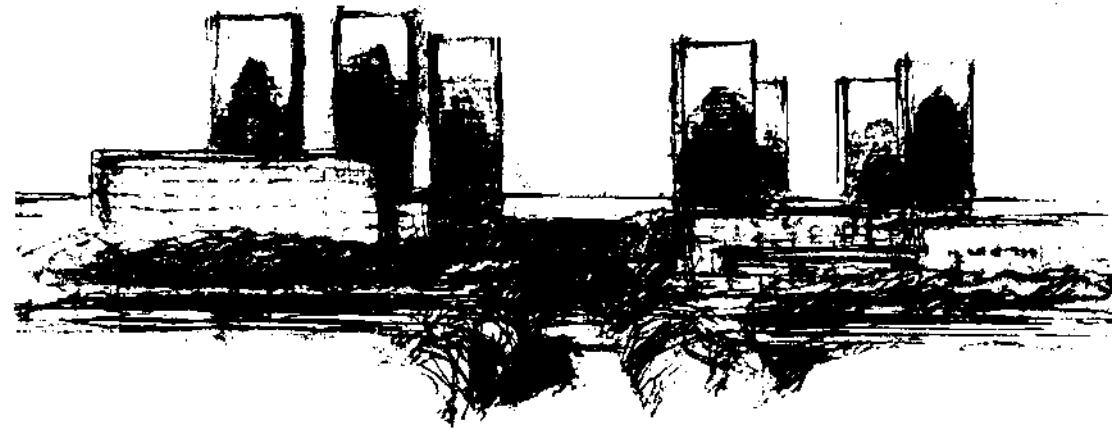


REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA: CASO PUERTO MADERO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

LUCIANE GIACOMET
ORIENTADORA: CLAUDIA PIANTÁ COSTA CABRAL
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA

PORTO ALEGRE - 2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

RESUMO

A pesquisa apresenta o estudo de caso da revitalização urbana do desativado Puerto Madero, em Buenos Aires. A reciclagem de antigos espaços portuários deteriorados consiste em um dos principais temas do urbanismo contemporâneo. Devido à atualidade do assunto, o estudo do projeto e da realização de Puerto Madero representa uma experiência referencial para outras cidades em situação semelhante - como Porto Alegre, onde foi desenvolvido o trabalho -, uma vez que cria um precedente exemplar de uma operação efetivada em um contexto latino-americano, no decorrer de um período relativamente curto. Embora a primeira parte do trabalho seja voltada ao conhecimento histórico do porto de Buenos Aires e da sua evolução urbana até os dias atuais, o foco do estudo centra-se na análise do projeto realizado, não só do ponto de vista urbano, como também arquitetônico. O estudo do projeto é segmentado em quatro partes, correspondentes aos diques do porto, em que se destaca a diversidade dos exemplares existentes na área. Por fim, elegeram-se um determinado número de tipologias representativas, das quais foram examinadas as suas qualidades projetuais. A elaboração de um amplo panorama da operação Puerto Madero possibilitou seu entendimento no contexto metropolitano, histórico, urbano e arquitetônico.

Palavras chave: porto, revitalização, reciclagem urbana

ABSTRACT

The investigation presents a case study on the urban revitalization of the deactivated Puerto Madero, in Buenos Aires. Recycling deteriorated old portuary places is one of the principals contemporary urbanism themes. As a contemporary issue, the study of Puerto Madero's project and revitalization represents a referential experience to other cities at similar situation – such as Porto Alegre, where this work was developed-, once it creates an exemplar precedent context, during a relatively short period. Although the first part of the investigation was oriented to the Buenos Aires port's historical knowledge and its urban evolution until the present days, the investigation's focus is centered in the analysis of the executed project, not only by the urban point of view, but also the architectural. The project's studies is segmented in four parts, correspondent to the docks ports, which stand out the diversity of existing exemplars in the area. Finally, a determined number of representative typologies were chosen, being their projectual's qualities evaluated. The elaboration of a vast panorama of Puerto Madero's operation allows the understanding of it metropolitan, historical, urban and architectural context.

Key words: port, revitalization, urban recycle

“Toda a obra de revitalização consciente e produtora de arquitetura deve permitir à cidade refazer-se a si mesma. Congelar a cidade em estado de ‘museu urbano’ é, sem dúvida, o oposto à arte de reconversão, porque nada cria.”¹

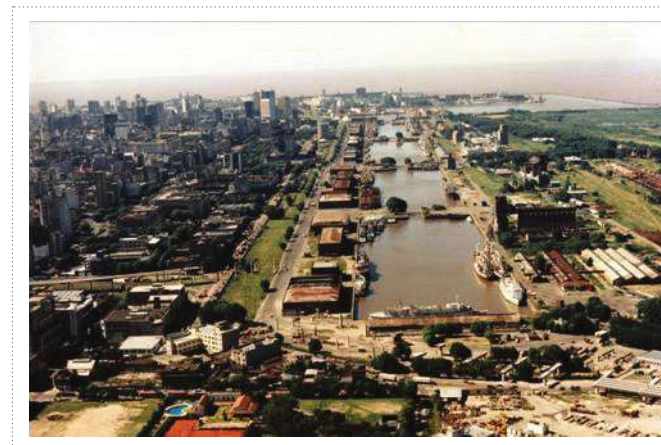


Figura 1

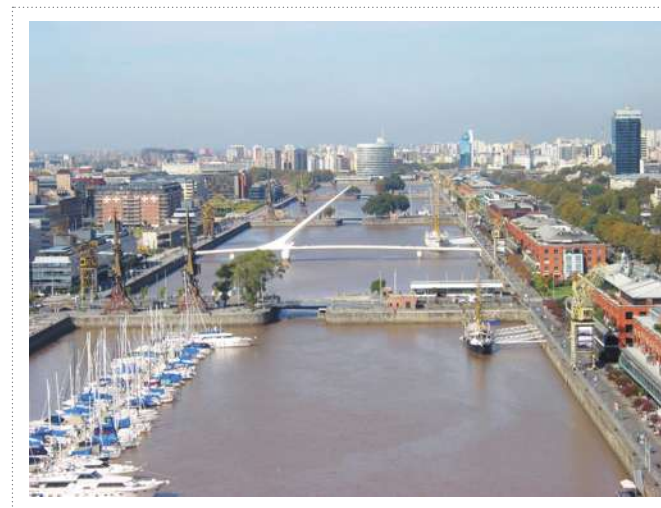


Figura 2

Figura 1: Situação do Puerto Madero em 1989

Figura 2: Situação do Puerto Madero após a recuperação da área, em 2001.

Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero.

¹ Glusberg, Jorge. Anotaciones sobre la revitalización de edificios. Revista Arquis nº 4, Metamorfose – O valor do tempo na arquitetura. Revista do Centro de Investigação em Arquitetura, Universidade de Palermo, Editorial CP67, 1994, p. 69.

REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA: CASO PUERTO MADERO

Sumário

INTRODUÇÃO

Problemática portuária e retomada do patrimônio instalado	09
Puerto Madero: um mito portenho	12
Identificação do objeto de estudo	14
Objetivo da pesquisa	14
1. Objetivos gerais.....	14
2. Estado da questão	16
3. Contribuição da pesquisa.....	17
Aspectos metodológicos.....	18

1. UM PORTO, UM SÉCULO

1.1 Histórico do porto de Buenos Aires	20
1.2 Formação urbana de Buenos Aires	24
1.3 Planos Urbanos: tentativas de reinserção do Puerto Madero ao tecido urbano	27
1.3.1 Plano da Comissão Estética Edilícia - 1923 a 1925	27
1.4 Precisoões corbusianas sobre Buenos Aires	28
1.4.1 Precisoões sobre Buenos Aires.....	31
1.4.2 Plano Diretor de 1938	36
1.4.3 Quase uma década para a publicação de um Plano: 1938 -1947	43
1.5 Planos Urbanos: projetos desenvolvidos entre os anos 60 e 80.....	46
1.5.1 Plano Regulador da Cidade de Buenos Aires – 1958.....	46
1.5.2 Esquema Diretor do ano 2000 – ORDAM/ CONADE.....	46

1.5.3 Plano de Renovação da Zona Sul de Buenos Aires (PRUZS), 1971 ...	48
1.5.4 Ampliação da Área Central (1981-1982).....	50
1.5.5 Proposta CPU – Municipalidade da Cidade de Buenos Aires - 1985 ...	50
1.6 Anos 80: reflexões sobre o porto	54
1.6.1 Projeto Catalinas, 1960.....	55
1.6.2 Convênio de Cooperação e Intercâmbio com a Prefeitura de Barcelona, 1985	57
1.6.3 Corporação Antigo Puerto Madero S.A, 1989.....	58
1.7 Renovação portuária como tema contemporâneo	59
1.7.1 Caso Barcelona.....	61
1.7.2 Caso Londres	64
1.8 Anos 90: do debate à reconversão do porto	68
1.8.1 Plano Estratégico para o Antigo Puerto Madero, 1990.....	68
1.8.2 Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero	70
1.8.3 Operação de reconversão do Puerto Madero, 1991.....	72

2. PUERTO MADERO WATERFRONT

2.1 Concurso Nacional de Idéias para a urbanização do Puerto Madero....	76
2.1.1 Bases para o Concurso Nacional de Idéias para Puerto Madero	76
2.1.2 Seleção de trabalhos	79
2.1.3 Trabalho 701	81
2.1.4 Trabalho 708	86
2.1.5 Trabalho 803	88
2.1.6 Comentários sobre o concurso.....	90
2.2 Plano Mestre de urbanização para a área do Puerto Madero.....	92
2.3 Zoom in: identificando os quatro diques	112
2.3.1 Dique 1	112

2.3.2 Dique 2	116
2.3.3 Dique 3	122
2.3.4 Dique 4	126
2.4 Zoom in: entrando na escala arquitetônica	130
2.4.1 Galpões portuários	132
2.4.1.1 Ordem existente: os galpões portuários	134
2.4.1.2 Ordem superposta: recuperação Galpão 5, Dique 3.....	137
2.4.1.3 Ordem contemporânea: reconstrução Galpão 8, Dique 3	140
2.4.2 Ponte de <i>la Mujer</i> , Santiago Calatrava.....	146
2.4.3 Edifícios Costeiros, MSGSSS.....	150
2.4.4 Edifício Madero Plaza, Estúdio Aisenon.....	156
2.4.5 Torres El Faro, Dujovne-Hirsch Associados	162
2.5 Zoom in: entrando no parque urbano.....	168
2.5.1 Concurso áreas verdes Puerto Madero e revalorização Costanera Sul	168
2.5.2 Parque Central	170
2.5.3 Parque do Velho Moinho.....	170
2.5.4 Costanera Sul e Lagoa dos Coypos.....	172
2.5.5 Parque Micaela Bastidas, Alfredo Garay.....	172

CONCLUSÃO

Lugar múltiplo, opiniões diversas	178
Porto, rio e natureza	180
Revitalização urbana: um tema contemporâneo	181
Cidade ideal e cidade real: Plano Mestre x projeto executado	182

BIBLIOGRAFIA

Referente ao âmbito geral do tema estudado	185
Referente ao histórico (Capítulo 1: Um porto, um século)	185
Referente ao Caso Barcelona (item 1.7.1)	186
Referente ao Caso Londres (item 1.7.2).....	187
Referente ao Concurso Nacional de Idéias para a urbanização do Puerto Madero (item 2.1)	187
Referente ao Plano Mestre (item 2.2)	187
Referente ao Zoom in: identificando os quatro diques (item 2.3)	188
Referente aos Galpões Portuários (item 2.4.1)	188
Referente à Ponte de <i>la Mujer</i> (item 2.4.2).....	190
Referente aos Edifícios Costeiros (item 2.4.3)	190
Referente ao Edifício Madero Plaza (item 2.4.4).....	190
Referente a Torres El Faro (item 2.4.5)	190
Referente a Zoom in: entrando no parque urbano (item 2.5).....	191
Referente ao Parque Micaela Bastidas (item 2.5.5).....	191

INTRODUÇÃO

Problemática portuária e retomada do patrimônio instalado

O trabalho consiste no estudo do projeto arquitetônico e urbanístico de revitalização do Puerto Madero, buscando compreendê-lo com relação a um contexto que, a partir dos anos 80, revaloriza as áreas marginais e cinzentas das cidades para convertê-las em partes integrantes da vida e do cotidiano metropolitano. Desse modo, surgiram novos enfoques urbanos e novos temas culturais que delin-earam uma perspectiva peculiar sobre o porto de Buenos Aires e seu ressurgimento no debate urbano. A reciclagem dessa zona propiciou à cidade a adição de distintos espaços de uso terciário, comercial, residencial, educacional e recreativo, permitindo ainda o acesso da população ao rio da Prata, até então afastado por barreiras artificiais. A recuperação da utilização do Puerto Madero não só representa um exemplo bem-sucedido de revitalização de toda uma área, no caso a portuária, como também constitui a intervenção urbana mais importante das últimas décadas na capital argentina, considerando sua modalidade de gestão e seu real impacto.²

Assim como em diversos casos portuários mundiais, o Puerto Madero foi abatido pelo impacto de distintas políticas que acarretaram a diminuição das atividades comerciais e do dinamismo intrínseco ao local. Além disso, a modernização da indústria portuária tornou as antigas instalações incompatíveis com o novo sistema de transporte de mercadorias por contêineres (não mais a granel). Esse fenômeno mundial

² Iglesias, Noberto. Proyecto de las ciudades (II). El impacto metropolitano dos grandes projetos urbanos. Los casos de Puerto Madero e la Nueva Centralidad de Malvinas Argentinas. Disponível em http://www.cafedelasciudades.com.ar/proyectos_26_2.htm, acessado 06 de abril de 2008, às 14hs e 16 min.

provocou alterações no modo de produção contemporâneo, dominado pela concentração produtiva, pela alta tecnologia e pela grande escala. Somado a tais acontecimentos, as mudanças econômicas do final do século XX transformaram os centros urbanos em núcleos de serviços e negócios, onde não havia mais a possibilidade de convívio com atividades industriais portuárias. Na maior parte dos casos de abandono do porto, a solução adotada embasou-se na refuncionalização do espaço, mediante o desenvolvimento de projetos urbanos.³

As áreas portuárias e “*waterfronts*” evidenciam-se por suas qualidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias e, por isso, despertaram o interesse como local de espetáculos e de eventos ocasionais. Nos últimos anos, a reciclagem das áreas de frente-água adquiriu conotação internacional, tornando-se um fenômeno mundial, no qual as cidades reivindicam suas fronteiras aquáticas. A redescoberta dos recursos de frente-água rompe com as barreiras entre o porto e a cidade, formando novas paisagens na borda aquática. A relevância adquirida por tais zonas pode ser explicada pelo aumento do turismo cultural e temático, pela transformação da relação entre as pessoas e seu tempo de lazer e pela tendência à requalificação de fragmentos urbanos. Nos projetos de revitalização de zonas costeiras, a associação histórica entre a cidade e a água, normalmente, é utilizada como cenário, impulsionando o setor econômico e social, representado pelo turismo de recreação, cultura, compras e negócios.⁴ Essas atividades comerciais freqüentemente se apresentam associadas ao predomínio das funções residenciais e recreacionais. Os projetos utilizam-se da

³ Moreira, Clarissa da Costa. A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação. Editora UNESP, São Paulo, 2004.

