necesario un préstamo proveniente del exterior.

Los proyectos eran diametralmente opuestos, las tendencias políticas influenciaban la elección de un proyecto en favor del otro. Se diferenciaban notoriamente en los aspectos técnicos y preveían desarrollos muy distintos para el país en un futuro.



Proyecto para el puerto de Buenos Aires de Eduardo Madero (www.vitruvius.com.br)

El proyecto de Madero proponía una disposición de los diques poco original, ya que era la diagramación común de los puertos militares. El proyecto de Huergo era más innovador, los diques dispuestos en forma de peine eran originales para el momento y posteriormente fueron aplicados en puertos como el de Liverpool y el de Montevideo.



Proyecto para el puerto de Buenos Aires de Luis Huergo (www.vitruvius.com.br)

El proyecto de Madero planteaba dos canales de acceso para facilitar la circulación. En cambio, el proyecto de Huergo sólo incluía uno y más angosto.

En cuanto a la proyección a futuro, el proyecto de Huergo permitía un desarrollo gradual del puerto, permitiendo y previendo ampliaciones mientras que el de Madero consistía en un puerto cerrado.

Huergo, para la realización de su proyecto, impulsaba la actividad de profesionales nacionales. Madero, para la concreción del suyo, requería de la contratación de profesionales extranjeros mientras que él desarrollaría el rol de administrador, ya que su profesión era la de comerciante.

Finalmente, en 1882 el Estado aprobó la construcción de una nueva infraestructura portuaria y se eligió para su concreción el proyecto de Eduardo Madero. En 1884 se firmó el contrato para su ejecución.

En enero de 1889 se inauguró la primera parte de las obras: la Dársena Sud. La construcción se realizó con un ritmo constante, inaugurando el último dique, el número cuatro y la Dársena Norte a inicios de 1897.

Hubo intenciones de mejorar la estructura portuaria desde ese entonces, pero las situaciones por las que atravesó el país años después impidieron la concreción de esos proyectos. De esa manera, a pesar de algunas modificaciones sí ejecutadas, la infraestructura portuaria básica del puerto de la ciudad quedó establecida durante muchos años por el proyecto de Eduardo Madero.

### Avenida de Mayo

De un trabajo dirigido por el Arq. Justo Solsona y el Arq. Carlos Hunter<sup>5</sup> sobre la Avenida y Plaza de Mayo se relevó lo expuesto a continuación.

La concreción de la Avenida de Mayo fue indudablemente un aporte innovador para la ciudad de Buenos Aires. La ciudad había sido originalmente diseñada en forma de damero. Sin embargo, ideas transformadoras introdujeron nuevas propuestas de trazados en diagonales.

La Avenida de Mayo fue el primer bulevar de Buenos Aires y no sólo fue una expresión transgresora, ya que modificó la proporción de las manzanas de la zona, sino que adquirió carácter de verdadero espacio urbano con un trazado que privilegia la axialidad, la perspectiva, la estética, la homogeneidad.

La organización original en damero de la ciudad que dejó como legado la época colonial es cerrada, racional, matemática y, por sobre todo, monótona. Sólo se permite la introducción de un factor de tensión urbana cuando se realiza una operación que la modifica como la apertura de diagonales, tal es el caso de la avenida. Es por eso que su realización constituyó un gran aporte al trazado de la ciudad, ya que introdujo un elemento hasta el momento faltante.



La Avenida de Mayo en 1900 (www.advrider.com)

Ya desde el plan de reformas urbanas de Rivadavia de 1826 se pensaba en la transformación de algunas vías de la ciudad en avenidas. Sin embargo, recién durante la intendencia de Torcuato de Alvear se logran los medios que hicieron posible la inauguración de la avenida diseñada por Juan A. Buschiazzo en 1894.

La ejecución del proyecto fue posible debido al apoyo gubernamental que permitió su financiación y también elaboró una reglamentación para su construcción. Entre las limitaciones originales podemos mencionar la imposibilidad de realizar construcciones que sobrepasasen los 20 metros de alto y todas las obras que en la avenida quisiesen emplazarse debían ser aprobadas por la Oficina Municipal de Obras Públicas con el objetivo de mantener una continuidad en las fachadas.

De 172 propietarios de fincas ubicadas sobre la avenida, 128 entregaron el sector correspondiente, 8 fueron adquiridas mediante expropiación forzosa, 32 fueron compradas, ya sea por la Intendencia o por la Comisión Central y 88 cedieron su parte gratuitamente.

Un aspecto cuestionado fue la atribución del gobierno para reglamentar condiciones estéticas de la avenida que excedían los espacios públicos, como por ejemplo las fachadas. Algunas construcciones cumplían con las normas impuestas en el sentido de higiene y seguridad, pero fueron rechazadas por no cumplir con los estándares estéticos mínimos para una vía de comunicación tan significativa como lo es la Avenida de Mayo en Buenos Aires.

A pesar de que fue difícil para el gobierno ejercer un control exhaustivo en cuanto a las edificaciones privadas, los reglamentos fueron modificados dando lugar a nuevas normas, como por ejemplo aquella de 1888 que estableció en 24 metros la altura máxima edificable sobre la avenida. Otras limitaciones, ya de carácter más moderno, imponían la utilización de materiales no combustibles a modo de fomentar la seguridad contra incendios. A su vez, la construcción de medianeras sobre la avenida exigía no sólo materiales determinados, sino una proporción específica de cemento Pórtland.

La construcción de la avenida y la consolidación de los edificios que la delimitan fue lenta y sumamente criticada. A pesar de los esfuerzos realizados para su homogeneidad, en 1896 sus perfiles continuaban siendo irregulares. Los grandes aportes impositivos que se debieron realizar para su construcción provocaron disgustos en algunos habitantes y los constructores se vieron limitados por una serie de imposiciones anteriormente inexistentes que dificultaban la ejecución rápida de los trabajos.

5. SOLSONA, Justo y HUNTER, Carlos. *Avenida de Mayo: un proyecto inconcluso*. Buenos Aires, CP67, 1990.

Sin embargo, el gran crecimiento que vivió el país en la época sucesiva a su inicio constructivo, ayudó a superar la problemática existente y la actividad constructiva avanzó para otorgarle su espacialidad particular.

A pesar de no haber sido ejecutados, se realizaron diversos proyectos relacionados con la avenida. Uno de ellos proponía la creación de dos galerías subterráneas que acompañaran la totalidad de la extensión de la avenida, con cavidades que permitieran el paso de las instalaciones sanitarias, eléctricas y de gas. También se pensó en instalaciones repetitivas que facilitarían la limpieza de las veredas y que sirvieran en caso de incendios. La intención de utilizar el subsuelo con estos fines demuestra un cambio en la concepción del traslado de servicios sumamente moderno para la época, aunque estas ideas ya habían sido implementadas en Europa.

Desde su concepción la avenida fue pensada con una función urbanística fundamental. Siguiendo las ideas urbanas impulsadas por Haussman, la Avenida de Mayo constituía una parte de un proyecto aún más ambicioso: la vinculación de los tres poderes del Estado. La unión entre la Casa de Gobierno con el futuro Palacio Legislativo sería posible a través de la Avenida de Mayo, mientras que la Casa de Gobierno y el futuro edificio de los Tribunales quedarían ligados luego de la concreción de la Avenida Diagonal Norte.

Originalmente los tres poderes nacionales se encontraban en su totalidad alojados entorno a la Plaza de Mayo. Sin embargo, el crecimiento que sufrió la ciudad, sumado a la aparición de nuevas funciones, incentivaron la construcción de nuevos edificios como el Congreso y los Tribunales con una clara proyección a futuro.

Fue así como su ubicación estratégica y la vinculación de grandes sedes gubernamentales la condujeron a una posición jerárquica dentro de la ciudad. No sólo se albergaban en ella residencias para las clases más altas, sino que aprovecharon su localización los grandes estudios de abogados y escribanos, sedes de los diarios de la época, cafés frecuentados por los políticos del momento y lugares de reunión.

La Avenida se convirtió en un espacio de gran movimiento y sede de una serie de acontecimientos que marcaron la historia de la ciudad. Ella albergaba la mayor cantidad de puestos de diarios y revistas y gran parte de los hechos más representativos de la época tuvieron lugar en este eje central de la ciudad como actos políticos, marchas fúnebres de los presidentes del país, así como también los festejos del carnaval y las Fiestas Mayas, sumados a otros acontecimientos recientes también de gran relevancia.

Las grandes innovaciones tecnológicas también hicieron su entrada a través de la avenida. El primer ascensor, el primer ómnibus a motor de 1904 y el primer colectivo en 1929. En 1911 se iniciaron las obras para la realización de la primera línea subterránea de la ciudad que unió la Plaza de Mayo con Plaza Once y que fue puesta en funcionamiento a partir de 1913. La avenida sufrió las consecuencias de la ejecución de esta gran obra, ya que el pavimento tuvo que ser levantado en toda su extensión, pero debajo de este subterráneo también tuvo lugar el primer túnel férreo que atravesó la ciudad. En 1932 otra línea de subterráneo atravesó, en este caso transversalmente, la avenida.