⁴ Del Rio, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1). Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg000/esp091.asp>. Acessado em 29 de janeiro de 2008, às 22h15min

estratégia de criar paisagens atrativas e acessíveis a toda população, em que a mistura de usos aquáticos e terrestres torna-se imprescindível. Os objetivos, os métodos e os êxitos atingidos pela requalificação dos *waterfronts* são produtos do próprio contexto cultural em que a cidade está inserida. Nesses projetos, há uma profunda necessidade de preservar-se a individualidade do lugar e de inserir-se no caráter da localidade, que na maior parte das vezes tem uma relação histórica com a cidade.⁵

A recuperação de velhos espaços portuários subutilizados faz parte integrante da política metropolitana mais avançada das cidades portuárias modernas, tornando-se um dos principais temas do urbanismo contemporâneo. No âmago desse problema, formularam-se avanços pioneiros a respeito das noções de espaço público e projeto urbano. A amplitude e a complexidade da relação urbano-portuária referem-se à atualização do sistema portuário, à coordenação dos tráfegos intermodais, às uniões com transportes terrestres, à atração de novos tráfegos, como cruzeiros turísticos e ao esforço simultâneo do porto-cidade para a melhoria do ambiente. O tema abarca diversos aspectos e setores da atividade socioeconômica e da política urbanística.⁶

Nas últimas décadas, com o intuito de buscar a definição de novos âmbitos sociais, que incidam positivamente sobre a transformação das cidades globalizadas, e a reconstrução das condições de urbanidade, arquitetos e urbanistas, aliados aos governos metropolitanos, tem voltado sua atenção aos espaços abandonados das urbes. Como

⁵ Hoyle, Dr. Brian S. Cities and Ports: Concepts and issues. Departamento de Geografia da Universidade de Southampton. Anuário da Faculdade de Geografia e História. Vegueta, número 3, 1997-1998, (páginas 263-278).

⁶ Alemany, Joan. As relações porto-cidade na Europa e América Latina: intercâmbio de experiências e cooperação para o processo urbano. Jornal Portus número 1.

conseqüência do processo de globalização econômica, as áreas onde, no passado, se estabeleciam infra-estruturas de transporte ou instalações industriais obsoletas são revitalizadas devido à oportunidade que oferecem de desenvolvimento estratégico, ocasionado por sua proximidade com os centros urbanos. Esses locais tornam-se essenciais instrumentos de crescimento econômico para a cidade, pois atraem investimentos privados e o interesse turístico na região. Tais projetos emblemáticos impulsionam e simbolizam o desenvolvimento de novas áreas reconquistadas, que requerem melhorias de acessibilidade e de novas infra-estruturas de transporte, o que, por sua vez, promove a atração e o incentivo para futuros desenvolvimentos nessas áreas.⁷ A requalificação resulta em uma oportunidade para adequar as cidades às novas demandas e, nesse contexto, as velhas instalações portuárias criam privilegiados territórios sobre a costa ribeira, permitindo a redescoberta da paisagem aquática, dos espaços verdes abertos e dos locais de moradia e lazer em pleno centro metropolitano. Em termos econômicos, as cidades portuárias contemporâneas estão continuamente em desenvolvimento, o que as torna dinâmicas. O ponto crítico entre as cidades portuárias é a segregação da região do porto – normalmente em desuso - com as funções do cotidiano urbano. Tais questões levantam argumentos a favor do debate e da constante revisão da problemática portuária atual.

O tema da renovação das antigas estruturas arquitetônicas tornou-se o eixo principal de argumentação em favor do cuidado da identidade das cidades e da permanência dos significados urbanos. Concomitante à transformação das cidades é a discussão que questiona há décadas os papéis tradicionais da planificação e do projeto urbano.

⁷ Arrese, Álvaro Daniel. Buenos Aires and de la Plata Riverfront – Design Concept for Restructuring the Urban Core. TU Delft, Holanda, 2002.

A partir dos ensaios de Rossi ⁸ e Rowe e Koetter⁹, reconsiderou-se o conceito de forma urbana, enfatizando a formação da cidade. A arquitetura de reciclagem converteu-se em um campo de intensa produção no contexto mundial. Estações ferroviárias, depósitos, armazéns portuários, mercados, fábricas e construções símbolo da arquitetura de ferro, tijolo e metal foram revalorizadas como espaços para novas atividades, como galerias de exposições, recintos de teatro, música e dança, além de locais de comércio, moradia e convívio social. Nessas ocasiões, a tarefa mais importante é o reforço e o resgate à vitalidade e à multifuncionalidade do centro histórico. Em um marco em que se considera o passado como a memória coletiva urbana, a preservação do patrimônio consiste no foco das intervenções contemporâneas. Quando se fala em reabilitação, supõe-se a adaptação de um novo uso a uma ordem arquitetônica existente. A reciclagem requer não só a continuidade da forma e da história, mas também o respeito ao patrimônio instalado.

Objetivando a construção de um modelo para futuros desenvolvimentos, torna-se fundamental o estudo de situações existentes em que se compreendam suas origens e se considerem as tendências recorrentes. O conhecimento e a base analítica de novos projetos podem ser dados pela variedade de experiências e exemplos de intervenção efetuados nas últimas décadas, sem anular, evidentemente, as peculiaridades de cada local. A compreensão e o exame crítico dos principais ensaios de reabilitação portuária é uma condição fundamental para o progresso e construção de um padrão – projeto urbanístico, organização, gestão, financiamento – adequado às condições específicas de cada cidade portuária. ¹⁰ Revela-se necessário criar um marco

⁸ Rossi, Aldo. *A arquitetura da cidade*. Lisboa: Cosmos, 1966.

⁹ Koetter, Fred e Rowe, Colin. *Collage city*. London: The mit Press, 1980.

¹⁰ Alemany, Joan, op. cit.

de conhecimento e de reconhecimento dos feitos da vida urbana e uma base comum e real para o tratamento dos temas urbanos que derivam de formas concretas de intervenção no espaço público da cidade.

No caso de Buenos Aires, várias são as reflexões sobre o porto na tentativa de compreendê-lo como peça urbana, de valorizá-lo como patrimônio arquitetônico e de integrá-lo à malha urbana. Em distintos momentos da história de Buenos Aires, refletiu-se sobre a relação da cidade com o rio, como pode ser constatado praticamente em todos os planos urbanos para a metrópole. ¹¹ Em 1929, em sua visita à capital argentina, Le Corbusier percebeu que a cidade crescia de costas para o rio, propondo sua reintegração ao centro urbano. Dessa forma, sugeriu a criação de uma cidade de negócios, integrada a uma área dedicada ao espaço público, com usos culturais e esportivos em escala metropolitana. Contudo, ao finalizar o século XX, algumas dessas proposições foram revisadas. Talvez a maior diferença entre o padrão anterior e Buenos Aires atual é a sua conversão em metrópole, acompanhada pela grande complexidade e enorme transformação que implica esse feito. ¹²

Devido a sua importância no cenário latino-americano, a intervenção no Puerto Madero abre-se para um amplo debate ainda inesgotado como objeto de estudo. As divergentes opiniões a respeito do empreendimento ocasionam distintas percepções críticas, que merecem ser consideradas. É importante constatar, de fato, a maneira como essa revitalização interferiu no cotidiano da cidade e de seus habitantes, seja pelo novo espaço gerado seja pela imagem que o projeto deixou para Buenos Aires. A intervenção carrega o atributo de ser um exemplo modélico a ser seguido, ou, pelo menos, tomado

¹¹ Ver Capítulo 1, itens 1.3, 1.4 e 1.5.

¹² Varas, Alberto. *Buenos Aires Metropolis*. Buenos Aires: Harvard University, 1997, página 21.

como referência. Ainda assim, é fundamental averiguar efetivamente o que constitui a proposta antes de concluir sobre suas conseqüências e significados. O projeto de revitalização do Puerto Madero consiste em um importante objeto de estudo não só porque aborda questões relevantes acerca do urbanismo contemporâneo, mas também porque representa o único exemplo de tal magnitude executado com sucesso no cenário latino-americano.

Puerto Madero: um mito portenho

Puerto Madero possui um enorme valor simbólico para Buenos Aires, tanto por sua arquitetura como por sua localização ribeira. A fisionomia da cidade está fortemente vinculada ao porto, uma vez que a cidade cresceu e desenvolveu-se a partir dele. Com a recuperação da antiga importância urbana, Buenos Aires aliou interesses mercantis e simbólicos, ampliando a cidade terciária sobre as águas do rio da Prata, recuperando-o como espaço público e correspondendo à reivindicação cidadina de não dar às costas para o rio. Embora o caso Puerto Madero seja alvo de discussão até os dias de hoje, a maior parte dos debates ocorreu no princípio da década dos noventa, quando houve, no contexto argentino, a supremacia do mercado sobre o Estado, fato esse demonstrado pela privatização dos serviços públicos, pela ação hegemônica dos organismos internacionais de crédito e pelo ingresso irrestrito de capitais, equiparando a moeda nacional ao dólar. No campo econômico, esses fatores tornavam Buenos Aires um lugar propício para sede de investimentos. Assim, muitas das políticas urbanas, durante a década em questão, concordaram com esse referencial de mercado, segundo o qual a cidade é fator de competitividade.

Seguindo os conceitos de cidade global, os centros urbanos deveriam competir, alinhando planos estratégicos de última geração, incentivados por recomendações proferidas em fóruns e instituições, como o Banco Mundial. A “cidade competitiva”, “governável”, “atrativa para investimentos e turistas”, tornou-se o lema das propagandas habituais dos planos estratégicos da época. Assim, o marketing urbano tornou-se o protagonista do projeto e do convencimento coletivo a respeito de as melhores áreas a serem lembradas e emergidas. O espaço público transformou-se em vitrine e em cenário para o mercado, que determinava as áreas de maior potencialidade para investimento.¹³ A própria intervenção do Puerto Madero foi lançada a partir da proclamação de um novo bairro, simultâneo a realização de variados eventos e celebrações de divulgação dos acontecimentos e tomadas de decisão sobre a área.

As críticas exibiram as carências do urbanismo e revelaram o vigor das cidades “*recicladas arquitetonicamente*”.¹⁴ No quadro bonaerense, as perspectivas de reapropriação da sua historicidade, como foco das novas demandas, deveram-se não só à revalorização da cidade histórica, mas também, e principalmente, à retomada da democracia no país. A análise desse projeto de revitalização faz-se relevante uma vez que a região portuária de Buenos Aires se relaciona com questões sobre permanência urbana, revalorização do existente, aceitação dos elementos tradicionais de configuração da cidade, historicidade, diálogo com o entorno - tanto no sentido físico como histórico -, monumentalidade e ponto referencial. A relação de Buenos Aires com seu rio se converte em uma lenda originária da memória coletiva, devendo ser salientada como forte elemento de orientação e de significação para a cidade. Além disso, a reconversão dessa parcela urbana se carac-

¹³ Arrese, Álvaro Daniel. Op. cit.

¹⁴ Varas, Alberto, op. cit.

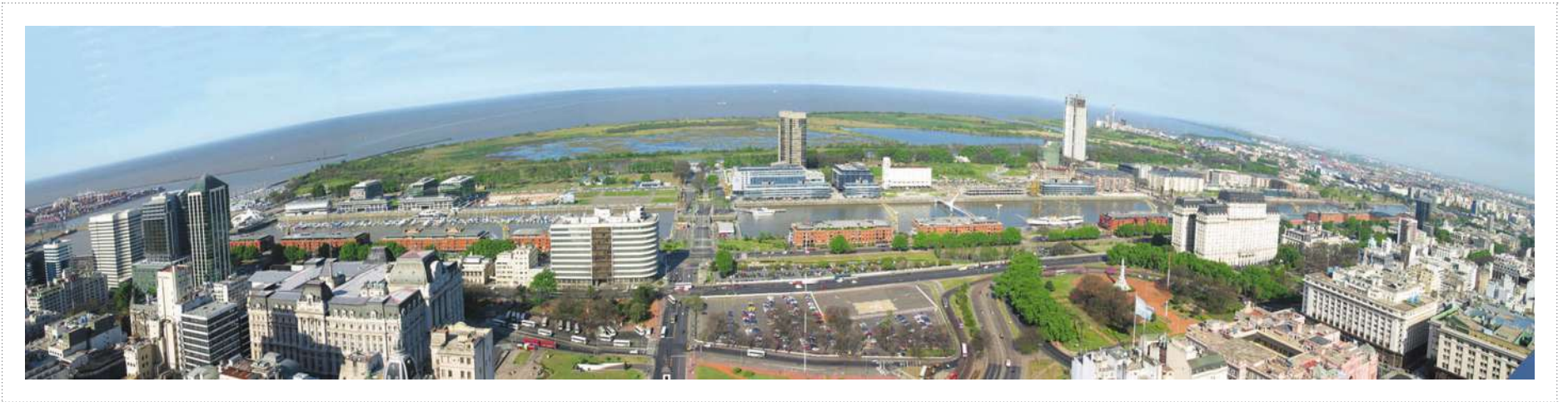


Figura 3: Vista panorâmica do Puerto Madero a partir do centro da cidade.

Fonte: arquivos cedidos pela
Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

teriza por ser fator catalisador da urbanização dessa zona da cidade, interferindo na dinâmica urbana de Buenos Aires.

Identificação do objeto de estudo

A área do Puerto Madero constitui o sítio natural do porto e, também, o lugar de transição entre cidade e a margem ribeira, onde, atualmente, convivem funções comerciais, residenciais, terciárias e recreativas, de forma a preservar a atividade econômica do local e sua qualidade de vida. Situado no extremo leste de Buenos Aires, o objeto de análise configura parte da margem ribeira portenha, podendo ser lido como uma ilha triangular em frente à quadrícula regular. A linha de diques marca a transição entre a ortogonalidade do tecido central de Buenos Aires e a irregularidade da margem ribeira. O território do Puerto Madero caracteriza-se pela intensa vinculação com o centro cívico e comercial da cidade por sua proximidade com o núcleo urbano. Em contrapartida, essa contigüidade é quebrada pela tensão gerada em virtude do grande fluxo de veículos que atravessa a metrópole na direção norte-sul, justamente na margem oeste do sítio em questão. O projeto analisado buscou alcançar a acessibilidade física, visual e psicológica entre a cidade e o novo espaço urbanizado, incentivando a reaproximação do centro com a água, com as imagens coletivas e com os valores culturais e ecológicos desse lugar, que simboliza alguns antecedentes históricos da metrópole. Apesar da mudança de caráter do lugar, ocasionada pela recente refuncionalização do espaço, os referenciais históricos do porto foram mantidos, preservando, assim, a integridade física de suas construções e a memória urbana inerente ao porto.