Cuando Le Corbusier realizó un Plan Director para la ciudad de Buenos Aires en 1940 proponía también la organización de diversas actividades entorno a la Avenida de Mayo. Así, el centro de finanzas se ubicaría al lado de Plaza de Mayo, constituyendo un espacio vacío rodeado de los edificios bancarios y comerciales. Un centro de gobierno podría ubicarse al lado de la Plaza de los Dos Congresos, hacia el sur. El edificio del Congreso sería mantenido, pero debían desplazarse las sedes de los poderes legislativo y judicial para favorecer su proximidad.

En el plan propuesto por Le Corbusier se le otorgaba especial valor a la Avenida de Mayo, pero se consideraba que su gran logro de dividir a la ciudad en sectores este – oeste debía ser complementado por otra avenida que lo hiciera en el sentido norte – sur.

Indudablemente la Avenida de Mayo constituyó un proyecto sumamente importante para la ciudad, desde su concepción pretendió elevar a Buenos Aires al nivel de las ciudades cosmopolitas más destacadas del momento. Uno de los primeros edificios construidos sobre la avenida fue el edificio de la Intendencia, ubicado donde originalmente se había pensado el Concejo Deliberante.

Otros aportes importantes a la avenida fueron los edificios para el diario La Prensa y el Pasaje Roverano, además de los grandes hoteles de categoría que en ella se instalaron brindando la más alta atención para huéspedes nacionales e internacionales.



Edificio La Prensa (www.sapiensman.com)



Roverano (www.viajoporargentina.com.ar)

La Avenida de Mayo fue el lugar en donde se inició el uso del hierro estructural en la construcción. Los gruesos pilares de mampostería, los cimientos y las vigas para los techos fueron sustituidos por este material innovador.

Las construcciones elevadas sobre la avenida pretendían darle a Buenos Aires un aspecto europeo y dejar definitivamente atrás el legado colonial que tanto renegó. En 1923 se culmina la construcción del Palacio Barolo, diseñado por Mario Palanti, el edificio más alto de la ciudad en ese momento, obra que se convertiría en un símbolo de la avenida y un hito para la ciudad.

El eclecticismo de principio de siglo había acentuado en sus construcciones los valores monumentales produciendo un collage que le quita unidad a las obras dentro de la diversidad. La primacía de la individualidad hace perder la idea original del proyecto, permitiendo la libertad. Fue así como entraron en la avenida edificios como el de Siemens y del diario Crítica, exponentes de una arquitectura moderna fuera del proyecto cerrado, pero que se niega ante la renovación y queda en abandono, dando lugar a la expresión de la modernidad hacia el norte de la ciudad.

El sutil deterioro en el tiempo de la conformación inicial de Buenos Aires se debe a la falta de acción y renovación y un respeto hacia lo edificado, que fue concebido más como un monumento que representaba un momento histórico del país.

La Avenida de Mayo es el patrimonio más significativo de Buenos Aires que permite entender su pasado arquitectónico siendo a la vez una singular propuesta urbana. Establece un diálogo entre la arquitectura de ayer y la de hoy.



Avenida de Mayo en la actualidad (Autora)



### Plaza de Mayo

En 1925 se propusieron diversos proyectos ante la Comisión Estética Edilicia con el objetivo de modificar toda el área de Plaza de Mayo. Entre los proyectos destacados podemos nombrar dos: el del arquitecto Moretti en asociación con el escultor Brizzolara y aquél del arquitecto Maillart.

El proyecto de Maillart proponía un ensanche de la Casa de Gobierno hacia el este, además de nuevos edificios en el área, todos vinculados a través de jardines.

Ya en 1934 la necesidad de reconstrucción y renovación se hacía evidente en la zona de la plaza. El arquitecto Jorge Kalnay fue especialmente invitado para formar parte de una Comisión que analizara la situación de este espacio público.

Algunas intenciones básicas como las de Moretti y Brizzolara pretendían suprimir toda construcción ubicada en el predio ocupado por la Casa de Gobierno para lograr visuales hacia el río. Aparecerían en su lugar terrazas y jardines.

A su vez existían intenciones de ampliar la plaza en las direcciones norte, sur y oeste para que sus límites coincidieran con el inicio de las diagonales. La Casa de Gobierno se mantendría en Plaza de Mayo, pero del Cabildo sólo se conservarían los cinco arcos frontales, marcando en bronce la planta que ocupaba y todo proyecto que quisiese ser realizado en la plaza debía adaptarse a las nuevas limitaciones que se crearían.

Kalnay expuso su propio punto de vista en el Primer Congreso Argentino de Urbanismo, llevado a cabo en 1937. Según él la plaza tenía un carácter monumental y emblemático que se lograría a partir de un conjunto de edificios proporcionados y homogéneos que la bordearan. El Cabildo desarrollaría el rol de Arco de Triunfo, mientras que la Catedral ocuparía el lugar de Panteón. La circulación debía ser subterránea para facilitar el cumplimiento de su función como centro de reunión y sus proporciones originales no debían ser profundamente alteradas.



Vistas aéreas de la plaza ([www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br))



([www.unt.edu](http://www.unt.edu))

### Terminales de Ferrocarril

La introducción en el país de los ramales ferroviarios requería también de la construcción de terminales acordes a la escala de la gran obra de transformación que sufrió la ciudad. Así es como en el lapso comprendido entre 1880 – 1900 se ejecutaron diversas terminales y se renovaron estaciones intermedias.

El desarrollo de la infraestructura del ferrocarril fue tan rápido como su nivel de uso. La cantidad de pasajeros y las cargas que se transportaban superaban a las instalaciones concebidas en un inicio. Así se llevaron a cabo las nuevas terminales, ejecutadas evidenciando el estilo europeo al que aspiraba Buenos Aires y exhibiendo particularmente un carácter inglés.

La terminal del Ferrocarril Sud, ubicado enfrente del Mercado de Constitución, era ya insuficiente para el volumen de pasajeros y cargas que debía transportar. En su lugar se ejecutó el proyecto de la nueva estación de Constitución, desarrollado por Parr, Strong & Parr en 1883 en Londres. Para su materialización fueron necesarias diversas modificaciones. Además de la edificación de una nueva estación, su concreción requería la adquisición de nuevos terrenos y la apertura de tres calles. Finalmente la nueva estación fue inaugurada en 1885.



Mercado de Constitución  
([www.atlasdebuenosaires.gov.ar](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar))



Primera Estación de Constitución, 1866

En cuanto a su composición, la estación fue concebida como un castillo. Posee un volumen central saliente en donde se ubica el acceso principal, dos volúmenes adyacentes y dos volúmenes esquineros exentos.

El lenguaje exterior presenta pocos detalles, entre los cuales se destacan el reloj y grupo de esculturas.

La nave se encuentra cubierta por grandes superficies vidriadas sostenidas por una estructura de arcos de hierro empotrados en los muros laterales.



Estación de Constitución en 1884  
([www.atlasdebuenosaires.gov.ar](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar))



Estación de Constitución en 1900

Al momento de su construcción la terminal se emplazaba aún en una zona semirural, con calles adoquinadas y rodeada de construcciones bajas. Sin embargo, en 1899 se realizó el proyecto para la extensión de las plataformas, cuya construcción fue iniciada en 1901.

Las ampliaciones para la terminal no cesaron hasta 1912, cuando ya se había alcanzado el número de nueve plataformas y las vías originales se habían cuadruplicado.

Exteriormente el edificio también sufrió modificaciones: aparecieron nuevas mansardas, el volumen de la cúpula central se acrecentó y la ornamentación se multiplicó.

Las estaciones dejaron de ser meras construcciones funcionales para convertirse en edificios con una verdadera participación social. Se incluyeron en ellas confiterías, peluquerías, lugares de reuniones y locales comerciales, provocando un movimiento en su interior digno de una construcción de tal envergadura.

Entre 1910 – 1930 la red ferroviaria se multiplicó a niveles anteriormente desconocidos. Fue durante esa época que se construyeron las terminales más importantes. Sin embargo, la Gran Guerra afectó las exportaciones del país y, a partir de 1930, las actividades edilicias comenzaron a decaer. Se redujeron los gastos, se suspendió la adquisición de materiales extranjeros y se detuvieron obras monumentales como la nueva estación de Constitución.



Red actual de transporte terrestre ([www.atlasdebuenosaires.gov.ar](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar))  
En azul se destacan las vías ferroviarias

### Constitución

La construcción de la nueva Terminal de Retiro favoreció el aumento de movimiento en la zona norte del país. Así como en Retiro se concentraba el movimiento del norte, centro y litoral del país, Constitución respondía a la parte sur. Estas dos terminales eran polos espejados, unidos a su vez a Puerto Madero.

De esa manera, luego de la renovación de Retiro, se hizo inminente la extensión de la estación Constitución. Fue realizado el proyecto para una nueva estación, pero la Primera Guerra Mundial y la crisis económica impidieron su realización.

La iniciativa para la realización de esta obra fue reactivada recién en 1922 con un proyecto modificado, realizado por Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas. Se ejecutaron nuevas plataformas, ascendiendo el número de plataformas a catorce, así como también nuevos puentes carreteros.



Estación de Constitución en 1923  
([www.atlasdebuenosaires.gov.ar](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar))



Estación de Constitución en 1935

La planta terminó configurada por un rectángulo con un hall central cubierto por una bóveda de cañón corrido con arcos de acero y losas de cemento.