Objetivo da pesquisa

1. Objetivos gerais

A pesquisa tem por objetivo analisar e discutir a intervenção urbano-arquitetônica realizada no Puerto Madero na década de noventa. O trabalho não visa a realizar uma releitura histórica das estruturas significativas que expressam a reflexão sobre a cidade, senão situar as coordenadas dessa forma de pensamento sobre Buenos Aires, refletindo-se precisamente na região portuária, caracterizada como um problema do urbanismo contemporâneo. O contexto da intervenção abarca o período das últimas décadas do século XX, quando começou a ganhar força o debate sobre a revitalização das áreas degradadas e abandonadas das cidades. A investigação, no entanto, não toma como base ou ponto de partida as críticas no âmbito político ou econômico, senão atem-se principalmente à análise da qualidade arquitetônica da intervenção e à relevância urbanística do projeto em relação a sua reinserção no contexto da cidade. Fatos históricos, políticos e econômicos foram estudados por serem de fundamental importância para o entendimento global do objeto de estudo, não constituindo o interesse principal da dissertação. As opiniões de influentes autores foram consideradas no sentido de colaborar para a formação do posicionamento crítico sobre o projeto, porém a pesquisa não seguiu a linha de pensamento de um determinado autor, senão realizou a revisão dessas bibliografias para, então desenvolver uma análise própria. O entendimento dos múltiplos assuntos tangenciados pelo tema da pesquisa – como revitalização, preservação, colagem urbana, recuperação arquitetônica, entre outros – foi fundamental para a compreensão do problema e para a possível formulação de um marco analítico sobre o assunto. Entretanto, é válido salientar que a pesquisa utilizou as opiniões alheias como um referencial de crítica, o que de fato auxiliou



Figura 4: Foto aérea da área do Puerto Madero. Localização em relação à cidade de Buenos Aires

Fonte: fotos cedidas pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.



Figura 5: Foto aérea da área do Puerto Madero.

Fonte: fotos cedidas pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

na elaboração do efetivo foco da investigação: a análise urbano-arquitetônica do projeto.

O estudo está focado, portanto, na elaboração de um amplo panorama da operação Puerto Madero, compreendendo-o em seu contexto metropolitano, histórico, urbano e arquitetônico. A pesquisa se desenvolveu de maneira didática, no sentido de orientar a percepção do problema do geral ao particular. Ou seja, primeiro buscou-se a compreensão da área no âmbito urbano e histórico, onde se procurou entender sua importância no contexto local e sua relação com o conjunto da cidade. A complementação desse conhecimento privilegiou a dimensão arquitetônica, em seus aspectos intrínsecos e de correlação com os elementos urbanos e contextuais. Desse modo, determinaram-se alguns setores dentro da região do Puerto Madero, nos quais se focou o estudo da edificação e a associação dela com as outras partes que compõem o projeto como, por exemplo, os parques públicos, as avenidas de estruturação do conjunto e a margem ribeira.

2. Estado da questão

Existem inúmeros estudos críticos sobre o Puerto Madero. Entre os mais significativos, podemos citar as publicações de Jorge Francisco Liernur, Zaida Muxi e Fernando Diez, que, por suas variadas e muitas vezes divergentes opiniões, enfatizam a pertinência do tema como objeto ainda inesgotado para estudo. O posicionamento diversificado desses e de outros autores ampliou as possibilidades de debate. Foram consideradas bibliografias relevantes para a pesquisa a Revista Arquis nº. 1, editada em 1994 pela Universidade de Palermo, que consiste em uma das primeiras publicações que compilam artigos de diversos arquitetos envolvidos na reconversão da área, seja pelo desenvolvimento de projetos seja pelo gerenciamento do processo. O livro *Buenos*

Aires and de la Plata Riverfront – Design Concept for Restructuring the Urban Core, resultado da tese de doutorado de Álvaro Daniel Arrese, também foi tomado como referência no desenvolvimento do trabalho, principalmente em decorrência da análise física da área e de sua contextualização no meio local. Foi também de destacada importância para a dissertação a leitura do livro, publicado em meados de 2007, *Case: Puerto Madero Waterfornt*, de Jorge Francisco Liernur. Consistindo no mais recente estudo publicado em relação ao caso, o livro contribui não apenas por seu aprofundado levantamento histórico, mas também pelas qualificadas análises de projeto feitas após a conclusão da grande maioria das obras da área.

No âmbito geral de pesquisas sobre os casos de revitalização portuária, foi examinado o estudo desenvolvido por Andréa Soler Machado, cujo doutorado em História (2003), intitulado *A borda do rio-PoA: arquiteturas imaginárias como suporte para a construção de um passado*, analisa a relação das arquiteturas construídas nas margens do rio Guaíba, em Porto Alegre. É válido salientar que a autora também coordena um projeto de pesquisa, desenvolvido junto ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR), que objetiva realizar o levantamento e a análise das arquiteturas realizadas nas margens aquáticas urbanas durante o século XX, no Brasil e no exterior. Ainda sobre esse tema, foi averiguada a tese de doutorado de Vicente Del Rio: *Desenho urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro, a contribuição do estudo da percepção ambiental*, desenvolvido pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade de São Paulo, em 1991. Tais pesquisas estabelecem uma relação análoga com o caso estudado nesta dissertação, em virtude de tratarem de temas coincidentes que se complementam para estudo.

3. Contribuição da pesquisa

Diante desses estudos, parece haver ainda oportunidade para o desenvolvimento de uma pesquisa que contribua não só no sentido de compilar temas já propostos e discuti-los, mas também, e principalmente, de elaborar uma análise sistemática do projeto. Este trabalho verifica a requalificação do setor urbano mediante a análise dos objetos arquitetônicos e urbanísticos ali implantados, abarcando tanto estruturas existentes como novas intervenções modernas. O trabalho está organizado em partes, de tal forma que, no primeiro capítulo, foi desenvolvido o levantamento histórico do porto, desde o debate sobre a eleição de um projeto definitivo, no final do século passado, até a atualidade, na qual a revitalização portuária efetivamente foi executada. Neste século de história relatado, foram revisados todos os planos urbanos que propuseram alguma alteração no território do Puerto Madero, dos quais se deu ênfase às propostas de Le Corbusier, proferidas em 1929. Ainda, no âmbito internacional, foram examinados outros exemplos similares de reabilitação portuária, visando à ampliação do repertório e do conhecimento sobre este tema.

O segundo capítulo é voltado à análise urbana e arquitetônica do projeto de revitalização do Puerto Madero e busca discutir a cidade mediante a releitura do tecido e das tipologias arquitetônicas nele implantadas. Nesta etapa da análise, optou-se por selecionar distintas escalas para a verificação da intervenção, nas quais se considerou desde a escala urbana, quando se levantaram as relações com o entorno, à arquitetônica, voltada ao objeto edificado. Em um primeiro momento, examinou-se a inserção do projeto no meio urbano, onde as rupturas e as continuidades ilustram o entrecruzamento de geometria estabelecida e do novo traçado proposto. Esta primeira aproximação ao objeto de estudo foi orientada para a compreensão urbano-por-

tuária da área, tendo sido examinadas as conexões com o entorno, a implantação, a acessibilidade, o zoneamento funcional e as circulações internas do projeto. Todos esses elementos foram compreendidos e, também, demonstrados por meio do desenvolvimento de diagramas explicativos que buscam ilustrar a associação entre as distintas partes que configuram o todo. Nestes desenhos foram destacadas as diferentes tipologias edificatórias, os espaços de parque, as superfícies aquáticas, bem como os principais eixos de penetração e circulação do projeto.

Na etapa seguinte, a investigação observou o projeto por setores, onde se analisaram os acontecimentos de cada um dos quatro diques e a relação que cada um deles estabelece no conjunto. Neste momento, a pesquisa se desenvolveu principalmente mediante a análise e levantamento fotográfico realizados no local do projeto. Tal etapa teve como objetivo maior identificar as ocasiões presentes em cada uma das quatro parcelas da proposta. Finalmente, após o conhecimento geral do projeto urbano para o Puerto Madero, entrou-se na escala arquitetônica. Em virtude da imensa quantidade de edificações presentes na região, tornou-se necessária a escolha de exemplares que representam determinada tipologia edilícia. Optou-se, então, por traçar um corte no projeto, na direção do centro ao rio, de forma a estabelecer um percurso que permita o exame das variadas propostas construídas no Puerto Madero: galpão portuário revitalizado, galpão reconstruído, ponte de pedestres, edifício costeiro, edifício-quadra, torre e parque público. As distintas formas arquitetônicas presentes na proposta demonstraram o interesse em discutir a diversidade de componentes da trama, por meio dos acontecimentos superpostos. A maior contribuição da pesquisa consiste na elaboração de uma análise sistemática do projeto, pelo desenvolvimento de cortes e diagramas que estabelecem a relação

entre os objetos construídos e o seu contexto urbano. A investigação visou criar um paralelo entre projeto e execução, ou seja, entre o objeto proposto pelo plano de urbanização para área e o efetivamente realizado. Buscou-se constatar as proposições da cidade imaginada e os resultados obtidos na cidade real construída.

Consta, também, entre os objetivos da pesquisa, a incorporação da qualidade didática do conteúdo estudado, cujo conhecimento possa servir como parâmetro para o desenvolvimento de propostas similares. Esses distintos níveis de percepção e de análise buscam a contribuição da pesquisa para a compreensão do problema proposto para estudo. O que se pretende é demonstrar a pluralidade de acontecimentos, bem como a mistura de usos e a variedade tipológica presentes no setor. Independentemente das críticas positivas ou negativas sobre o projeto e sua qualidade arquitetônica ou acerca de suas repercussões políticas ou econômicas, a investigação deseja destacar a importância da contínua reflexão e transformação dos feitos urbanos e do seu patrimônio arquitetônico.

Aspectos metodológicos

Esta dissertação foi desenvolvida no período compreendido entre agosto de 2005 e fevereiro de 2008, quando se realizou o mestrado do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR), da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). A pesquisa abrange não só a revisão bibliográfica do material disponível, mas também duas visitas ao local da intervenção, ocasiões em que se tornou possível o contato com arquitetos que participaram do projeto. Em virtude da consulta às bibliografias disponíveis na biblioteca da

Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e das buscas feitas pela Internet constatou-se que a pesquisa era de possível efetivação não só pela facilidade de acesso às fontes necessárias para consulta, mas também pela atualidade do tema proposto. A maior parte das referências bibliográficas encontradas consiste em artigos que abordam o assunto sob o aspecto de uma revitalização urbana inserida no âmbito do fenômeno mundial de requalificação das áreas portuárias. A investigação inicial permitiu o conhecimento do objeto de estudo do ponto de vista histórico e, também, seu entendimento em relação ao contexto local.

A partir disso, tornaram-se necessárias a observação *in loco* da área de intervenção e a busca de material nas bibliotecas e livrarias da capital argentina. Em função disso, realizou-se, em 2005, a primeira viagem a Buenos Aires, na qual foi feita a visita e o levantamento fotográfico na área do Puerto Madero, bem como a pesquisa nas bibliotecas locais. A consulta das fontes foi realizada nas bibliotecas da Sociedade Central de Arquitetos (SCA), do Conselho Profissional de Arquitetura (CPAU) e da Faculdade de Arquitetura, Desenho e Urbanismo da Universidade de Buenos Aires (FADU-UBA). Depois de concluída a revisão bibliográfica deste material e com a pesquisa já mais evoluída, foi feita, em 2007, uma segunda visita ao local da intervenção. Nessa ocasião, o objetivo da investigação não se focava tanto na consulta às bibliotecas, apesar de elas terem sido revisadas, mas sim no contato com os profissionais que participaram do desenvolvimento do projeto. Além disso, o mais amplo conhecimento do assunto implicou a visita à região do Puerto Madero, onde foi executado o levantamento fotográfico, bem como a apuração de dados pertinentes ao desenvolvimento do trabalho.

As entrevistas ocorridas em Buenos Aires, com arquitetos envolvidos

no projeto ou com críticos da obra, contribuíram significativamente para a compreensão geral do problema e, inclusive, para o posicionamento pessoal acerca do assunto investigado.

Agradeço aos arquitetos: Juan Manuel Borthgaray – integrante da equipe que elaborou o projeto urbano e o Plano Mestre para a área - por ter concedido entrevista em seu escritório, quando explanou acerca dos conceitos adotados no projeto e sobre a relação da parcela com o conjunto de Buenos Aires; Enrique Garcia Espil - pertencente à outra equipe vencedora do concurso que, também, integrou a equipe de desenvolvimento do projeto e do Plano Mestre - por ter enfatizado as mais importantes contribuições da proposta de sua equipe, bem como por ter apontado atitudes acertadas e equivocadas na tomada de decisão do projeto definitivo; Alfredo Garay – arquiteto que atuou como Secretário de Planejamento de Buenos Aires no período da consolidação da operação para a reconversão da área, acompanhando e gerenciando todo o processo de desenvolvimento do projeto, além de ter atuado como jurado no Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero e de, posteriormente, ter vencido o concurso para as áreas verdes da área – por ter detalhadamente relatado todo o seu envolvimento e suas percepções acerca do processo de consolidação da proposta e, também, por ter-se disponibilizado a realizar uma visita aos parques públicos da área, onde, como autor, relatou os conceitos adotados no projeto; Roberto D’Ángelo - arquiteto pertencente à Corporação Antigo Puerto Madero – por ter fornecido informações e arquivos digitais sobre o desenvolvimento da proposta e acerca das previsões para a futura evolução da área; Gustavo Diéguez, por ter salientado tópicos de importante abordagem na pesquisa e, por ter viabilizado o contato com os arquitetos acima citados; Fernando Diez - arquiteto editor da Revista Summa – por ter enfatizado sua visão

crítica sobre o projeto e atentado para alguns processos urbanos decorridos da reconversão do Puerto Madero.

1. UM PORTO, UM SÉCULO

1.1 Histórico do porto de Buenos Aires

Buenos Aires, cujo desenho urbano se caracteriza pelo traçado de uma retícula regular, estende-se ao longo de uma superfície que, exceto sua costa, não apresenta acidentes topográficos. A fisionomia da capital portenha resulta da combinação porto-ferroviária, funções que sempre exerceram significativa importância na colonização e formação do território argentino. Em meados do século XIX, um sistema de transporte ferroviário de riquezas agrícolas e pecuaristas convergia de todo o país ao porto de Buenos Aires, com destino a Grã-Bretanha. O conjunto portuário era formado, além das embarcações, por silos e frigoríficos, marcando a identidade do local. Desde sua origem, a cidade se desenvolveu em íntima relação com seu porto, o qual se converteria, com o passar do tempo, em um ponto de concentração comercial e de vias de comunicação, uma vez que ali se concentrava tanto a produção econômica quanto cultural, procedente da Europa. No início do século XIX, a necessidade de contar com um cais e com uma estrutura portuária que servisse de controle tornou-se imprescindível.

Quando o rei da Espanha solicitou a Juan de Garay a consolidação de assentamento sobre o delta do Paraná e do Rio da Prata, o nome de La Trinidad, como foi fundado o território, foi substituído por Santa Maria dos Buenos Aires para denominar o local do porto. Da relação de trabalho entre a localidade e seu porto originou-se a expressão “portenho”, que qualificava aqueles que ali habitavam.¹⁵ A problemática e os paradoxos acerca da relação de Buenos Aires

com o rio e sobre as configurações portuárias são fatos constantes na história da cidade desde sua origem. Os primeiros diques datam de 1755 e, posteriormente, em 1771, foram produzidos os desenhos de docas iniciais. No entanto, apenas em 1857, ocorreu a construção da Aduana Nova de Taylor e da estação férrea, representando a primeira obra significativa sobre a costa e formando um conjunto que marcava definitivamente a centralidade da cidade, como instrumento de poder e unidade.¹⁶ Os inúmeros projetos de revitalização da área podem ser justificados pela excelente localização do porto, situado no eixo da Casa Rosada e do Congresso e vizinho ao mais importante complexo rodoferroviário do país.¹⁷ A conflituosa questão da colonização do “deserto aquático” condicionou a formação de distintos pontos de vista e projetos utópicos, que propunham não só a instalação de infraestruturas, como também de fragmentos urbanos prolongados sobre a água. O monopólio e apropriação dos direitos aduaneiros foram adquiridos devido à Revolução de Maio de 1810. Esse fato foi determinante para consolidar a posição do porto e de suas funções como principal ponto para os navios de desembarque e pesqueiros e como balizador exterior frente à cidade.

Os comerciantes, os financistas e os grandes proprietários de terras reivindicavam a construção de um porto que comportasse o carregamento e descarregamento dos barcos de grande porte. A operação sofria empecilhos técnicos, devido a pouca profundidade do rio, ocasionada pelos grandes bancos de sedimentos que dificultam a navegação e a construção dos canais de acessos. Ao longo do século XIX, a concretização de um porto para Buenos Aires foi o tema focal de discussão e o projeto mais desejado para a cidade. As inúmeras propostas aumen-

¹⁵ Liernut, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Harvard Design School. PRESTEL.

¹⁶ Varas, Alberto. Op. Cit, página 34.

¹⁷ Massuh, Laila Yazigi. Reciclagem chega ao Porto. AU n° 54 (junho/julho 1994), páginas 87 a 96.

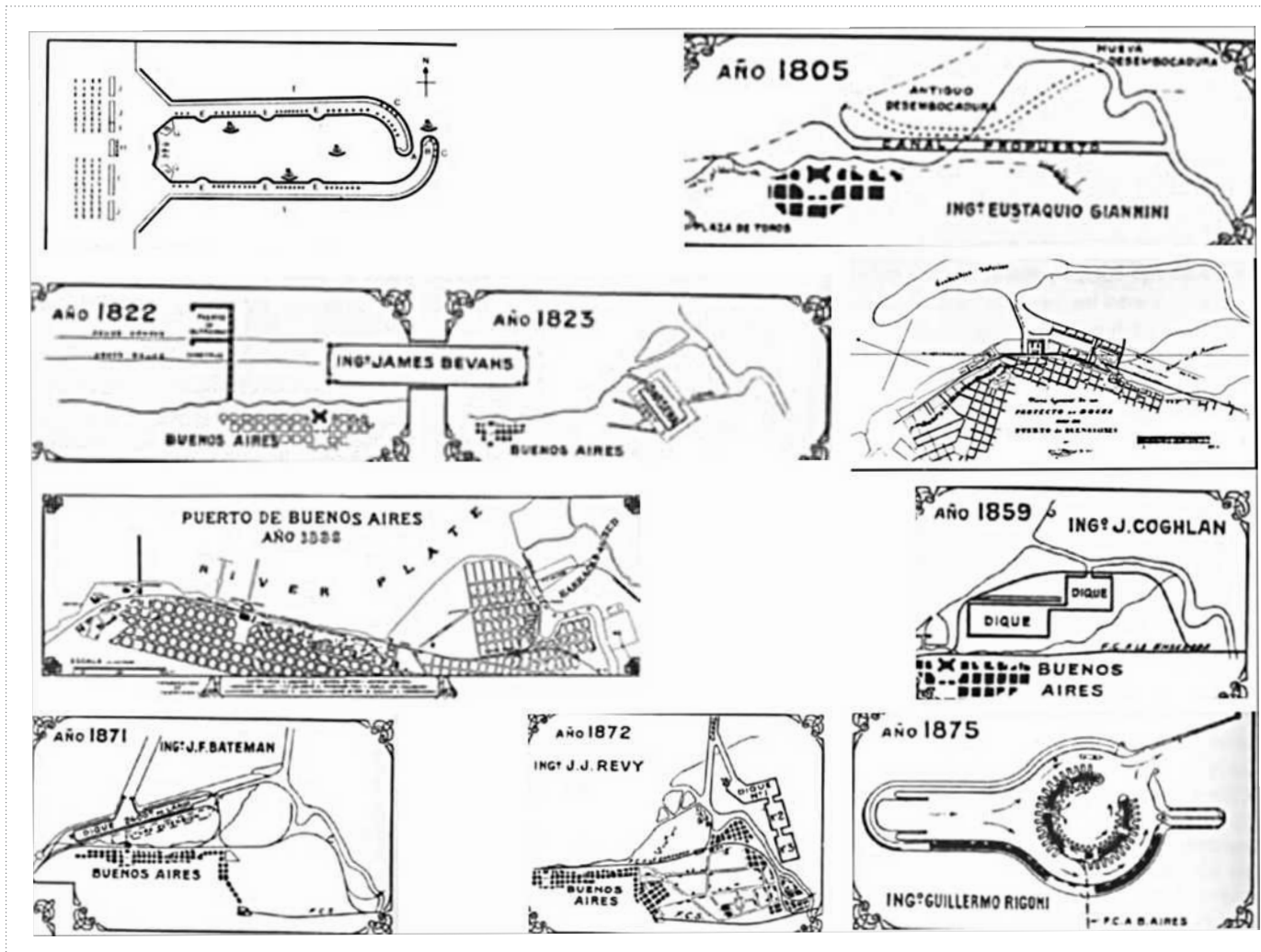


Figura 6: Projetos para o porto de Buenos Aires no decorrer do século XIX.

Fonte: Site www.puertomadero.com/historia.cfm.

tavam à medida que crescia a possibilidade de construção da obra.¹⁸ Finalmente, em 1854, ocorre a inauguração da Aduana Nova, constituindo a primeira obra com a intenção de valorizar funcional e paisagisticamente a costa da cidade. Neste momento inicia-se a ocupação de construções às margens do rio, desempenhando, até os dias atuais, forte função para o desenvolvimento da cidade.¹⁹

A construção da Aduana Nova entrou em questão logo em 1855. Então, em 1859, o engenheiro Luis Huergo propõe a regularização do leito ribeiro, mediante o melhoramento das plataformas de atraque existentes do Riachuelo²⁰ e dos depósitos da costa. A solução adotada propunha o acesso exclusivo ao porto pelo canal sul e, além disso, o desenho de diques abertos ou dentiformes, construídos desde o sul até o norte, de forma a manter o Riachuelo como o centro do desenvolvimento. A configuração das plataformas paralelas, implantadas em frente à costa urbana, ao sul da Praça de Mayo, possibilitava o futuro crescimento do porto no sentido norte à medida que se fizesse necessário. A planificação previa a efetivação do gradativo aumento portuário através do financiamento das obras, determinado pelo próprio uso do porto, excluindo a necessidade de empréstimos estrangeiros.²¹ A Aduana foi demolida até o primeiro piso, em 1884, em virtude da construção do Puerto Madero. Assim, abaixo da Praça Colón permaneceram enterados o pátio de manobras, as galerias de escritórios e a planta baixa, descobertas durante as escavações de 1942.

¹⁸ Lienur, Jorge Francisco. *Il porto de Buenos Aires*. Casabella n° 273, Milano, julho 2004, páginas 60-65.

¹⁹ Novick, Alicia. *Planos versus projetos: alguns problemas constitutivos do urbanismo moderno*. Buenos Aires, 1910 – 1936 (1). Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq057/arq057_01.asp. Acessado em 16 de abril de 2008, às 11h23min.

²⁰ Águas que desembocam no Rio da Prata, localizado ao sul da área do Puerto Madero.

²¹ Borthagaray, Juan Manuel. *El desarrollo urbano del área antiguo Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires*. Artigo cedido pelo autor.

Um projeto oposto foi apresentado por Eduardo Madero, um dos comerciantes de importação e exportação mais poderosos do país, que tinha uma forte conexão com interesses da Inglaterra, que nesta época era o principal sócio comercial do país. A proposta inicialmente apresentada por Madero - distinta da planta executada - correspondia ao projeto desenvolvido por Juan Bateman, em 1871. Nesta etapa, foi concebido um modelo que propunha a criação de uma doca, margeada a leste e a oeste por diques de proteção, de forma a conectar o extremo sul - área da boca do Riachuelo (La Boca) – com a área ao norte da Praça de Mayo (ver figura 8). O acesso ao porto dava-se pelo ponto de maior profundidade do rio e, então, bifurcava-se em duas direções, formando um canal que, em relação à grelha urbana regular e ortogonal, posicionava-se diagonalmente. Em 1882, Madero apresentou um novo projeto ao Congresso Nacional, cuja proposta técnica foi incumbida, no ano seguinte, à firma inglesa de engenharia Hawkshaw, Son e Hayter.²²

A eleição entre as propostas de Huergo e Madero foi precedida por um longo e intenso debate, expondo-se não só a conveniência de cada modelo, mas também explicitando a disputa entre grupos com interesses distintos. A definição entre ambos os projetos deveu-se à consolidação do modelo liberal agroexportador, estruturado dependentemente ao comércio exterior e à economia britânica.²³ Em meio às mais significativas diferenças entre os projetos de Huergo e Madero destaca-se sua localização: o primeiro se concentrava no miolo do portal do Riachuelo, enquanto o último se estendia ao longo da costa. Borthagaray sustenta que a federalização da cidade, que em 1880 deixou de ser capital do Estado de Buenos Aires para se tornar a sede política da Argentina, teve

²² Liernur, Jorge Francisco. *Case: Puerto Madero Waterfront*. Op. cit., páginas 33 a 47.

²³ Disponível em <http://www.puertomadero.com/historia3.cfm>. Acessado em 14 de setembro de 2005, às 13h45min.

influencia na escolha do projeto definitivo para o porto. Isto aconteceu porque o esquema de Huergo estava implantado parte em território da província e parte em área federal, enquanto a proposta de Madero inseria-se completamente em domínios da nação, permanecendo livre de qualquer possível disputa pela propriedade do solo entre o Estado e a Confederação. A concorrência foi encerrada, quando, em 1882, Madero levou ao Congresso Nacional um projeto completo, contendo um detalhamento técnico desenvolvido por uma das empresas britânicas de maior prestígio mundial no setor. Além disso, o alto grau de desenvolvimento do projeto possibilitou a realização dos respectivos cálculos e pressupostos de construção. Desse modo, a obra adquiriu - de um dos maiores bancos londrinos - o crédito necessário para pagar toda a execução do projeto. Em virtude das variadas vantagens oferecidas pelo projeto de Madero, o Presidente da República levou a proposta à legislatura, que o aprovou em uma só sessão.²⁴

A obra, designada à empresa Thomas Walker Co., começou em março de 1888, tendo sido concluída por etapas: em 1889 dique 1, em 1890 dique 2, em 1892 dique 3 e em 1897 dique 4 e doca norte. Nesta circunstância, uma das principais modificações efetivadas no modelo sugerido por Bateman refere-se ao posicionamento da linha de diques paralelamente à orientação norte-sul da costa. Além disso, a área foi segmentada em um dique ao norte, outro ao sul e mais quatro na área central que conecta as extremidades do porto. Um dique de proteção foi inserido no local onde antes era proposta a linha diagonal de ligação entre o sul, La Boca, e o norte, Retiro. Ao longo do canal de 21 pés de profundidade, que contava com uma muralha exterior, foram construídos quatro diques conectados por cinco pontes giratórias - destinados à carga e descarga de mercadorias - uma plataforma, dois

²⁴ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

controladores de água - instalados na extremidade dos diques - além de 21 galpões para o armazenamento dos produtos provenientes das importações e exportações. No caso da necessidade de ampliação, o porto deveria expandir-se sobre a ilha triangular formada a leste da área.²⁵

Por sua proximidade com a cidade, destaca-se como forte característica da proposta de Madero, a possibilidade de prolongamento da grelha urbana, constituindo uma importante operação de crescimento da cidade. Muitos terrenos situados ao longo da trama em frente ao rio foram vendidos em leilão público, gerando rendas que auxiliaram no pagamento da obra. Além disso, a ilha triangular gerada na borda leste dos diques ocasionou a formação de uma segunda costa ribeira. Ao longo dos últimos anos do século XIX e princípios do século XX, o porto simbolizou a prosperidade tecnológica e econômica da Argentina. Do ponto de vista urbano, a localização estratégica portuária, junto ao centro e nas proximidades da Praça de Mayo, enfatizou o caráter simbólico do local. Entretanto, nesta região, concentraram-se as redes de transporte rodoferroviário, de modo que tanto o traçado ferroviário, quanto os elementos de infra-estrutura portuária constituíram barreiras físicas que colaboraram fortemente para o afastamento do rio à área central. Até a atualidade, a estrutura urbana portenha ficou condicionada a esse formato que desconectou o convívio da cidade com a costa ribeira.²⁶

Utilizando-se dos argumentos de que o esquema de Madero requeria um dragado demasiado caro nos canais de acesso, não possibilitava a futura ampliação da estrutura e sofria riscos de grandes congestionamentos, Huergo criticava a solução técnica adotada para o projeto

²⁵ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

²⁶ Varas, Alberto. Op. cit., página 41.

portuário escolhido. O ataque de navios do estuário do rio da Prata sempre foi dificultado por sua rasa profundidade, ocasionada pela acumulação de sedimentos carregados do Paraná e depositados nas margens ribeiras, contribuindo para a formação de bancos e de ilhas. Esses obstáculos técnicos antecipados por Huergo, somados ao grande desenvolvimento dos transportes marítimos e ao crescimento das atividades portuárias em escala mundial – que requisitava barcos de maior porte – afetou as atividades portuárias do Puerto Madero.²⁷ Além disso, o desenvolvimento técnico das comunicações e o crescimento da importação e da exportação em escala industrial provocaram significativas modificações na logística operacional dos portos internacionais. No caso do Puerto Madero, ainda, problemas administrativos fizeram-no tornar-se um dos portos mais custosos do mundo.²⁸ Assim, entre final do século XIX e início do século XX, o acúmulo de todos estes fatores provocou a prematura insuficiência do porto de Buenos Aires, tornando necessária a convocação de um concurso para sua ampliação. Pouco tempo após sua construção, Puerto Madero já se tornava insuficiente para atender às necessidades portuárias, tendo sido substituído por outras instalações.