El edificio original no se demolió, pero sí se le anexaron nuevas construcciones para lograr una mayor comodidad ante el flujo incesante de los pasajeros.

### III. Planes

De acuerdo con información consultada de la revista Summa<sup>6</sup> destaco lo siguiente.

Las pautas de desarrollo y crecimiento fundadas en períodos anteriores se consolidaron durante la etapa comprendida entre 1880 y las primeras décadas del 1900. Indudablemente la construcción de gran parte de nuestro patrimonio arquitectónico se inició luego de la Federalización de la ciudad y le brindó a Buenos Aires un perfil propio. La producción arquitectónica de este período fue incesante y contribuyó notablemente a la configuración actual de la ciudad.

Las obras realizadas fundaron la infraestructura económica del país: los ferrocarriles, los puertos, sus instalaciones y servicios. Las formas continuaban siendo europeas, no sólo francesas e italianas, entre otras, sino que también hicieron su entrada nuevas corrientes antiacadémicas.

El cambio de escala y la utilización del modelo liberal se hacen evidentes. La urbanización ocupa un lugar central y crece exponencialmente.

La expresión arquitectónica asimila definitivamente como modelo el historicismo y Buenos Aires es testigo de la construcción de diversos edificios públicos no sólo de carácter gubernamental, sino también de teatros, hospitales, aduanas, bancos, edificios eclesiásticos, museos, ministerios y hasta conventillos. El progreso se extendió también a los capitales privados y se vivió un verdadero entusiasmo por el cumplimiento del centenario de la ciudad demostrado por la enorme producción edilicia.

Con la entrada del siglo XX hace su aparición un nuevo estilo proveniente de España, el Modernismo Catalán, adoptado por la burguesía comercial en ascenso que buscaba una expresión que la diferenciara de aquella tradicional, representada por el academicismo francés.

En este período la Argentina atraviesa una gran etapa de desarrollo con un volumen de construcción que para un país joven fue inimaginable. Fue así que consolidó su imagen a nivel internacional como una de las grandes naciones.

Ya durante el período que abarca desde 1914 a 1943 toda la inmigración recibida por el país en momentos anteriores quedó definitivamente asimilada. Gracias a la llegada inmigratoria y su asentamiento en el país apareció la clase media, que no sólo se introdujo con éxito en la sociedad, sino que también lo hizo en el gobierno.

Sin embargo, esta sociedad integrada no poseía aún una expresión que la representara. En su búsqueda se acudió a las raíces mismas de la sociedad, a España, a la vieja América, pero fusionando los estilos con una ideología aún europea, dando lugar al eclecticismo.

A diferencia de la postura adoptada originalmente, fue éste el momento en el que el pasado español, al que se opuso Buenos Aires desde su independencia, comenzó a ser no sólo aceptado, sino respetado y admirado. Junto a él hicieron su entrada en la ciudad otras corrientes internacionales, entre las cuales se puede mencionar la aparición del racionalismo en la década de 1930, corrientes diversas que encontraron sin duda su lugar en la ciudad, con más o menos fuerza.

El ascenso del nazismo también tuvo su aceptación por parte de los gobiernos totalitarios locales, dando lugar a una nueva arquitectura monumental, con variación en su estilo, pero cuyo objetivo siempre fue la demostración del poder y majestuosidad del Estado.

Durante los gobiernos del General Perón se produjeron grandes cambios a nivel social. Las clases más desfavorecidas encontraron su participación política y se realizaron migraciones internas que provocaron la reorganización de la ciudad, con la aparición de villas miseria localizadas periféricamente.

La postura del Estado fue fundamental. Se favoreció a los grupos más necesitados, llevando a cabo la construcción del mayor número de viviendas de la historia argentina y se instituyeron nuevos servicios sociales de salud, educación y turismo, entre otros.

Sin embargo, no se concretaron las propuestas de infraestructura tecnológica y económica que se venían desarrollando hasta el momento y encontraron un punto de estancamiento.

La búsqueda de la expresión arquitectónica propia se detuvo para dar lugar a soluciones homogéneas para todo el país que únicamente seguían los criterios anacrónicos de los gobiernos autoritarios de Europa.

Durante el reciente período comprendido entre 1955 y 1973 la inestabilidad tanto política como económica consolidó el estancamiento que se dejaba entrever anteriormente.

Los emprendimientos realizados en esta época provienen del ámbito privado. Por lo tanto, en cuanto a la arquitectura, se desarrollaron edificios de oficinas, fábricas, bancos y edificios de departamentos.

La producción de viviendas populares se detuvo, ya que no se contó con el apoyo oficial para su realización, con el consecuente aumento del déficit habitacional. Recién a fines de los años 1960 se reactivó la iniciativa del gobierno en este aspecto.

6. WAISMAN, Marina. *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*. Buenos Aires, Ediciones Summa, 1978.

Las corrientes internacionales continuaron siendo inspiradoras, pero con la modificación de que empezaron a ser estudiadas profundamente, evitando imitaciones superficiales. De esta manera se llevaron a cabo obras de calidad técnica y de diseño.

A pesar de la mínima concreción de obras, fue valioso el aporte realizado por los concursos desarrollados en este período. Si bien muchas obras no lograron ser ejecutadas, sí se produjo un nuevo flujo de ideas, incluso de planificación urbana, que lograron una conciencia y reflexión que luego comenzaron a ser aplicadas.

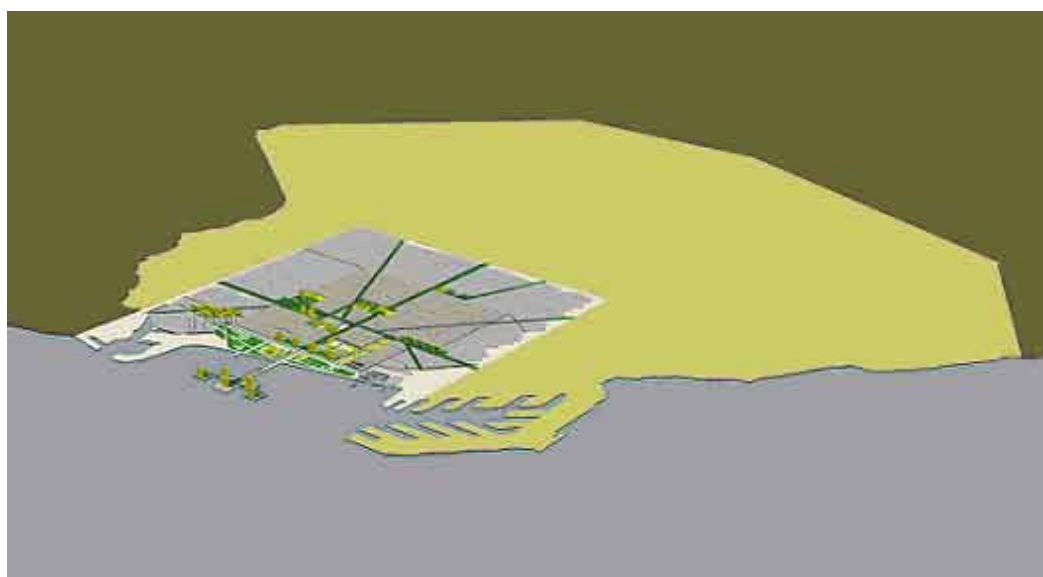
**Propuestas para la ciudad**

De acuerdo con la bibliografía consultada se elaboró lo expuesto a continuación.

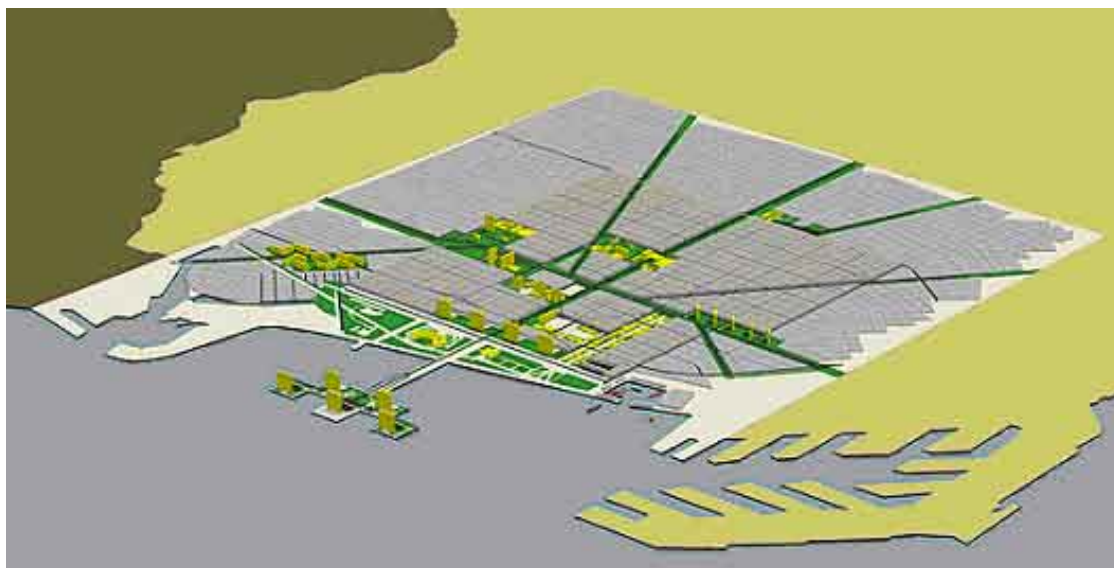
Ya desde el Plan propuesto por Le Corbusier en 1938 la remodelación del barrio sur, antiguo centro histórico de Buenos Aires, constituía un punto primordial a tener en consideración.



Plan Maestro para Buenos Aires de Le Corbusier y Jeanneret con participación de Hardoy y Kurchan (www.urbanismo.8m.com)



(www.urbanismo.8m.com)



(www.urbanismo.8m.com)

En 1956 se conformó un grupo técnico encabezado por uno de los discípulos de Le Corbusier, Antonio Bonet, para llevar a cabo este objetivo. Diversos profesionales participaron del proyecto contando con el respaldo oficial, pero constituyendo una iniciativa privada.

El área de intervención comprendía 110 cuadras en una superficie poco mayor a 2.000.000 m<sup>2</sup> en un sector que quedó relegado en la ciudad, contribuyendo al enorme desequilibrio existente entre los barrios norte y sur. Una propuesta pretendía la utilización de esas tierras para albergar a 450.000 personas, transformándola en un área residencial.

El proyecto proponía una serie de ideas nuevas que para su realización requerían de la desaparición de lo existente. La organización en manzanas se consideraba fuera de escala y se pretendía la construcción de monobloques dentro de supermanzanas.

El vínculo de comunicación con el resto de la ciudad estaría dado por una autopista sobreelevada con circulación separada para peatones y automóviles que desembocaría en la Avenida 9 de Julio.

El modelo que se buscaba aplicar provenía una vez más de ejemplos europeos y, a pesar de que poseía la intención de darle a la ciudad una nueva imagen, para lograrla debía desaparecer aquella ya existente.

Las críticas realizadas respecto al proyecto del grupo dirigido por Bonet se apoyaban en aspectos técnicos y financieros y rara vez con la base de una conciencia acerca del valor del centro histórico de la ciudad. La complejidad del proyecto propuesto y la envergadura del mismo no permitieron su ejecución.

Era usual que las propuestas de planificación urbana, aún luego de décadas de proyecto, quedaran únicamente dentro de un marco teórico. La inestabilidad política que sufrió el país durante medio siglo facilitó el estancamiento de las ejecuciones de obras.

Posteriormente se planteó un nuevo plan que tenía también como objetivo la remodelación del barrio sur, tomando como base el Plan Regulador de 1958 y que fue desarrollado por un equipo técnico esta vez dirigido por Juan Kurchan, también discípulo de Le Corbusier.

El descenso poblacional que se verificaba en la zona era una de las demostraciones del deterioro progresivo que iba afectando el área.

Para lograr la revitalización de la zona se pretendía una alteración de usos y modos de edificación. No sólo se pensó en fomentar el uso residencial, sino también en favorecer la integración de actividades diversas.

A pesar de haber sido un estudio profundo y detallado que se desarrolló entre 1958 y 1970, tampoco favoreció la rehabilitación de las construcciones ya existentes y se pretendía el rediseño de la totalidad de la zona. De todos modos, fue otro de los tantos proyectos que nunca fueron concretados.

En 1958 surgieron el Plan Regulador y un Plano Director. Con su formulación se verifica una crítica hacia los planes elaborados hasta 1948, ya que esas propuestas no siguieron una misma línea de ideas transformadoras. Sin embargo, a partir de 1948 sí surgió una coherencia y es por eso que el Plan Regulador produjo la continuidad de esas ideas.

Para la formulación del Plano Director el tema específico de la zonificación adquirió un valor predominante. Se pensaba que la aglomeración urbana no dependía de la cantidad de población, sino de la





Plan Director 1958 (www.la-floresta.com.ar)

Otro punto privilegiado por el Plan era la clara división entre ciudad capital y sus alrededores. Con ese objetivo se proponía la creación de una autopista central, prolongación de la ruta Panamericana y el acceso sur, que le brindaría a la ciudad una circulación transversal central, relegando el sistema de circulación que converge al centro de la ciudad.

El Plano Director no sólo aspiraba a la reorganización circulatoria de la ciudad, sino que también pretendía la demolición de los diques de Puerto Madero para que en esa área se estableciera la zona residencial en ese momento instalada en el área central. La ciudad capital sería sede únicamente de las actividades administrativas, financieras y comerciales, mientras que la transformación portuaria no requería de la conservación de las construcciones precedentes.

Los alrededores de la ciudad capital albergarían industrias, servicios y residencias.

La inalterable división entre capital y alrededores propuesta por el Plan Director constituye el punto culminante de centralización de la ciudad, ya que se proponía una división física lograda a través de la instalación de la autopista y la división funcional mediante la localización específica de las diversas actividades.

El objetivo pasaba a ser entonces la organización de los alrededores constituidos por 44 barrios que iban a carecer de su antiguo punto central.

Se otorgó especial atención al tema circulatorio, con una serie de 10 avenidas a ser realizadas, entre ellas la continuación de la Avenida 9 de julio, único proyecto que se completó 25 años después.

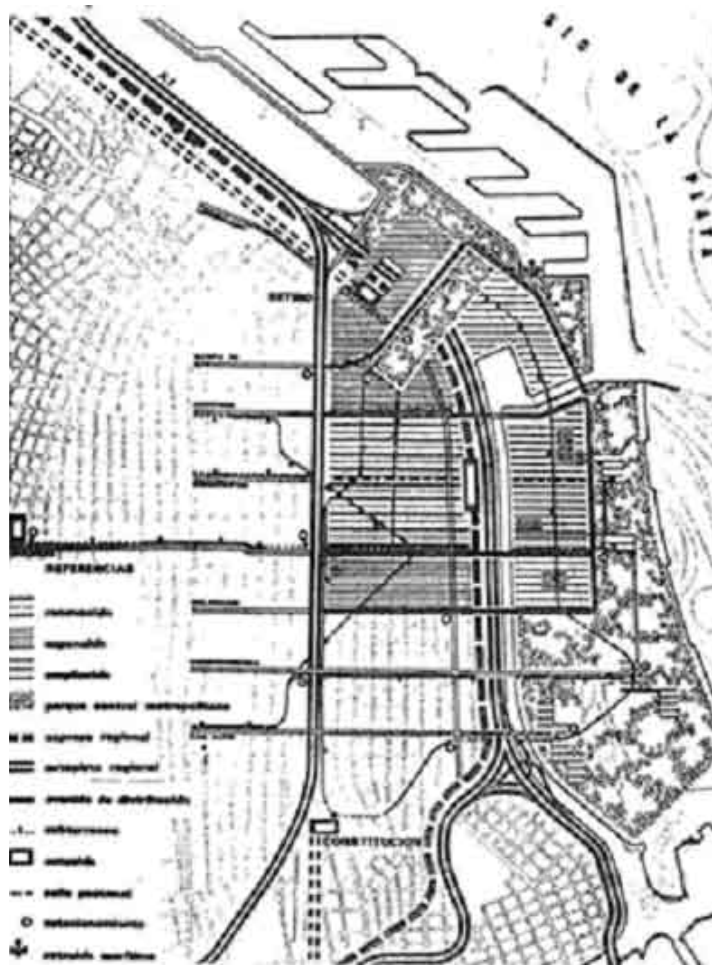
Para la conformación del sector cultural el Plan pretendía la relocalización del Jardín Zoológico en la zona de Ezeiza para utilizar ese espacio verde para albergar viviendas.

Un aspecto positivo del Plan fue la toma de conciencia en la población acerca de la organización y estructuración de la ciudad.

En 1960 la Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos solicitó una ley que regulara la situación de las viviendas y se elevó al Congreso un proyecto que tenía como fin favorecer la vivienda industrializada y la realización de viviendas mínimas para la población más carenciada. Esta ley no tuvo consecuencias positivas, sino que agravó aún más la situación social del país gobernado por un régimen militar.

Al terminar la década de 1960 se produjo, gracias a emprendimientos privados y regulaciones oficiales, una explosión arquitectónica sin precedentes: la city. La ciudad de negocios, emplazada en donde se ubicaban las empresas de Catalina's Warehouse, Bemberg y el Parque Japonés después, es el máximo exponente de la arquitectura moderna y progresista en Buenos Aires.





Plan Regional Metropolitano para el año 2000, realizado en 1969  
(www.vitruvius.com.br)

La idea de recuperar esa zona estaba presente ya desde el Plan Regulador de 1958, aunque con destinos de usos muy distintos a los que ahora se desarrollan en ella.

En 1960 se activó el Plan Regulador y se iniciaron las operaciones de revitalización de la zona de Catalinas Norte basándose en los diseños de Clorindo Testa de 1959/1960 con el objetivo de caracterizar la zona sin perder su vínculo con el resto de la ciudad.

A pesar de la crisis económica y política que atravesaba el país, se conformó una Comisión de Catalinas Norte en 1961. Se comenzó con un estudio de terrenos y rentas, pero la Comisión tuvo una corta duración, resolviéndose en 1966, junto al golpe militar. Durante el gobierno de facto se realizó la venta de 9 predios en donde se instalaron diversas empresas como IBM, Sheraton, Aerolíneas Argentinas, SEGBA, etc.