Aproximadamente duas décadas após sua efetivação, o Puerto Madero não era capaz de atender às necessidades da atividade portuária, convertendo-se logo em peça obsoleta do conjunto urbano. O governo opta, em 1907, por realizar a extensão portuária, lançando para isso um concurso, cujo projeto vencedor previa a ampliação da estrutura em direção ao norte do Puerto Madero. A nova área denominada Porto Novo foi construída no período de 1911 e 1919, apresentando um desenho de diques dentiformes similares aos propostos anteriormente por Huergo (ver figura 9). A

²⁷ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

²⁸ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

implantação das estruturas do novo porto, anexas ao conjunto do Puerto Madero, cooperou definitivamente para a formação de uma barreira artificial que segregou a zona central da costa ribeira.²⁹ A existência das novas instalações concentraram a maior parte do movimento portuário, provocando o progressivo desuso e a significativa diminuição das atividades do Puerto Madero. Dessa maneira, a região foi gradativamente acomodando diversificadas funções urbanas em seus espaços abertos. Já as infra-estruturas existentes, como os depósitos, permaneceram abandonadas e em estado de deterioração durante anos. O equipamento do passeio atrás das instalações do Puerto Madero, às margens da Costanera Sul, contou com o ajardinamento junto ao leito do rio e com a construção de escadaria e praças, tornando-se, no decorrer do século, local de lazer e passeio da população.³⁰

1.2 Formação urbana de Buenos Aires

A condição de Capital da República, assumida por Buenos Aires em 1880, impulsionou o crescimento demográfico, implicando a necessidade de investimentos em infra-estruturas e serviços. A demanda por novos estabelecimentos representativos do Estado Nacional e de obras de grande escala, fomentadas pela consolidação da metrópole como centro agroexportador, sobrepôs-se à complexidade dos processos de modernização.³¹ A partir desses acontecimentos e das influências adquiridas em meados do século XIX, Buenos Aires cresce seguindo o modelo da cidade européia, onde o espaço público se compõe pela qualificação de vazios – praças, ruas e parques -, que se destacam da

²⁹ Disponível em <http://www.puertomadero.com/historia3.cfm>. Acessado em 14 de setembro de 2005, às 13h45min.

³⁰ Liernur, Jorge Francisco. Il porto de Buenos Aires. Op. cit.

³¹ Novick, Alicia. Op. cit.

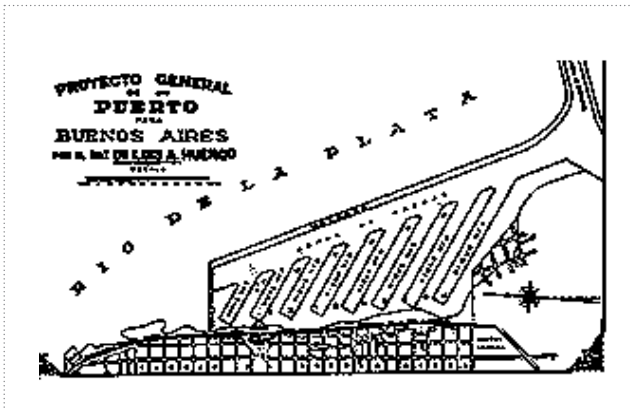


Figura 7

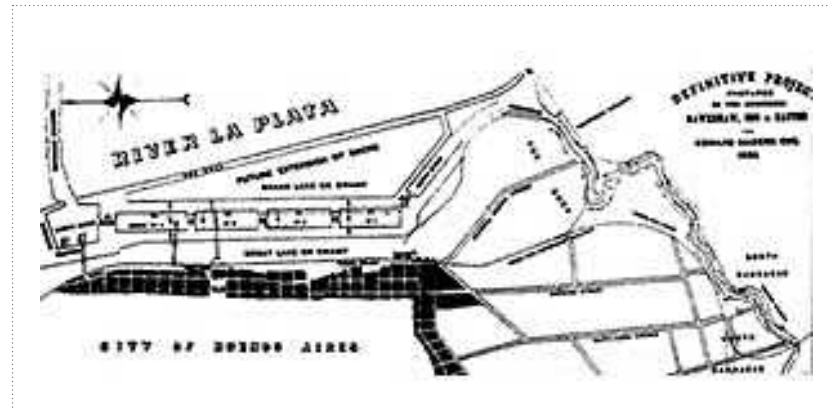


Figura 8

Figuras 7 e 8: projetos de Luis Huergo e Eduardo Madero, respectivamente

Fonte: Site www.puertomadero.com/historia.cfm.



Figura 9: Porto Novo, construído entre 1911 e 1919.

Fonte: Google Earth

malha fechada da cidade histórica.

As mais significativas modificações urbanas ocorridas em Buenos Aires, no período de 1880 e 1939, adotaram as concepções do paisagismo francês, contrapondo-se ao conceito hispânico original. As alterações evidenciaram-se nas propostas de configuração da nova paisagem da cidade, como em projetos de edifícios e espaços públicos (ruas, avenidas, praças e parques), que alteraram a escala e a forma de vida na cidade e demonstraram a nítida intenção de monumentalidade urbana. Durante esse período, a região central portenha concentrou grande parte do planejamento urbano, sendo considerável a operação realizada no fim do século XIX, com a construção da Avenida de Mayo, assemelhando-se às intervenções parisienses de Haussmann. A avenida afirmou-se, desde então, como uma rua ativa de passeio, comércio e como elemento de união de praças, espaços públicos e estabelecimentos cívicos, como o Congresso Nacional e a Casa do Governo. Neste contexto começaram a surgir as edificações em altura na área central, voltada, principalmente à classe média desejosa da modernidade. Sobre as avenidas, mais destacadamente nas esquinas e no entorno das praças, concentraram-se as moradias coletivas. Este movimento da cidade do sul em direção ao norte simbolizou o “afrancesamento dos costumes”, enfatizado pelo lema Paris na América, que parecia estar se condensando no projeto urbano.³²

Na década de 20, foi erguido o Obelisco e, também, foram abertas as avenidas diagonais, arrematando o esquema de grandes vias que se unem em um mesmo ponto da cidade. A mais notável obra do centro da cidade, no entanto, foi representada pela Avenida Norte-Sul, atual 9 de Julho, que, em virtude de sua monumentalidade demorou quase meio século para ser finalizada. Estas operações foram comple-

³² Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

mentadas com a execução de praças em frente a grandes edifícios públicos, o que conferiu à trama uma seqüência de espaços abertos hierarquizados.³³ O período corresponde, inclusive, aos primórdios da construção do conjunto de parques públicos da cidade e de outras obras de infra-estrutura. Em tal circunstância havia uma afinada união entre política, arquitetura e urbanismo, em que esses últimos eram vistos como elementos pertinentes para a formação do espaço público e para a adoção de significado para a cidade. A configuração da imagem portenha passa a ser marcada pelos elementos urbanos e arquitetônicos, explicitando o objetivo político da época de promover Buenos Aires à escala internacional. Assim, a grande capital passa a ser compreendida global e uniformemente sob a dinâmica da transformação. Segundo Liernur, esse tecido urbano com grandes mansões, avenidas, teatros, parques e infra-estrutura conferiam à metrópole uma reputação de “cidade européia”.³⁴ Simultaneamente ao início do modernismo, Buenos Aires recebeu forte influência intelectual da cultura européia do princípio do século,

A capital argentina foi marcada, no primeiro quarto de século XX, por significativas alterações urbanas. Em função do desenvolvimento industrial, do progresso dos meios de transporte, do aprimoramento das condições de vida social, entre outros fatores, o sentido dos programas anteriores foi alterado, implicando, então, a mudança dos planos e traçados.³⁵ Desde meados da década de 1920, intensificaram-se os planos de urbanização para Buenos Aires, que, entre outras propostas, sempre buscaram a reintegração da área do Puerto Madero ao tecido urbano, considerando sua privilegiada implantação em meio à metrópole

³³ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

³⁴ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

³⁵ Varas, Alberto. Op. cit, página 96.

já bastante desenvolvida. Sua localização, próxima à área central e ao conjunto cívico, e sua extensão converteram essa zona em um lugar propício para a expansão das atividades comerciais, empresariais e administrativas. Além disso, a situação de proximidade com a costa ribeira adicionava um importante papel na recuperação de espaços recreativos e de lazer que, com o passar do tempo, foram-se tornando mais necessários. Em múltiplos momentos da história portenha refletiu-se sobre a reconversão dessa peça urbana, porém grande parte das propostas não foi realizada. Inicialmente, os projetos deram destaque aos espaços abertos, contudo nos últimos anos, o alvo concentrou-se nas edificações.³⁶

Conforme observações de Liernur³⁷, a realidade física da superfície do Puerto Madero é uma densa concentração de projetos que revelaram a imposição de variadas estratégias caracterizadas pelo contraste, correção ou aceleração do crescimento urbano. Ao longo de todos esses projetos a região do Puerto Madero agiu como peça chave na articulação de múltiplas tensões e desejos daqueles que determinaram o curso de sua história. No decorrer de sua evolução, Puerto Madero esteve ligado a múltiplas imagens e desenvolveu variados papéis no meio urbano: como local de uso higiênico para beber água, tomar banho e lavar roupas; como ponto de acesso à cidade, agindo como peça articuladora entre o porto e a cidade – o que causou muitos usos residuais ocupando o solo; como espelho da cidade e possibilidade de expansão da área central ou, também, como peça de balanço entre o norte (elite) e o sul (subúrbio industrial).³⁸

³⁶ Disponível em <http://www.puertomadero.com/planes.cfm>. Acessado em 17 de abril de 2006, às 10h26min.

³⁷ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

³⁸ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

1.3 Planos Urbanos: tentativas de reinserção do Puerto Madero ao tecido urbano

1.3.1 Plano da Comissão Estética Edilícia - 1923 a 1925

A primeira visão do urbano à escala da cidade de Buenos Aires manifestou-se no Plano da Comissão Estética Edilícia, de 1923 a 1925 (ver figuras 10 e 11). Conforme a nova urbanidade, os espaços heterogêneos da cidade ganharam unidade, nos quais foram projetadas operações de aberturas e expansões integradoras dos espaços livres. As ações sugeridas para o futuro crescimento da cidade implicariam a adaptação do tecido existente à nova forma urbana, assimilando a multiplicidade de experiências e estilos arquitetônicos. A marcada ênfase na imagem estética da cidade prevalecia como princípio urbano, de forma a simbolizar as correntes culturais modernas.³⁹

O plano - embora não completamente executado - propunha a concentração dos edifícios administrativos com o objetivo de conformar centros monumentais. Além disso, discutia-se a consolidação de novos bairros, com a instalação de filiais de edifícios públicos, com a construção de um sistema contínuo de avenidas articuladoras de espaços coletivos significativos e com o ajardinamento de mais de 1000 hectares de áreas verdes. Em assuntos tangentes ao porto, o plano previa o crescimento do Bairro Sul, muito exíguo se comparado ao progresso das demais partes da cidade. Neste marco, a proposta procurava deslocar para o norte os usos industriais (no entorno do Porto Novo) e criava uma grande avenida costeira que se iniciava no porto e seguia para o norte, até o fim do município. Esta via seria acompanhada paralelamente por uma faixa de um enorme parque linear costeiro e por bairros residen-

³⁹ Disponível em <http://www.puertomadero.com/planes.cfm>. Acessado em 17 de abril de 2006, às 10h26min.

ciais escalonados. A meta principal era revalorizar a paisagem do rio, mediante a construção da Costanera Sul e do Balneário Municipal, iniciado em 1918 e estendida entre 1924 e 1928 pelo paisagista J.N. Forestier, que desenhou grande parte das intervenções sobre espaços livres, parques e jardins. Naquela ocasião, o programa sugerido para o Puerto Madero determinou um novo caráter no triângulo formado entre os diques e a costa, onde a avenida costeira transformou-se na peça articuladora da nova área popular de Buenos Aires. Tais propostas foram impulsionadas devido às mudanças sociais que visavam à redução da jornada de trabalho e à possibilidade de tempo de lazer para as massas em um novo local de recreação - o parque aquático.⁴⁰

Em relação ao espaço cívico da Praça de Mayo, imaginou-se a abertura do local até o Puerto Madero, por meio do alargamento do Dique 3 e da eliminação da Casa do Governo. Ambos os espaços estariam interligados por um espelho da água e grandiosas escadarias que alcançavam o contato ribeiro.⁴¹ Dois arranha-céus definiriam o monumental espaço, que objetivava converter a praça histórica em local de encontro do centro urbano com o rio. Os antigos depósitos do porto seriam substituídos por edificações perpendiculares aos diques. Deste audacioso projeto, apenas permaneceram as diagonais, construídas entre 1914 e 1931.⁴² O plano estipulava o término da visão da cidade pré-moderna, inaugurando uma nova urbanidade acelerada e difusa, proporcionando à cidade uma imagem arquitetônica. Em um momento seguinte a este plano (1930), o engenheiro Juan Briano propôs a duplicação das plataformas dentiformes do Porto Novo, repetindo-as sistematicamente sobre o rio. Em relação

⁴⁰ Lienur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

⁴¹ Arrese, Álvaro Daniel. Op. cit. Página 69.

⁴² Lienur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

aos velhos diques, substituiu-os por uma estação ferroviária e de estacionamentos a baixo nível, sendo que o restante da superfície do Puerto Madero ficava destinado a espaços verdes.⁴³ No entanto, a crise econômica de 1929, repercutida nos anos seguintes, acarretou a diminuição do tráfego marítimo internacional, inviabilizando a realização do projeto. Quase que contemporaneamente as idéias de Briano, surgem as propostas proferidas por Le Corbusier, em virtude de sua visita a Buenos Aires.

1.4 Precisoões corbusianas sobre Buenos Aires

1929: Le Corbusier visita Buenos Aires em uma notável circunstância da história intelectual argentina. Em tal circunstância, o Plano de Estética Edilícia, de Martin Noel vigorava em Buenos Aires. A Associação Amigos da Arte de Buenos Aires, que o convidou juntamente com a revista *Stil*, desenvolve, desde alguns anos, um distinto trabalho de estímulo cultural. Le Corbusier comemora seus 42 anos na capital portenha, em um momento em que suas idéias e conceitos haviam atingido absoluta maturidade.⁴⁴ Liernur comenta que uma das razões essenciais da viagem corbusiana à América Latina, em particular a Buenos Aires, foi justamente as transformações nas suas considerações em relação ao desenvolvimento das cidades.⁴⁵ É relevante o fato de que as viagens ao Rio de Janeiro, Buenos Aires, São Paulo e Montevideú deram nasci-

⁴³ Bases para o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero. Entidade promotora: Municipalidade da Cidade de Buenos Aires. Organização: Sociedade Central de Arquitetos. Página 34.