La urbanización de la zona se desarrolló a través de concursos individuales, sin la necesidad de guardar una imagen de conjunto coherente.

Resumiendo, desde 1930 la inestabilidad fue lo que caracterizó a la situación del país, culminando con el golpe militar de 1976 que afectó profundamente el desarrollo de la ciudad, en donde se adjudicaron obras de gran envergadura y de carácter público a manos privadas.

Considerando los trazos urbanísticos de la última etapa de la ciudad de Buenos Aires, es decir desde 1989 en adelante, a pesar de que el estancamiento también se hizo presente, hubo a su vez un cambio notorio en cuanto a los objetivos de planificación, dando lugar también a la participación.

Existen contradicciones, ya que por un lado se buscaba extender el área urbanizada y, por otro, densificar el tejido urbano existente.

La ciudad cedió ante las propuestas que mayor lucro ofrecían y, siguiendo la ideología del mayor aprovechamiento, se instituyó una modalidad urbana.

Durante el largo período militar hubo grandes pérdidas que recién hoy son tomadas en cuenta. Los espacios originales se modificaron profundamente, los espacios verdes se vieron indudablemente reducidos y obras sumamente valiosas fueron destruidas.

Alfredo Garay, secretario de Planeamiento de la Municipalidad, observó que el Código de Edificación,

al ser una estrategia a cargo del Estado, dejaba de lado a los usuarios y propuso una modificación al código que permitiera una participación más pluralista.

Se dio prioridad a la continuidad de la centralidad, la resolución del desequilibrio entre los barrios norte y sur de la ciudad y la revitalización de la zona residencial del centro de la ciudad con subcentros en donde se desarrollarían diversas actividades. Con estas ideas el Estado recuperó su imagen como protagonista de la planificación urbana a través de la participación activa del Municipio.

Dentro de este nuevo clima de cambios se iniciaron las acciones en la zona portuaria de Buenos Aires. El proyecto de revitalización de Puerto Madero constituye un área de intervención de 170 hectáreas destinadas a actividades variadas de uso social, recuperando la ciudad su relación con el río. La recuperación del vínculo río – ciudad provoca el retorno de Buenos Aires a sus raíces porteñas y el cumplimiento de todo un ciclo de historia urbanística.



### 3\_ Buenos Aires actual

*Buenos Aires vuelve a sus raíces porteñas*

Recuperación de la zona portuaria: Puerto Madero

Recuperación del patrimonio ferroviario: Estación de Constitución

Recuperación de la zona sur: el barrio de Barracas

Recuperación de la residencia aristocrática: Palacio Duhau

Conclusiones





Propuesta de Le Corbusier para la ciudad de negocios, 1938  
([www.urbanismo.8m.com](http://www.urbanismo.8m.com))

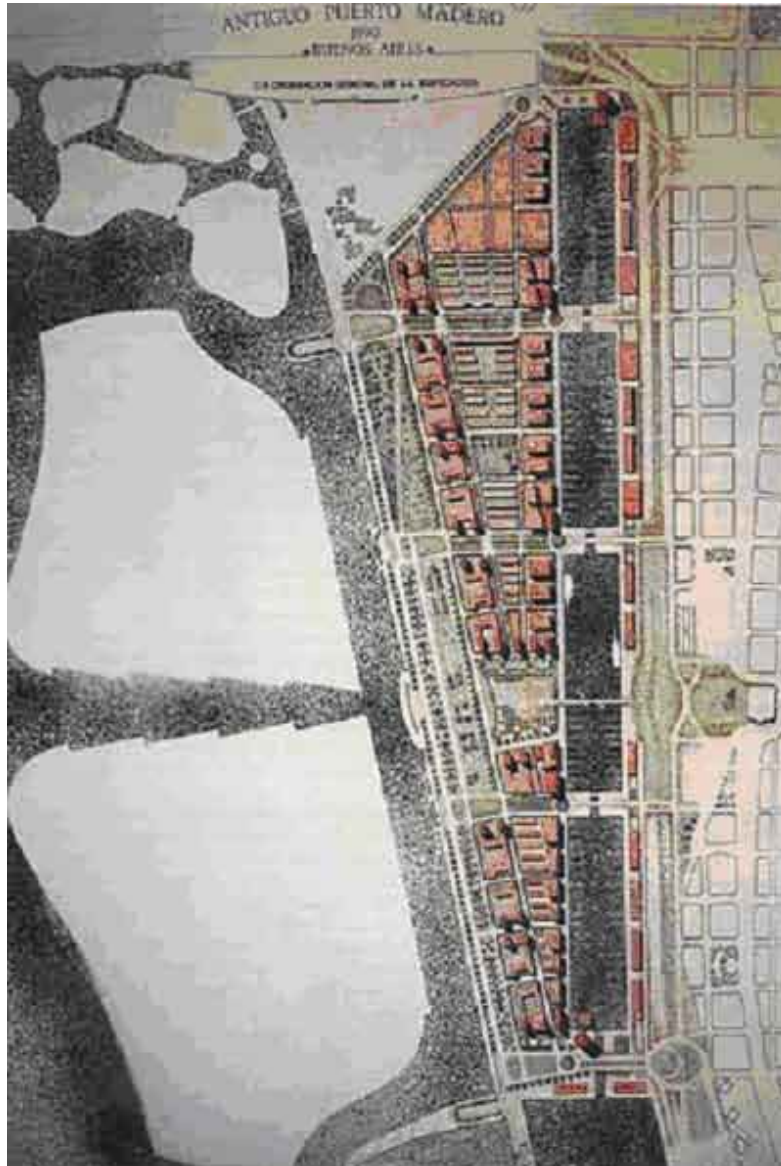
El ejido básico de Buenos Aires fueron siempre las cuadras. Luego, la apertura de la Avenida de Mayo y las diagonales liberaron el espacio y relegaron el concepto de las cuadras. Últimamente se produjeron diversos cambios en su utilización y proporción y, por lo tanto, se busca lograr un sistema de disposición edilicia que permite un desarrollo coherente de la ciudad.

En la Avenida de Mayo, por ejemplo, se construyó entre medianeras y se privilegió la continuidad de frentes homogéneos. Sin embargo, este concepto no fue funcional para el establecimiento de viviendas, ya que no respeta las necesidades de asoleamiento, ventilación, etc., y por lo tanto no sirvió a sus primeros fines (residencia de gente acomodada que se desplazó hacia la zona más aireada).

Le Corbusier introdujo la idea de modernización de la salubre cuadra, creando edificaciones masivas con espacios comunes: la supercuadra. Actualmente los códigos de edificación y planeamiento urbano favorecen la disposición en supercuadras para que el crecimiento de la ciudad se realice con higiene, aireación y espacios comunes.

Las instalaciones de Puerto Madero no cubrían las necesidades de las nuevas actividades diversificadas en relación al comercio, la administración, etc., que se desplazaron a la nueva city. Y luego de años de desuso la degradación progresiva del lugar lo transformó en un foco de peligro que atentaba contra la seguridad de la propia ciudad que lo creó como el centro de su integridad. Fue entonces cuando Buenos Aires le fue dando su espalda hasta el momento de buscar una solución al problema de recuperación de un espacio abandonado y amenazante.

Se presentaron diversas propuestas y se optó por mantener los docks con su estructura homogénea y fácil de restaurar con la participación de capitales privados ligados a la cultura, recreación, gastronomía.



Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero de Busquets y Alemany  
([www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br))

Este espacio siempre fue de un potencial enorme, ya que se encuentra próximo al microcentro, junto al río y a la reserva ecológica, siendo abierto, con espacios verdes, difíciles de disponer en una gran ciudad. Puerto Madero quedó enmarcado por la línea determinada por los galpones y la costanera.

La transformación portuaria respetó trazas geométricas, la relación ciudad – río y determinó un nuevo perfil urbano para Buenos Aires con una innovadora propuesta de refuncionalización.

Las construcciones originales de Puerto Madero fueron hechas siguiendo la dirección de los diques, ubicándose a ambos lados de los mismos. Se encuentran ubicados a intervalos regulares y su presencia es la imagen consolidada de Puerto Madero.

En la dirección norte – sur Puerto Madero se encuentra organizado en bandas. El espacio restante entre la línea de los galpones y la línea conformada por las edificaciones de la ciudad fue ocupado por una autopista que refuerza la separación entre la ciudad existente y la nueva extensión.

La disposición de las bandas de oeste a este es de la siguiente manera: el frente de la ciudad, la autopista y calles adyacentes, galpones, diques, Puerto Madero y la Costanera. Salvo la última franja, la de los jardines de la costanera, que sigue una dirección paralela al frente del río, todas las demás son paralelas entre sí.

En sentido perpendicular existen cinco muelles de acceso al puerto separados por 650 a 770 metros de distancia entre ejes.

Virtualmente participan también de este sector la Plaza y la Avenida de Mayo como prolongación natural de la configuración que fue su origen.

Además de las evidentes trazas geométricas del sitio, las visuales logradas en la zona son de suma importancia. Se logró también enfatizar los ejes existentes mediante su prolongación aun entre los diques, conformando visuales y axialidades que se propagan hasta el río.

La transformación de Puerto Madero fue una obra de reconversión trascendental. La refuncionalización de los edificios existentes no sólo modificó las actividades del puerto realizando un cambio de uso portuario a uso urbano, sino que revitalizó un sector que había dado origen a la ciudad y que, con el desuso, había sido olvidado.



Refuncionalización de los antiguos docks

En la actualidad los usos que Puerto Madero ofrece a la población son variados. Hay residencias, actividades culturales, ofrecimientos gastronómicos y sociales. La transformación tomó como modelo ejemplos europeos y norteamericanos, pero logró una renovación que le dio carácter nuevamente al lugar más significativo quizás de la ciudad.



Puente de la Mujer en Puerto Madero, diseñado por Santiago Calatrava

Hoy día conviven lugares de recreación cultural con viviendas, siendo un espacio exclusivo de oportunidades inmobiliarias, ofreciendo una diversidad de comercios, cines, restaurantes, etc. Convive un concepto nuevo de arquitectura con un pasado arquitectónico muy emblemático de los años 1880.



Complejo de viviendas en Puerto Madero

La fachada urbana de Buenos Aires sigue manteniendo ese respeto hacia su patrimonio y ayuda a una preservación de sus características, conservando lo viejo con un agregado de nueva energía, entusiasmo, aire, hilando la arquitectura a través del tiempo.

Es muy difícil que el gobierno hubiera podido hacerse cargo de la transformación de Puerto Madero. Se pudieron conseguir inversiones para la concreción de las ideas transformadoras. Fue así que los edificios inutilizados se convirtieron en lugares sociales, de recreación, servicios, etc., y reubicaron a Puerto Madero en el punto más atractivo de la vida actual de la ciudad.

### **Recuperación del patrimonio ferroviario: Estación de Constitución**

En esta sección se hace referencia entre otros al trabajo específico del Arq. Fabio Grementieri<sup>7</sup> y un informe del ONABE<sup>8</sup>, el Organismo Nacional de Administración de Bienes, en donde se desarrollan las propuestas de recuperación realizadas en la Estación de Constitución.

La revolución industrial impulsó la construcción de numerosos edificios e instalaciones que luego cayeron en el desuso.

Ese abandono natural que se produjo debido a los cambios de las actividades en las diversas ciudades se agravó debido al desinterés o imposibilidad de mantener en caso específico a las estaciones de ferrocarril, dejándolas libradas al deterioro progresivo. En algunos casos, en vez de ser refuncionalizados o reacondicionados a las nuevas demandas, fueron demolidos o desmantelados.

En 1999 se realizaron diversas licitaciones con el fin de ejecutar intervenciones de reciclaje y restauración en distintas terminales de ferrocarril. Los proyectos fueron aceptados por la Comisión de Museos, Monumentos y Lugares Históricos sin introducir modificaciones en las propuestas que no otorgaban especial valor a estas construcciones de carácter patrimonial.

Por ejemplo, el hecho de que la Estación de Constitución presentara diversos estilos en su aspecto provocó que no fuera declarada Monumento Histórico Nacional mientras que es justamente el hecho de que fuera testigo de los cambios en la concepción arquitectónica nacional aquello que le da mayor valor. Sin embargo, esa decisión está siendo revisada y se considera la posibilidad de otorgarle dicho título, conscientes hoy de la pérdida que sufrió en sus intentos de conservación.

7. GREMENTIERI, Fabio. "Emergencia patrimonial en Argentina". *La Nación* (2002).

8. "Se inauguraron las obras de la Estación Plaza Constitución". *ONABE* (30/09/2005).



En la actualidad esos espacios recobraron su valor, ya que existen antecedentes de transformaciones que permitieron exitosamente la reutilización de esas instalaciones, logrando a su vez otorgarle un carácter propio con una identificación histórica de la zona. Los trabajos dirigidos por Ricardo Asín de la Universidad de Belgrano, de la que formo parte, fueron tenidos en cuenta por los representantes del Estado, dando una propuesta de intervención integral para la zona.

De las intervenciones realizadas en la Estación de Constitución, fue en 2001 que se iniciaron las obras de remodelación de su fachada, cuando el deterioro era evidente y hasta existían posibilidades de desprendimientos.

Se observaron diversas patologías como la presencia de humedad, fisura, corrosión, etc., y se iniciaron las acciones con el objetivo de reemplazar algunas de las piezas más comprometidas. Sin embargo, las obras no pudieron continuar desarrollándose debido a la falta de presupuesto.

El deterioro continuaba avanzando y fue en 2003 cuando se reactivó la intención de culminar con las obras interrumpidas. Los criterios adoptados fueron similares. Como primera medida se realizó un relevamiento de la fachada y posteriormente se procedió al reemplazo de las piezas más deterioradas y la restauración de las restantes.



Estación de Constitución (Autora)

El plan de obra fue muy abarcativo. Se repusieron piezas faltantes, se repararon sus esculturas, se realizaron intervenciones de limpieza y anclaje, se confeccionaron nuevas barandas, se recrearon los colores originales, se realizó una verdadera puesta en valor de la estación.

La intervención finalmente realizada incluyó también la instalación de nuevas escaleras fijas y mecánicas, ascensores, nuevos bloques sanitarios, un sistema de seguridad, tres nuevos accesos y 1500 m<sup>2</sup> nuevos de construcción.



Hall central luego de las intervenciones (Autora)



Hall central luego de las intervenciones ([www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

Es importante tomar conciencia y valorar el rol que todo el sistema ferroviario tuvo en la ciudad. A pesar de que hoy en día ramales estén en desuso o el uso masivo del ferrocarril tenga la competencia de otros medios de transporte, es necesario respetar ese pasado no sólo restaurando una de sus estaciones, sino con una puesta en valor que afecte a todo el patrimonio ferroviario.

### Recuperación de la zona sur: el barrio de Barracas

De acuerdo con los datos existentes y unos artículos de Constanza Durán<sup>9</sup> y Roxana Fernande<sup>10</sup> publicados por el Diario Clarín relativos a los proyectos de recuperación de Barracas se destaca lo siguiente.

La zona de Barracas tiene su origen ligado al puerto y al ferrocarril. Se instalaron galpones cerca del Riachuelo para facilitar el almacenamiento de productos destinados a la exportación o de aquellos que procedían del exterior. Luego se transformó en un barrio donde predominaban las casas quintas y mansiones de las clases más pudientes. Sin embargo, la fiebre amarilla de fines del 1800 provocó el traslado de la población hacia el norte de la ciudad, dejando atrás un barrio sur despoblado.



Barrio de Barracas ([www.buenosairesantiguo.com.ar](http://www.buenosairesantiguo.com.ar))

En los actuales barrios de La Boca, Barracas y Avellaneda, que a comienzos del 1900 eran todavía uno solo, se instalaron curtiembres, frigoríficos y diversas fábricas. De esa manera, las industrias produjeron un nuevo movimiento en la zona. El asentamiento de las residencias en el barrio se consolidó a través de las construcciones realizadas para los trabajadores de las fábricas.

Sin embargo, en la década del 1970 la crisis nuevamente afectó desfavorablemente la zona. Se produjo el cierre del Mercado del Pescado y la industria nacional quebró, provocando el cierre o traslado de gran cantidad de plantas que ahí se ubicaban.

9. DURÁN, Constanza. "En el sur de la ciudad, ahora las inversiones apuntan a Barracas". *Clarín* (12/07/2005).

10. FERNANDE, Roxana. "En Barracas habrá un nuevo circuito cultural y turístico". *Clarín* (05/01/2000).



El abandono

Fue así como el sur de la ciudad quedó despoblado y abandonado al deterioro con las típicas arcadas del ferrocarril vacías durante casi un siglo. Las casas también se fueron deteriorando. El Estado destinó montos muy escasos para el mantenimiento del espacio público de ese sector y lentamente se relegaron esos barrios sureños, provocando la instalación de sitios precarios de residencia para gran cantidad de personas en forma desorganizada.

La estructura urbana del barrio de Barracas fue determinada a través de dos funciones básicas: aquella de punto de carga y descarga para el original puerto de Buenos Aires y aquella de vinculación con el centro de la ciudad mediante la actual Avenida Montes de Oca.

El tejido urbano es compacto, las construcciones son continuas y el barrio prácticamente carece de espacios abiertos.

La desigual evolución de las distintas zonas de la ciudad se acentuó notablemente, siendo el sur muy desfavorecido con deficientes vías de comunicación, mal iluminadas y seguridad precaria.

En la actualidad se busca revitalizar la zona, convertirla en un centro de actividades culturales y un nuevo punto en el circuito turístico de la ciudad reciclando las antiguas fábricas para albergar residencias, oficinas y comercios. Sin embargo, la intención de motivar el desarrollo de nuevas actividades debe realizarse de manera organizada y regulada.

Por ejemplo, en la tradicional fábrica de productos alimenticios Bagley se concretará un proyecto que prevé 250 departamentos con un parque y distintos restaurantes. De la misma manera se realizaron proyectos que incluyen nuevas viviendas en el edificio de Química Estrella, un centro comercial y oficinas en la ex fábrica de Canale y diversos lofts y comercios en restantes edificaciones. También la estación ferroviaria será objeto de esta gran transformación, se busca la recuperación de las arcadas para el desarrollo de actividades culturales y la renovación de la única estación de estilo art nouveau que existe en la ciudad. También se prevén obras para la mejora de calles, veredas, plazas y el mobiliario urbano de la zona. Liderando esta refuncionalización el gobierno porteño mudó parte de la Secretaría de Seguridad al edificio de Alpargatas.