⁴⁴ Borthagaray, Juan Manuel, Glusberg, Jorge, Junod, Benoit. Le Corbusier y Buenos Aires – O plano Regulador, 1938-40. Buenos Aires, Centro de Arte e Comunicação (CAYC).

⁴⁵ Liernur, Pancho e Pschepiurca, Pablo. Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina 1929/1949. Summa nº 243, novembro 1987, Homenaje a Le Corbusier, páginas 40 a 55.

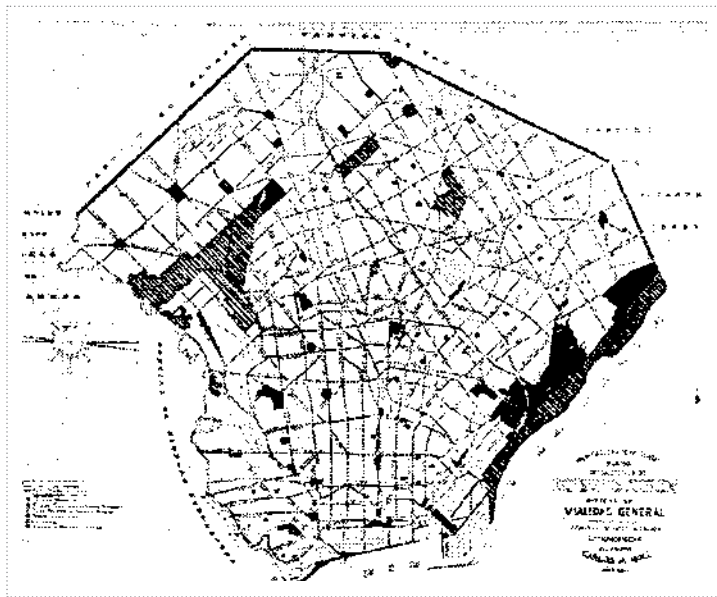


Figura 10: Plano da Comissão Estética Edilícia, Intendência de Buenos Aires, 1923-1925

Fonte: Buenos Aires y la Ribera del Plata.

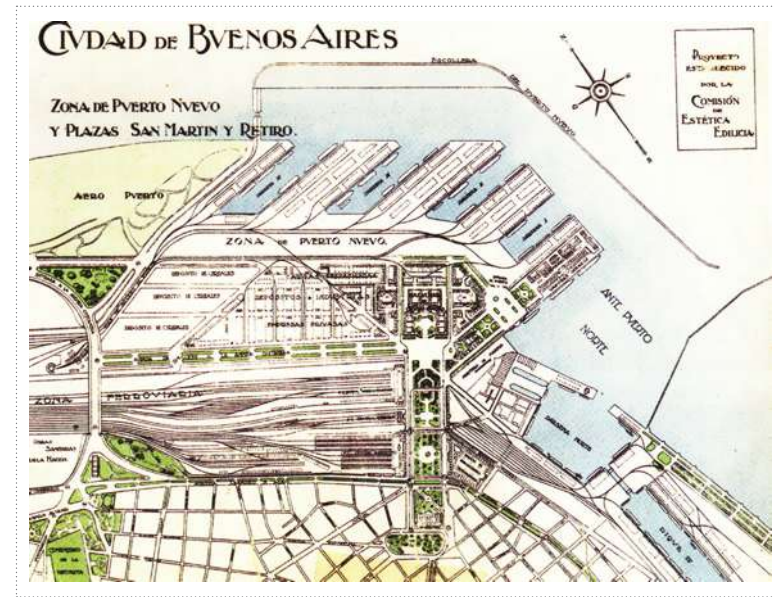


Figura 11: Plano da Comissão Estética Edilícia para a zona do Porto Novo e Praças San Martin e Retiro.

Fonte: Case: Puerto Madero Waterfront.

mento aos trabalhos do urbanismo de maior relevância da obra de Le Corbusier. Buenos Aires serviu de inspiração a uma poética urbanista inovadora na carreira do arquiteto. Cabral afirma que provavelmente o período mais feliz da vida do arquiteto coincidiu com a primeira viagem de Le Corbusier à América do Sul, em 1929:

*“... um momento de profunda transformação, que ocorreu desde o final da década de vinte até o início de trinta, uma verdadeira reviravolta em sua visão de mundo e uma renovação na sua pesquisa plástica e arquitetura. Também representam o período de maturidade plena de Le Corbusier, ‘momento mais feliz’ da sua vida, em que ele estava cômico de experimentar o auge da criatividade e produtividade.”*⁴⁶

A viagem de Le Corbusier a Buenos Aires foi definida com antecipação. Há registros de contatos, além dos pessoais, entre maio e agosto de 1928. Comas afirma que o interesse do arquiteto pelo Brasil surgiu em 1926, quando foi comunicado por amigos sobre o projeto para uma capital (Planaltina). Dessa forma, o prolongamento da viagem é acordado, em Buenos Aires, com o Círculo de Arte Argentino.⁴⁷ Le Corbusier relata que foi intimado por Gonzalez Garaño a viajar a Buenos Aires, com o intuito de exprimir as realidades e o destino da arquitetura moderna, em uma cidade em enorme crescimento. Assim, sua viagem é planejada para outubro de 1929, colidindo com o II Congresso do CIAM, anteriormente marcado para setembro. Le Corbusier opta por

⁴⁶ Cabral, Gilberto Flores. O utopista e a autopista: Os viadutos sinuosos habitáveis de Le Corbusier e suas origens brasileiras (1929 – 1936). Revista Arqtexto, número 9, páginas 54 a 75.

⁴⁷ Comas, Carlos Eduardo Dias. Precisoões Brasileiras Sobre um Passado da Arquitetura e Urbanismo Modernos a partir dos projetos e obras de Lucio Costa, Oscar Niemeyer, MMM Roberto, Affonso Reidy, Jorge Moreira & cia., 1936-45. Tese de doutorado. Paris: Université de Paris VIII, 2002. Página 58.

não participar do evento, a fim de empreender sua viagem ao continente americano, fato bastante considerável, tendo em vista a importância do congresso para o debate da arquitetura moderna.

Em quase três meses de viagem pelo Cone Sul, Le Corbusier proferiu dez conferências em Buenos Aires, uma em Montevideu, uma em São Paulo e outra no Rio de Janeiro. Tal experiência foi documentada, tornando-se o tema fundamental do livro *Precisoões sobre um estado presente da Arquitetura e do Urbanismo*, cuja publicação original ocorreu em 1930. O propósito principal dessas palestras era não só realizar uma avaliação da arquitetura moderna, como também indicar os rumos para o futuro da arquitetura e do urbanismo. *“A viagem resultará em uma grande riqueza a Le Corbusier, presente no livro mediante um intenso sentimento de felicidade e fecundidade criativa, de certeza que inaugura a plena maturidade do arquiteto. A estadia na América do Sul será aproveitada para fazer uma recapitulação em torno do conjunto de sua atividade: as conferências lhe permitiram reordenar seus pensamentos”*.⁴⁸

No período da visita de Le Corbusier, tanto o Brasil como a Argentina viviam intensas inquietações políticas. Na Argentina, o governo populista de Hipólito Yrigoyen não continha a crise social e econômica, nem a pressão da oligarquia nacional, que apoiou sua queda pelo golpe do general Uriburu, em 1930. Implantou-se, assim, a “Década Infame” dos governos de direita, encerrada em 1945, quando Juan D. Perón assume o poder. A década em questão é marcada por exíguas funções arquitetônicas, acentuadas pela Crise Mundial de 1929 e pela intensificação dos regimes políticos autoritários.⁴⁹

⁴⁸ Abalos, Inaki e Herreros, Juan. El Rascacielos Cruciforme em Sudamérica y Porte Maillot, Summa nº 243, novembro 1987, Homenaje a Le Corbusier, página 31.

⁴⁹ Liernur, Pancho e Pschepiurca, Pablo. Op. Cit.

Neste contexto insere-se o prestígio do livro *Precisões* ao explicar com nitidez as mudanças provocadas nas idéias de Le Corbusier. A viagem à América do Sul é uma aposta nas oportunidades oferecidas no Novo Mundo, composto por uma geração de arquitetos em conformidade aos preceitos modernos. A descoberta das novas cidades latino-americanas configura a ocasião para a alteração dos problemas urbanos já constatados no continente europeu, porém de difícil realização naquele cenário sem o uso da tábula rasa. Liernur define a conciliação entre “juventude”, “potência da natureza”, “pureza” e “futuro aberto” como a base das expectativas corbusianas a respeito da América. É válido salientar, também, que Le Corbusier era grande conhecedor da influência que a cultura francesa desempenhava nas elites das jovens nações. Além disso, sua viagem simboliza a descoberta da nova geografia, da escala paisagística e da situação climática. Le Corbusier diz que a topografia e o sol são fatores essenciais para o conhecimento de um povo, considerando-os fundamentais para a conformação de um plano urbano. Em análise das propostas do mestre, Abalos e Herreros confirmam que “a nova escala da cidade como feito territorial e a arquitetura como construção artificial do território emergem em Buenos Aires mediante essas idéias”.⁵⁰

1.4.1 Precisoões sobre Buenos Aires

“Buenos Aires, capital do Novo Mundo, gigantesco aglomerado de energias insaciáveis, é uma cidade de erros, de paradoxos, uma cidade que não é nem espírito novo nem espírito antigo, mas simples e unicamente uma cidade de 1870 a 1929... No fundo do estuário do rio da Prata existem elementos fundamentais... São três as bases eminentes do urbanismo e

⁵⁰ Abalos, Inaki e Herreros, Juan. Op. Cit.

*da arquitetura: o mar e o porto imenso, magnífica vegetação do parque de Palermo, o céu argentino... Mas, por assim dizer, não vemos nem uns nem outros, estando dentro da cidade. A cidade é desprovida de mar, de árvores e de céu...”*⁵¹

A imagem inicial de Le Corbusier faz-se do céu. Daquele mesmo céu que o arquiteto tanto deseja encontrar no meio da trama urbana consolidada da capital portenha. Le Corbusier é um dos dez convidados da Companhia Sul-Americana de Navegação Aérea para sua viagem inaugural a Assunção. Ele exprime que do avião viu alguns espetáculos que poderia denominar de cósmicos, sendo isso um convite à meditação. Logo de início declara que, neste local do rio da Prata – uma planície inexplorada, como denomina - produz-se uma dos lugares fundamentais do mundo. O arquiteto atenta para a necessidade de se notar o estilo de Buenos Aires e de seu povo, que, segundo ele, compartilha a vida e os pensamentos com a pátria e com a França. Le Corbusier percebe que Buenos Aires se movimenta em favor da arte, sendo isso percebido na nova arquitetura, patrocinada por grandes proprietários e estancieiros.

O arquiteto expressa a felicidade de cruzar o oceano em um transatlântico, de sobrevoar estuários, rios gigantescos e planícies sem limites, e de ver acumular navios cargueiros nos portos. Atenta, ainda, para o conceito de fronteiras e de países, que pode ser vacilante, uma vez constatado que os usos e os costumes tendem a ser os mesmos. Le Corbusier demonstra, também, satisfação por constatar em Buenos Aires um potencial, comparando-a com Nova York, onde a aventura pode estar mais próxima (ver figura 12). Cada cidade visitada instiga-lhe certo

⁵¹ Le Corbusier, *Precisoões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. Editora Cosac & Naify, São Paulo, 2004. Página 35.

aspecto distinto e alguma necessidade. No decorrer de suas palestras, Le Corbusier ilustra suas idéias através de croquis, aproximando sua teorização à prática projetual, compondo, assim, seu pensamento sobre Buenos Aires. Logo de início apura os aspectos geográficos de Buenos Aires: a presença do enorme estuário do rio, por onde provêm utensílios de todo o mundo; a planície estendida até o rio, onde se pode erguer uma cidade; os pampas, planaltos e montanhas, possuidores de rios e terras apropriadas ao cultivo e à criação de animais. Conclui, então, que este território contém o essencial para o nascimento industrial e para a produção agrícola. Nesse momento, Buenos Aires é uma cidade contemporânea de dois milhões de habitantes que poderá tornar-se uma das cidades mais dignas do mundo, conforme intitula. Proclama, além disso, que a capital argentina é um dos mais belos temas de sua vida.

Le Corbusier chega a Buenos Aires à noite, momento em que percebe a presença do mar⁵², sem limites, do céu, carregado de estrelas, e da linearidade horizontal formada pelas luzes da cidade. Durante dias explorou fascinado as ruas bonaerenses, porém, após cumprir diversos compromissos, exclamou: *“Mas quando eu cheguei havia mar! Onde está o mar? Desde que estou aqui não vi mais o céu, quero ver o céu!”* Após atravessar as ferrovias e os armazéns do Puerto Madero – que não havia sido percebido devido à topografia da cidade – chega à Costanera à beira do rio, cujo passeio havia sido construído recentemente. É neste local que, conforme o arquiteto, se materializam todos os episódios que proporcionam à cidade o motivo de sua existência:

“Lá o céu é imenso e o mar é rosado, devido à lama trazida pelo Paraná (cor magnífica, como uma riqueza que escorre de uma cornucópia). Ah,

⁵² Maneira como se refere, por muitas vezes, ao Rio da Prata, em Precisoões sobre um estado presente da Arquitetura e do Urbanismo.

*como se vive, como se respira ali, como nos sentimos felizes, como nos livramos da opressão assustadora desta cidade desumana! Uma espécie de entusiasmo santo apoderou-se de mim... Buenos Aires surgiu diante de mim como o lugar do urbanismo da época contemporânea”.*⁵³

Desse modo, partiu a estudar os mapas geográficos da Argentina, esboçando os meios pelas quais havia a expedição e recebimento de produtos em contínuo intercâmbio. Le Corbusier concebe Buenos Aires como uma grande cidade moderna, centro de comando, sede de administrações, encontro de linhas convergentes, por onde tudo transita. Para o arquiteto, Buenos Aires está predestinada a ser a Nova York sul-americana, símbolo de energia e coragem, composta com arranha-céus que prevalecem sobre o mar. Já que a natureza contribuiu para a convergência dos pampas e das águas, o homem deve se manifestar, explorando sua criação. Através do croqui de *“cargueiros no cais, navios que chegam e que partem, aviões que vêm da Europa ou que para lá retornam, outros que vão a Santiago do Chile, Rio de Janeiro e Nova York”*, Le Corbusier começa a lançar as idéias iniciais para a composição da costa (ver figura 13).