Fachadas Emprendimiento MOCA (ex Fábrica Bagley) ([www.reporteinmobiliario.com](http://www.reporteinmobiliario.com))

Barracas tiene una ubicación privilegiada, donde aún existen terrenos amplios y a bajos costos, las calles conservan el empedrado original y se observan numerosos árboles. Además, la proximidad respecto a Puerto Madero, al tradicional barrio de San Telmo y al microcentro y la presencia de diversas construcciones con valor patrimonial, como por ejemplo su singular estación de ferrocarril, hacen de este barrio una zona con características similares, pero en escala diferente a la de Puerto Madero, cuya recuperación significó un logro sociocultural valioso, tanto en su refuncionalización como en su propuesta inmobiliaria.

### Recuperación de la residencia aristocrática: Palacio Duhau

El Palacio Duhau se emplazó en la tradicional zona de Recoleta, precisamente sobre la Avenida Alvear, uno de los ejes más lujosos de Buenos Aires. La obra fue concluida en el año 1934 y su diseño corresponde al arquitecto francés Leon Durge, quien fue encomendado por la familia Duhau para la realización de una residencia particular transformando lo edificado anteriormente en dicho terreno, que fue propiedad de Carlos Ryder. Es indudablemente una de las obras más representativas correspondiente a una época de riqueza en donde la aristocracia de Buenos Aires se expresaba a través de los hôtels particuliers, como por ejemplo la Nunciatura Apostólica y la Residencia Maguire que aún se conservan en las proximidades.



Hall de recepción



Terraza

([www.buenosaires.park.hyatt.com](http://www.buenosaires.park.hyatt.com))

La obra evidencia un estilo neoclásico con claras líneas francesas y corresponde al estilo que siempre se usó en las obras de mayor categoría. La fachada es academicista y está organizada a partir de un eje de simetría central. El edificio presenta tres cuerpos. El cuerpo central posee cuatro columnas que salvan una doble altura y que enmarcan el acceso principal. El remate respeta la culminación tradicional francesa con mansardas y ventanas circulares.

Actualmente el tradicional Palacio Duhau funciona como parte del Park Hyatt Hotel que, como la residencia original, es uno de los hoteles de mayor categoría.

Su refuncionalización fue inaugurada a mediados de 2006. El edificio tradicional fue reciclado y, a su vez, se construyó un edificio nuevo con un diseño original y vanguardista que convirtió al hotel en un conjunto donde se combinan las arquitecturas de épocas distintas integrándose a la ciudad.

Existen dos accesos: uno sobre la Avenida Alvear, la entrada tradicional al Palacio Duhau, y otro nuevo sobre la calle Posadas.

El Palacio Duhau consta de tres pisos y alberga 23 habitaciones, incluyendo la Suite Duhau, mientras que en el edificio nuevo se encuentran las restantes de las 165 habitaciones con las que cuenta el hotel.



Suites ([www.buenosaires.park.hyatt.com](http://www.buenosaires.park.hyatt.com))

Ya desde un primer contacto con la obra se observa su majestuosidad. En el interior se despliega un gran número de obras de arte que se encuentran tanto en los espacios de uso común como en la galería de arte propia del hotel. Los muebles fueron realizados por diseñadores renombrados, los materiales utilizados son de una gran calidad y se tuvieron en cuenta hasta los últimos detalles.



Galería de arte



Piscina ([www.buenosaires.park.hyatt.com](http://www.buenosaires.park.hyatt.com))

Dentro del edificio se desarrollan diversas actividades, hay restaurantes, una vinoteca, terrazas privadas, biblioteca, diversos salones y boutiques, entre otros tantos servicios.



Salón Baccarat



Restaurante ([www.buenosaires.park.hyatt.com](http://www.buenosaires.park.hyatt.com))

El jardín interno posee un rol fundamental. El Palacio se encuentra sobreelevado y diversos desniveles y escalinatas hacen del jardín un espacio con carácter propio y evidencian una importante relación con el edificio. En el jardín hay lugares de estar, terrazas y hasta un bar.

También podemos encontrar un centro de negocios que, al igual que todo el edificio, está equipado con la última tecnología.

La transformación realizada en el Palacio Duhau fue de gran relevancia, ya que se conserva la expresión tradicional de la clase más acomodada de Buenos Aires con una imagen moderna que respeta la arquitectura original y hasta la impulsa a dialogar de manera más profunda con su entorno.

## Conclusiones

Las grandes transformaciones urbanas de Buenos Aires tuvieron, históricamente, participación del gobierno, ya que desde el Estado se impulsó y reguló la ejecución y recuperación de las trazas y obras monumentales que, hasta el presente, determinan el perfil urbano de la ciudad.

Durante la época colonial, el importante crecimiento iniciado en Argentina le permitió no sólo independizarse de España, sino enfrentarse arquitectónicamente al pasado. Esta circunstancia motivó la demolición de no pocas obras existentes, y su posterior reemplazo por nuevas formas de búsqueda arquitectónica. Sin embargo, el emplazamiento de la ciudad y la traza original, en forma de cuadras, fueron conservados.

La difusión de las nuevas ideas proclamadas por la Revolución Francesa de 1789 se reflejó en la incidencia sobre los modelos urbanos y arquitectónicos en el mundo occidental. Los argentinos, admiradores de la cultura europea y, en especial, de la arquitectura monumental francesa, no fueron inmunes a este fenómeno. Se concretaron obras de gran envergadura como el Palacio del Congreso, el Teatro Colón, el Palacio de Justicia (Tribunales), el Palacio de Correos, entre otras obras emblemáticas de la ciudad, testimonio de una notable influencia academicista.

Las exportaciones argentinas se incrementaron en gran medida a partir de la Gran Guerra. Con nuevas necesidades y con una situación económica propicia para la transformación, se presentaron diversas propuestas. Entre las que fueron implementadas, y que revistieron gran importancia, se encuentran: la Avenida de Mayo, los trazados de diagonales de Bevens y la construcción de obras imponentes con proyección para el futuro.

Sin embargo, el crecimiento constante de la ciudad se detuvo durante las décadas de 1950 y 1960 por motivos político – económicos. Parte de las trazas principales cayeron en desuso, los ferrocarriles y las construcciones de los barrios del sur de la ciudad, que albergaban industrias, devinieron víctimas materiales de un largo proceso de crisis económica. La Avenida de Mayo fue virtualmente abandonada por sus habitantes y las instalaciones portuarias, relegadas a la marginalidad. Recién en 1970 se activó la intención de revitalizar la ciudad. De esta manera surgieron diversos proyectos que lograron no sólo conservar obras representativas de la historia arquitectónica de la ciudad y reactivar su funcionalidad, sino también crear un lazo entre aquella arquitectura existente y las expresiones más modernas.

Siempre desde el Estado, y sus diversas instituciones, Buenos Aires fue objeto de una cantidad de propuestas de restauración, tanto para el puerto como para las grandes avenidas, que se concretan con la restauración y desarrollo del área de Puerto Madero, que intenta recuperar el vínculo entre la ciudad y el río. Su decaído perfil fue recuperado para ir configurando una nueva imagen del tiempo presente con la refuncionalización, restauración y conservación de su trazado inicial con su eje Puerto Madero – ferrocarriles y los tradicionales barrios como Palermo o Recoleta que reúnen las residencias particulares más elegantes que hoy funcionan como hoteles, embajadas y Nunciatura Apostólica. Otro exponente es la Plaza San Martín.

El esfuerzo por defender el patrimonio urbano persiste en el proyecto de recuperación de los barrios del sur que, ligados a la industria en crisis, necesitan una nueva oportunidad para ensamblarse a la idea de conjunto que los hacía parte de la ciudad, salir de la marginalidad para dar nueva vida al recuerdo de la propia costa ribereña, con el puerto y las dos grandes terminales de ferrocarril, Retiro y Constitución, antes de su recuperación.

Buenos Aires, con la coherencia en su traza geométrica, matizada por sus diagonales y arterias características como Avenida de Mayo, 9 de julio, Santa Fe, Corrientes, Córdoba, modernizada con una red de subterráneos en proceso de extensión y multiplicación de puntos de transferencia, autopistas que conducen el tránsito hacia y desde el enorme conurbano circundante, y una city pujante y dinámica, es una suma de la expresión de los períodos de abundancia y escasez que caracterizaron al país.

Cuando los recursos son exiguos el esfuerzo está en recuperar esos espacios olvidados que de otra forma ya hubiesen sido librados al mejor postor y que, sin embargo, renacen como centros de inversiones estatales o de particulares con usos comerciales o recreativos para beneficio de sus habitantes. Museos, guarderías, centros deportivos y para la tercera edad ocupan en ocasiones antiguas estaciones y centros fabriles en desuso. Si bien Buenos Aires se adapta a los tiempos actuales con nuevos sectores de vanguardia en la arquitectura como la nueva city, el eje de oficinas de Catalinas y Puerto Madero, este desarrollo se complementa con procesos de adaptación, refuncionalizando el antiguo patrimonio arquitectónico.