Já neste momento, sua busca pelo encontro com o rio e com o “céu argentino” é pensada de forma a passar sobre os armazéns, docas e ferrovias. Tal concepção deve-se ao fato de que há um declive, de aproximadamente 10 metros, entre o nível da cidade e o do rio da Prata – a denominada Barranca. Então, é dessa maneira que a tecnologia do concreto armado é explorada: Le Corbusier propõe a execução de uma plataforma erigida acima do rio, sobre pilotis estruturados ao fundo do estuário. A plataforma de concreto armado torna-se o elemento deter-

⁵³ Le Corbusier, Op. Cit. Página 199.

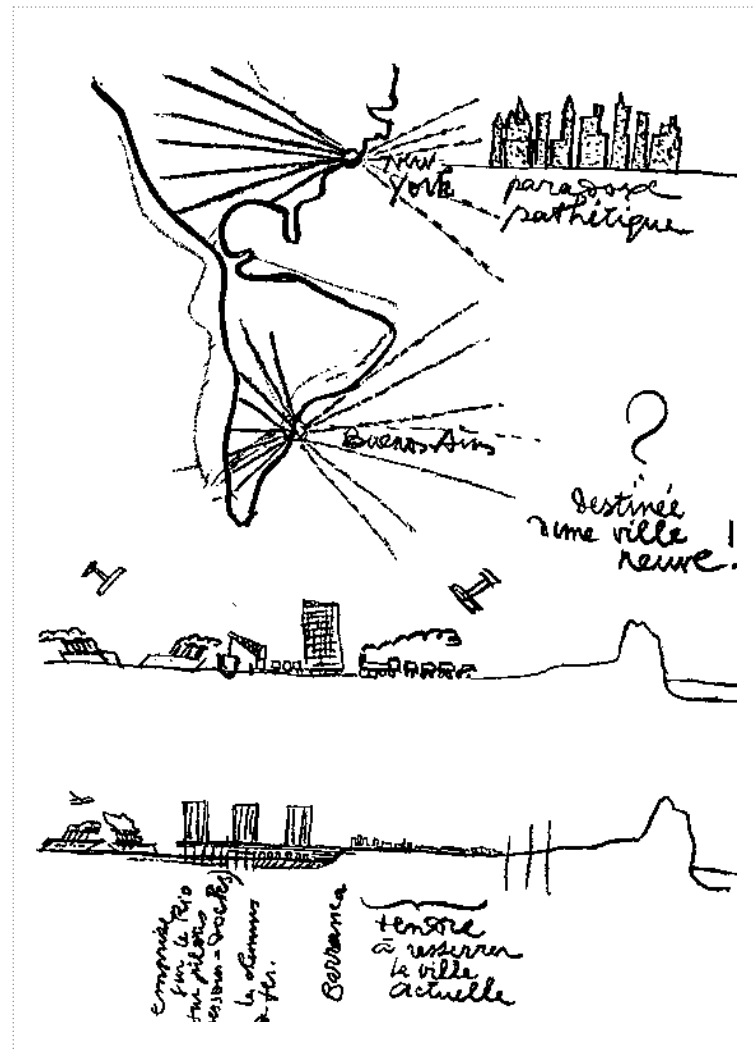


Figura 12: Esboços de Le Corbusier (de cima para baixo): mapa do continente americano, no qual compara Nova York a Buenos Aires; corte transversal da América do Sul: desde a cordilheira dos Andes até o Rio da Prata.

Fonte: Precisoões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. Editora Cosac & Naify, São Paulo, 2004. Página 202.

minante do projeto, uma vez que segrega em duas cotas distintas a cidade de negócios - formada pelo conjunto de arranha-céus implantados sobre sua superfície - e a urbe histórica – representada pelos trilhos ferroviários e pela série de diques e armazéns portuários. Desse modo, a elaboração do novo centro da cidade não impõe a eliminação do antigo. Caracteriza-se como consequência da disponibilidade topografia de Buenos Aires que possibilita a locação do centro da cidade em um terreno artificial. A plataforma determina a diferenciação entre o centro geográfico e o histórico da cidade e a nova centralidade espacial e simbólica do “posto de comando”.

A plataforma, proposta para conter aproximadamente vinte edifícios cruciformes, conforma o novo solo urbano, unindo diretamente a cidade ao rio. Abaixo dela, localiza-se uma rede de estradas de ferro que ligam o Norte ao Sul e o Sudoeste ao Noroeste. Tais vias de passagem não mais constituem estações de descarga, uma vez que, conforme a concepção corbusiana, no centro das cidades os trens devem apenas passar, e não parar. Sobre a plataforma é proposta a *Citté des Affaires* (cidade de negócios), formada pelo conjunto de arranha-céus concebidos como máquinas de trabalhar. Essas edificações ocupam 5% da superfície de concreto, enquanto os 95% disponíveis são destinados à circulação e ao estacionamento. A cidade de negócios é estabelecida no porto, e os automóveis são levados ao piso dos arranha-céus, ou, então, ao teto dos “*arranha-mares*”. Assim, no ponto da cidade onde os terrenos são mais valorizados e há maior tensão geográfica e econômica situa-se o centro de negócios. Na planta esboçada por Le Corbusier, a Cidade de Negócios ficará situada no centro de uma superfície equivalente de água e de massa construída.⁵⁴ A plataforma tem o objetivo explícito de prover a cidade como um centro de negócios

⁵⁴ Abalos, Inaki e Herreros, Juan. Op. Cit.

condizente com o papel que Buenos Aires estaria exercendo como capital do Novo Mundo e, também, de representar uma das primeiras demonstrações em escala urbana do solo artificial proporcionado pelo concreto armado (ver figura 13).

De tal maneira, não só o solo urbano é recuperado (*A vida moderna precisa dele!*⁵⁵), como também a cidade sabiamente abre-se ao mar. A plataforma é prolongada ainda mais sobre o mar, propondo-se um aeroporto. Além disso, uma grande via de circulação liga a Cidade de Negócios à cidade, e outra avenida transversal aparece entre o novo projeto e a trama existente. A partir da borda da plataforma é avistado o rio, com os navios, e o céu, com os aviões. Tais propostas são, para Le Corbusier, a soluções dos problemas das grandes cidades, visto atender à concentração dos negócios, ao encurtamento das distâncias, à rapidez, à concretização de uma jornada de trabalho harmoniosa no ar puro, na luz, afastada do barulho e próxima ao rio. Le Corbusier expressa, mais uma vez, sua comoção e encantamento ao chegar da Europa e avistar a infinita linha de luzes que marca o centro da cidade. Para o arquiteto este “*contemporâneo feito humano*” é merecedor de registro. Assim é desenhado um dos mais famosos e expressivos croquis do arquiteto sobre Buenos Aires, no qual os iluminados arranha-céus simbolizam um farol de anúncio da cidade, bem como um portal de acesso a ela.⁵⁶ Liernur encara a plataforma de concreto como a reprodução da horizontalidade do pampa, que, ao elevar o nível do solo, permitiu a aproximação da cidade com a costa ribeira.

“Preparei esta folha de papel azul, mais escura em sua parte superior, ligeiramente mais clara na parte de baixo. Imagino-me na proa de um navio com todos os viajantes e também com os imigrantes que chegam à

⁵⁵ Le Corbusier, Op. Cit. Página 203.

⁵⁶ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

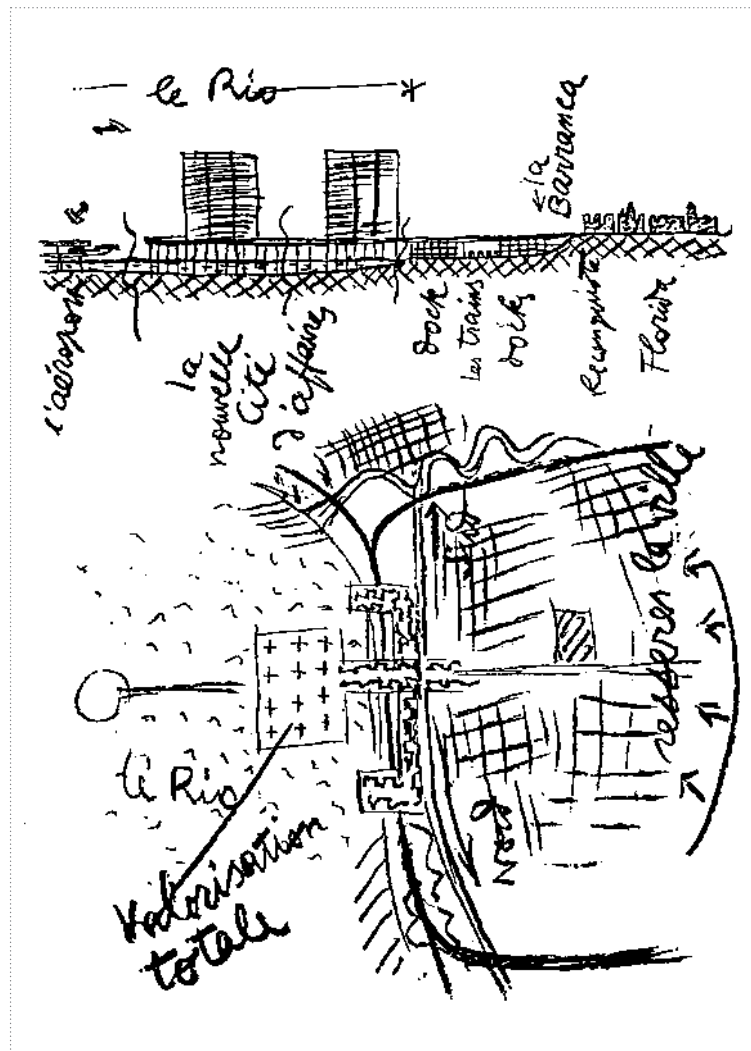


Figura 13. Esboços de Le Corbusier (de cima para baixo): corte transversal de Buenos Aires, mostrando a relação da cidade com o rio; planta baixa da plataforma de concreto armado e da Cité des Affaires.

Fonte: Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. Editora Cosac & Naify, São Paulo, 2004. Página 204.

terra prometida. Com pastel amarelo traço a linha infinita das luzes que já divisei. Com este mesmo pastel amarelo desenho os cinco arranha-céus de 200 metros de altura, alinhados de modo surpreendente e dos quais jorram luzes. Há, em torno deles, uma vibração amarela. Cada um desses arranha-céus contém 30 mil empregados. Um segundo alinhamento de arranha-céus, talvez um terceiro, ergue-se atrás. Desenho, nas águas do rio, as balizas luminosas e, no céu argentino, o Cruzeiro do Sul que precede milhões de estrelas. Imagino a grande esplanada a pique sobre o Rio, com seus restaurantes e cafés, com todos os locais de repouso onde, finalmente, o homem de Buenos Aires reconquistou o direito de contemplar o céu e o mar...”.⁵⁷ (Ver figura 14)

1.4.2 Plano Diretor de 1938

Liernur e Pschepiurca indagam se realmente Le Corbusier imaginou, desde o início dos seus relatos sobre Buenos Aires, a efetiva concretização de um Plano de Urbanização.⁵⁸ Através da análise das informações acessíveis, deduzem que o propósito de Le Corbusier, até a metade da década, era de produzir uma obra arquitetônica metropolitana, em oposição às intervenções “*municipalistas*” ou “*antiurbanas*”. Em acréscimo às conferências, procurava organizar a junção dos setores sociais, políticos, econômicos e profissionais, estabelecendo, assim, uma ampla estrutura organizativa. Tal procedimento concretiza-se através da criação de um comitê do Plano, que operaria gradualmente sobre a cidade. Os autores também questionam o desenvolvimento deste Plano de Urbanização: seria elaborado ao mesmo modo de 1938 ou corresponderia a uma designação genérica da operação da Cité des Affaires? Enrique Bulrich – amigo do arquiteto - escreve-lhe, em

⁵⁷ Le Corbusier, Op. Cit. Página 205.

⁵⁸ Liernur, Pancho e Pschepiurca, Pablo. Op. Cit.

1934, dizendo aguardar seus planos para Buenos Aires. Le Corbusier responde não tomar conhecimento a respeito de plano algum, pois a-penas haviam comentado a retomada do assunto da Cidade de Negócios sobre o rio. A tentativa do arquiteto era fazer suas idéias não se tornarem simples ilusões produzidas por gesto de artista.

Devido ao encantamento de Le Corbusier por aviões, a indústria aérea era considerada o principal alvo a atingir no objetivo de adquirir o financiamento necessário para a execução do plano. Aliás, no que diz respeito às entidades financeiras de interesse, foram convocadas apenas as empresas que possibilitariam a efetivação da Cité des Affaires, ou seja, companhias de aviação, metrô, porto e arranha-céus. Nessa época, inclusive, houve discussões com um dos representantes financeiros dos grupos industriais norte-americanos. Além disso, sua relação com Julio Rinaldini adquire uma importância relevante. Rinaldini foi nomeado secretário geral do Plano de Urbanização de Buenos Aires, de maneira que Le Corbusier considera, nesta condição, a situação mais segura. Nos anos seguintes a sua viagem, Le Corbusier tenta frustradamente, reativar o plano. O golpe de Uriburu, anteriormente citado, simboliza o encerramento de uma fase e o início de outro período da história argentina. Desse modo, a crise obriga-o a adiar sua “*obsessão por Buenos Aires*”. Ao longo da década, no entanto, mantém seu propósito e tenta retornar a Buenos Aires, em conexão com outros trabalhos na América.