Existe una gran diferencia entre los tres períodos de estudio definidos en este trabajo. Podemos observar que las dos grandes transformaciones iniciales sufridas por la ciudad fueron llevadas a cabo a partir de ideas transformadoras abarcativas que respondían a una determinada ideología. Como mencionamos anteriormente, la transformación de 1810 responde a ideales independentistas, por lo tanto el

cambio debía realizarse en toda la extensión de la ciudad. Si bien los trazos iniciales se mantuvieron, se buscaba un cambio global que brindara una nueva imagen a una nueva ciudad.

En el segundo período analizado, perduran las intenciones globales, ya que Buenos Aires llegaba a sus 100 años de vida y una transformación era necesaria y posible desde el punto de vista económico. Fue así que se definieron las instalaciones industriales y los grandes vínculos de comunicación terrestre. Esta segunda y definitiva transformación incluye el establecimiento del nuevo puerto, la definición de las grandes vías de comunicación como los trazos de los ferrocarriles y sus estaciones, las grandes arterias de la ciudad como la Avenida de Mayo y 9 de Julio e incluso llega a abarcar las obras monumentales que le dan a Buenos Aires esa imagen ecléctica que la distingue de las demás ciudades.

Sin embargo, en el tercer período podemos observar una gran diferencia en cuanto a la aplicación de las transformaciones. El enfoque global que se percibía en los dos primeros análisis de la ciudad se parcializó y las intervenciones se desarrollan en una forma cada vez más puntual. Por este motivo en esta etapa se analizan particularmente las restauraciones de sectores definidos de la ciudad pero que, sin embargo, no responden a una visión holística, sino a intereses cada vez más segmentados.

En el año 2000, Buenos Aires inaugura el tercer milenio con la propuesta de un Plan Urbano Ambiental que persigue un cambio en la ideología del concepto de ciudad. Como su nombre lo indica, procura una transformación no sólo desde el punto de vista urbanístico, sino también teniendo en consideración el desarrollo sostenible de Buenos Aires. Un nuevo plan debe considerar la relación entre la ciudad y los distintos aspectos que regulan la sociedad y que hasta este momento se encuentra faltante. Es necesaria la aplicación de un plan abarcativo que relacione el crecimiento poblacional con el crecimiento económico, las características sociales de la ciudad, su patrimonio, los recursos y la calidad de vida de los habitantes.

El Plan Urbano Ambiental despliega un amplio campo de acción, con diversos programas organizados según distintas escalas de intervención. Podemos encontrar aquellos correspondientes a la integración metropolitana, organización urbana, ordenamiento de áreas y revalorización de sectores. Muchos de los temas analizados en este trabajo encuentran su paralelismo en las propuestas del Plan Urbano Ambiental. Por ejemplo, como antecedentes considerados para la realización de las propuestas de integración metropolitana se encuentran, entre otros, el Plan Director del año 1958/1960 y el Esquema Director del año 2000.

En el programa de organización urbana se analiza la situación de Puerto Madero y la Reserva Ecológica y la posibilidad de creación de nuevos espacios públicos en la costa de la ciudad, consolidando las áreas verdes existentes y extendiendo de manera ordenada la red ferroviaria.

La preservación del patrimonio también se hace presente como parte de la transformación de la ciudad, pretendiendo una revalorización del casco histórico de Buenos Aires, la creación de nuevos circuitos culturales y el fortalecimiento de las zonas portuaria y de la estación de Retiro.

La intención de revitalización de la zona sur incluye no sólo la puesta en valor del barrio de Barracas, sino también la de los barrios aledaños como el de Mataderos y la creación de un corredor verde que vincule estos sectores de la ciudad hasta hace poco tiempo tan marginados.

Podemos concluir que así como las grandes intervenciones analizadas en este trabajo le dieron a la ciudad la imagen que observamos en la actualidad, para un futuro cambio en la configuración de Buenos Aires se hace inminente una mirada totalizadora. Los casos de estudio analizados en la tercera parte del presente Trabajo Final de Carrera pueden ser un comienzo, un paso previo que servirá como complemento a una gran transformación en toda la extensión de la ciudad.



## Bibliografía

- ARRESE, Álvaro Daniel. *Buenos Aires y la ribera del Plata*. Delft, Sieca Repro, 2002.
- BERJMAN, Sonia. *La plaza española en Buenos Aires. 1580 – 1880*. Buenos Aires, Klickowski Publisher, 2001.
- BROWN, Clara y CACCIATORE, Julio. *Arquitectos europeos y Buenos Aires*. Buenos Aires, Fundación TIAU, 1996.
- BUSQUETS, Joan y ALEMANY, Joan. *Plan Estratégico del antiguo Puerto Madero*. Barcelona – Buenos Aires, 1990.
- GLUSBERG, Jorge. *Breve historia de la arquitectura argentina* (Tomo I). Buenos Aires, Editorial Claridad S.A., 1991.
- GOLDENBERG, Jorge. *Eclecticismo y modernidad en Buenos Aires*. Buenos Aires, CP67, 1986.
- GUTIÉRREZ, Ramón. *Alemanes en la arquitectura rioplatense*. Buenos Aires, CEDODAL, Centro de documentaciones de arte y arquitectura latinoamericana, 2005.
- GUTIÉRREZ, Ramón. *Buenos Aires. Evolución histórica*. Colombia, Escala LTDA, 1990.
- GUTIÉRREZ, Ramón. *Buenos Aires. Obras monumentales*. Buenos Aires, Zurbaran ediciones, 1997.
- GUTIÉRREZ, Ramón. *Historia general del arte en la Argentina*. Buenos Aires, Academia Nacional de Bellas Artes.
- LIERNUR, Jorge Francisco. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires, Fondo Nacional de las artes, 2001.
- SOLSONA, Justo y HUNTER, Carlos. *Avenida de Mayo: un proyecto inconcluso*. Buenos Aires, CP67, 1990.
- TARTARINI, Jorge. *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires, Ed. Del arco iris, Colihue, 2001.
- WAISMAN, Marina. *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*. Buenos Aires, Ediciones Summa, 1978.
- *Arquitectura y Comunidad nacional*. Buenos Aires, Taller Gráfico, 1985.
- *Barracas. Diagnóstico y estrategias*. Buenos Aires, Argos Graphyka, 1992.
- *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.. Un modelo de gestión urbana 1999*. Buenos Aires, Ediciones Larnière S.A., 1999.
- *Vanguardias Argentinas. Obras y movimientos en el siglo XX*. (Tomo 01: Arquitectura 1900/1930 y Tomo 02: Arquitectura 1930/1950). Publicación del Diario Clarín, Buenos Aires, Arte Gráfico, AGEA, 2005.

### Artículos consultados

- NAVAS, Raúl Francisco. "Otra mirada a Puerto Madero. Apuntes de la historia del puerto de Buenos Aires". *SUMMA +*. N° 32 p. 122 – 125.
- SGUT, Martín. "Estudio sobre reestructuración portuaria. Impacto social Puerto de Buenos Aires (Argentina)". *Organización Internacional del Trabajo*. Capítulo I.
- GREMENTIERI, Fabio. "Emergencia patrimonial en Argentina". *La Nación* (2002).
- "Se inauguraron las obras de la Estación Plaza Constitución". *ONABE* (30/09/2005).
- DURÁN, Constanza. "En el sur de la ciudad, ahora las inversiones apuntan a Barracas". *Clarín* (12/07/2005).
- FERNANDE, Roxana. "En Barracas habrá un nuevo circuito cultural y turístico". *Clarín* (05/01/2000).

**Sitios consultados en Internet**

- [www.advrider.com](http://www.advrider.com)
- [www.arquitectura.com](http://www.arquitectura.com)
- [www.atlasdebuenosaires.gov.ar](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar)
- [www.buenosairesantiguo.com.ar](http://www.buenosairesantiguo.com.ar)
- [www.buenosaires.park.hyatt.com](http://www.buenosaires.park.hyatt.com)
- [www.dgpatrimonio.buenosaires.gov.ar](http://www.dgpatrimonio.buenosaires.gov.ar)
- [www.educ.ar](http://www.educ.ar)
- [www.embafrancia-argentina.org](http://www.embafrancia-argentina.org)
- [www.flickr.com](http://www.flickr.com)
- [www.foroloquo.com](http://www.foroloquo.com)
- [www.hostnews.com.ar](http://www.hostnews.com.ar)
- [www.institut-de-france.fr](http://www.institut-de-france.fr)
- [www.la-floresta.com.ar](http://www.la-floresta.com.ar)
- [www.metroisis.com.ar](http://www.metroisis.com.ar)
- [www.paris-tours-guides.com](http://www.paris-tours-guides.com)
- [www.posadapalermo.com](http://www.posadapalermo.com)
- [www.puertomadero.com](http://www.puertomadero.com)
- [www.sapiensman.com](http://www.sapiensman.com)
- [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- [www.soleada.cz](http://www.soleada.cz)
- [www.urbanismo.8m.com](http://www.urbanismo.8m.com)
- [www.viajoporargentina.com.ar](http://www.viajoporargentina.com.ar)
- [www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)
- [www.wrighton.com.ar](http://www.wrighton.com.ar)