Jorge Ferrari Hardoy e Juan Kurchan apresentam-se em seu atelier e oferecem-lhe colaboração em seu trabalho. Já no contato inicial, Le Corbusier propõe que ambos consigam a documentação necessária para desenvolver um plano de urbanização de Buenos Aires. Tal documentação, no entanto, mostra-se insuficiente desde o princípio, não expressando realmente a grandiosidade do problema urbano. De

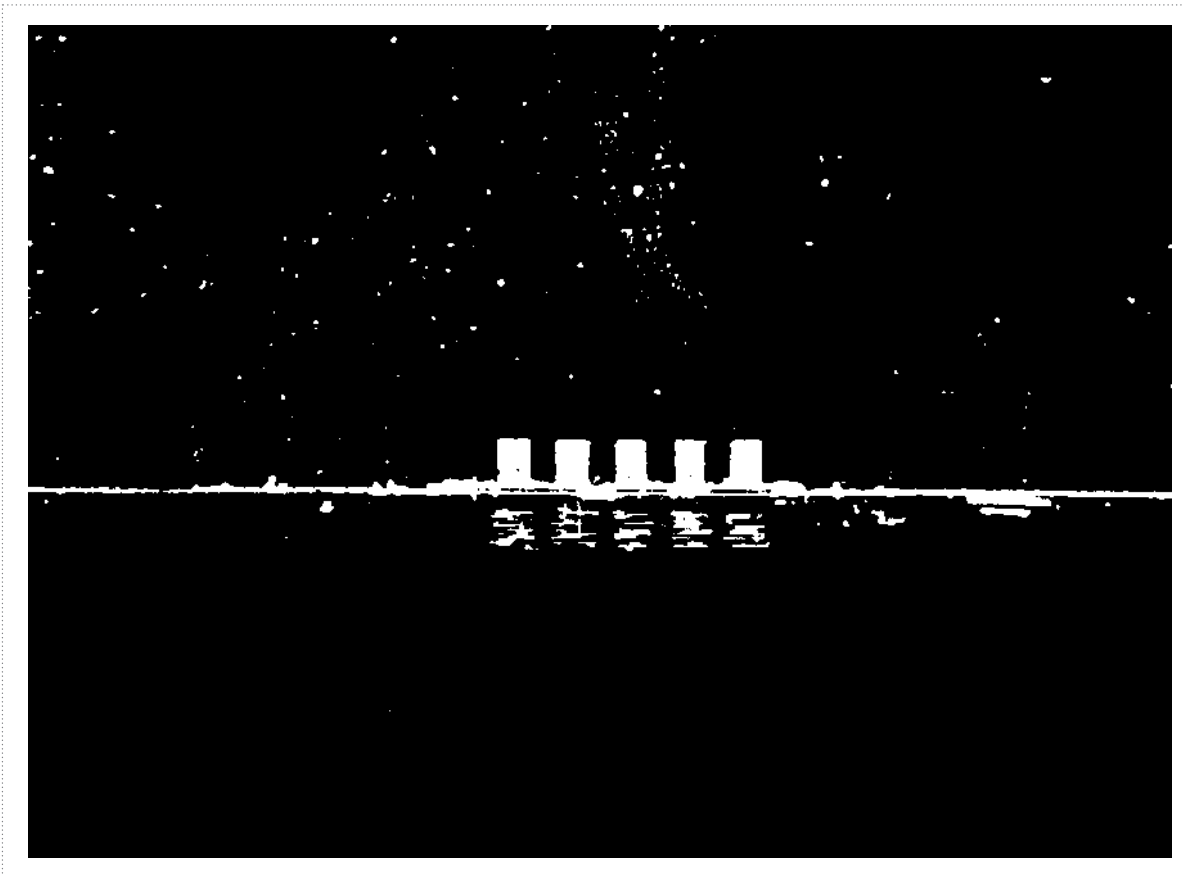


Figura 14. Croqui de Le Corbusier retratando a imagem da cidade de negócios sobre o rio.

Fonte: Le Corbusier y Buenos Aires – O plano Regulador, 1938-40. Buenos Aires, Centro de Arte e Comunicação (CAYC).

qualquer forma, devido a seu enorme interesse na construção na Citty des Affaires sobre o rio, Le Corbusier não hesita em concordar com a colaboração dos jovens arquitetos. Coordenados por Le Corbusier, Ferrari e Kurchan iniciam seus trabalhos em julho de 1937. Mesmo retornando à Argentina, deixam em Paris o conjunto de projetos, croquis e documentos que compõem o Plano Diretor de 1938. Borthagaray põe em questão a efetiva participação de Le Corbusier na elaboração do plano. Questiona, inclusive, a participação de Jeanneret e, ainda, o real papel de Ferrari e Kurchan no trabalho. O autor sugere que eles poderiam não ser simples assistentes, mas sim os protagonistas da confecção do plano, que sofreu eventuais palpites dos mestres.⁵⁹ De qualquer maneira, mesmo admitindo a qualidade do projeto, considera o grupo muito pequeno se comparado com a quantidade de trabalho exigida para a execução de um plano.

Le Corbusier introduz o Plano Diretor de 1938 proferindo críticas à cidade tradicional e manifestando a idéia de que, da forma como se apresentam, essas não são cidades. Caracteriza-as como *o subproduto do trabalho da primeira era da civilização maquinista*. De qualquer maneira, para o mestre tais males seriam resolvidos em breve, sob a luz do “esprit nouveau”.⁶⁰ Conforme menciona, o habitante metropolitano é vítima da morfologia da cidade, uma vez que seu tempo de ócio é consumido no transporte – a distância e o congestionamento são heranças do passado. Inclusive o centro das cidades está imerso no formato antigo. Os utensílios de execução do urbanismo seriam de ordem primária – sol, espaço e árvores – ou instrumental – concreto e vidro. Dessa forma, as alternativas tecnológicas auxiliariam na inserção dos elementos primários nos centros urbanos. O novo tecido permitiria

o restabelecimento do sistema circulatório, uma vez que liberaria o solo urbano proposto.

A remodelação compreende 24 quadras na direção norte-sul e 27 na direção leste-oeste, onde se formam as superquadras. Tendo em vista que a terra não era valorizada neste ponto, as avenidas troncais (autopistas) foram abertas no lugar de várias quadras a serem demolidas. Como forma de amenizar a poluição veicular, formou-se, em outra quadra, um eixo de vegetação. As grandes avenidas propostas objetivam a articulação dos acessos regionais à capital - convergindo para o centro - e a união das zonas Norte e Sul da cidade, por meio de uma artéria de circulação (ver figura 15). O esquema viário, no entanto, enfatiza bastante o sentido leste-oeste, através do prolongamento da Avenida de Mayo, culminando na Citty des Affaires (ver figura 16). Outro eixo perpendicular corta o centro da nova quadrícula de 400 metros de lado, correspondendo à Avenida 9 de Julho. A partir deste segundo eixo, iniciam outras vias em quatro direções, estando obliquas às duas principais. O centro urbano, então inserido nessa retícula de 400 x 400 metros, forma um quadrado de 3,4 quilômetros de lado, que é cortado pelos eixos norte-sul e leste-oeste (ver figura 15). Internamente à trama situam-se os centros governamental, municipal, sindical, financeiro, hoteleiro e de lazer. A zona de diversão corresponde à Rua Corrientes, que, mesmo preservando as edificações existentes, torna-se o ponto de encontro das atividades cosmopolitas. A zona hoteleira implanta-se sobre o eixo da Citty des Affaires, sendo constituída por quatro arranha-céus. O ordenamento em linha dos objetos urbanos permite percorrê-los incessantemente, percebendo a repetição.

O Plano de 1938 novamente adota as soluções portuárias imaginadas pelo Engenheiro Briano, em 1930, nas quais se previa a ampliação do

⁵⁹ Borthagaray, Juan Manuel, Glusberg, Jorge, Junod, Benoit. Op. Cit.

⁶⁰ Borthagaray, Juan Manuel, Glusberg, Jorge, Junod, Benoit. Op. Cit.

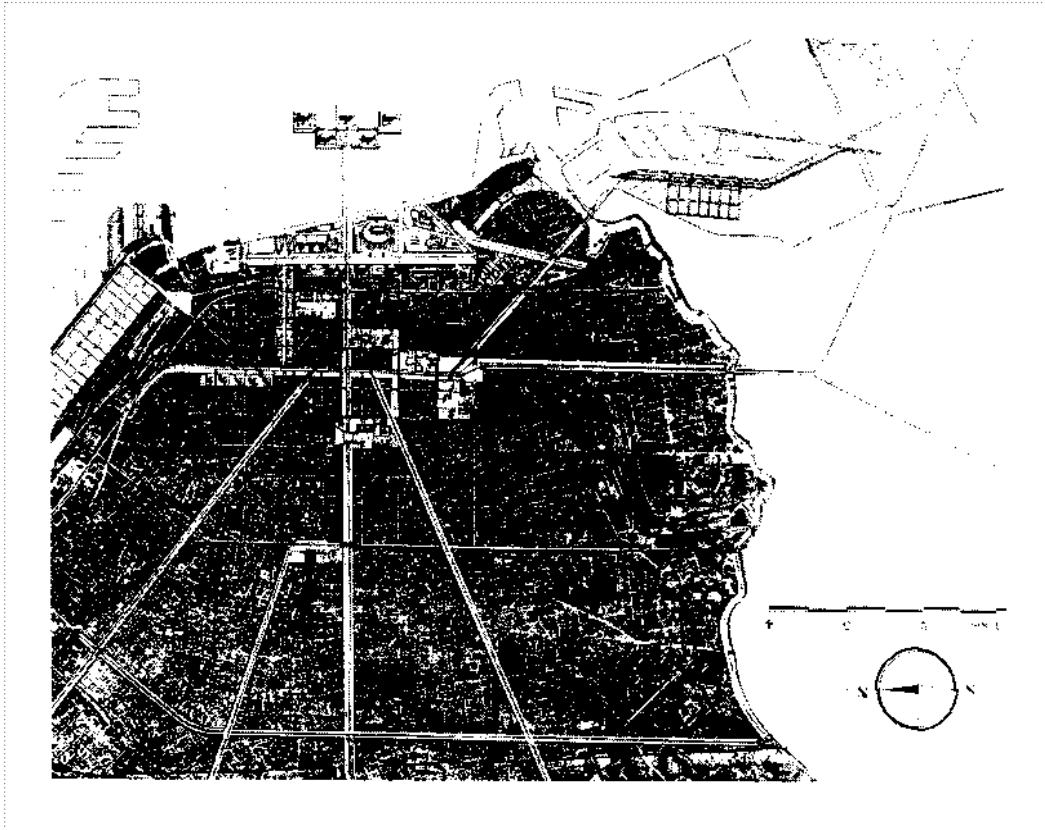


Figura 15. Plano Diretor de 1938.

Fonte: Buenos Aires and de la Plata Riverfront. Página 75.

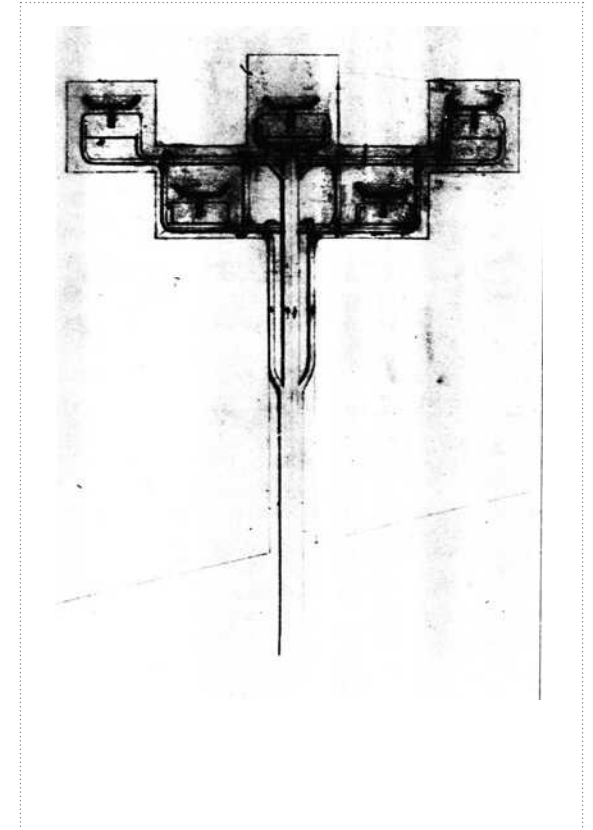


Figura 16. Planta Baixa Citty des Affaires.

Fonte: Le Corbusier y Buenos Aires –
O plano Regulador, 1938-40.

Porto Novo. Para a área correspondente ao território do Puerto Madero foi proposta a ocupação esportiva, recreativa e, também, administrativa de alta densidade. A função administrativa privada concentrou-se nos antigos depósitos a oeste dos Diques 2 e 3 e, especialmente, sobre a plataforma que avança em torno de 30 hectares sobre o rio. Nesse plano surge pela primeira vez a proposta de avançar com as atividades terciárias centrais sobre o rio, associando-as ao conteúdo econômico e ao caráter simbólico.⁶¹

O Plano Diretor redigido em 1938 evoca as propostas proferidas nos croquis de 1929, conciliando projetos para o conjunto da cidade e de seus arredores. A estrutura urbana, sob o qual se consolidou Buenos Aires, fundamentada no recinto da rua e da praça, conforme a cidade européia, foi transgredida. A trama urbana contínua e articulada seria convertida, assim, em um espaço de limites difusos, onde a edificação não mais determinava o contorno espacial.⁶² Essencialmente, o Plano atenta à reestruturação do tecido residencial existente e sua tipologia edificatória; à acomodação do conjunto portuário, segregado em dois portos que deixam livre o frente ribeiro portenho; à criação da *Citté des Affaires*, constituída por dois grupos de arranha-céus, uns em terra e outros sobre a água; à formação de um complexo governamental, administrativo e representativo, no centro de Buenos Aires; além da instalação de áreas de indústria, educação, esporte e lazer. O agrupamento dos equipamentos da cidade, bem como o reordenamento urbano, programando a diferenciação de zonas em usos e atividades, constam entre as principais concepções. A concentração das estruturas urbanas setoriza-se em áreas de Governos Nacional e Municipal, finanças, cidade universitária, moradias, hotéis e comércio.

⁶¹ Bases para o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero. Op. cit, página 34.

⁶² Varas, Alberto. Op. cit, página 62.

Le Corbusier utilizou-se da diferença de nível entre o rio e a cidade para propor a separação vertical das funções, assinalando a costa com usos industriais, de aeroporto e, até mesmo universitário.

No período decorrido entre as idéias proferidas, em 1929, e a real realização do Plano, em 1938, Le Corbuseir desenvolve, em 1930, o projeto da *Ville Radieuse* – cuja publicação de mesmo nome data de 1935 (ver figura 18). Consistindo na segunda cidade ideal proposta por Le Corbusier⁶³, a *Ville Radieuse* caracteriza-se pelo enunciado geral de problemas urbanos e soluções tipo. Tais observações surgiram a partir das visitas que o arquiteto realizou em distintas cidades, e sobre as quais ensaiou variadas propostas. O projeto da *Ville Radieuse* é concebido não só como um modelo para novas formações urbanas, senão, também, para ser aplicado sobre cidades existentes. Nesse sentido cabe estabelecer uma comparação entre o esquema corbusiano para Buenos Aires e para *Ville Radieuse*. Embora existam acentuadas diferenças de geografia entre estes dois projetos – ao contrário de Buenos Aires, a *Ville Radieuse* é um território plano sem a presença de qualquer rio – ambos se estruturam ao longo de um eixo central que culmina em um importante núcleo de negócios (*Citté des Affaires*). No caso de Buenos Aires, o conjunto de arranha-céus é formado por 20 torres, enquanto na *Ville Radieuse* este número cai para 14.⁶⁴

É também comum aos dois projetos a organização da cidade por zonas dispostas hierarquicamente e a estruturação do tecido por uma grelha de quadras de 400 x 400 metros. Assim como na proposta portenha, na *Ville Radieuse*, o arquiteto segrega as atividades, zoneando as funções por faixas paralelas, que correspondem a: cidades-satélites; comércio;

⁶³ A primeira cidade ideal corresponde ao projeto *Ville Contemporaine*, segundo análises que Xavier Monteys faz em sua obra *La gran máquina: la ciudad en Le Corbusier*.

⁶⁴ Monteys, Xavier. *La gran máquina: la ciudad en Le Corbusier*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

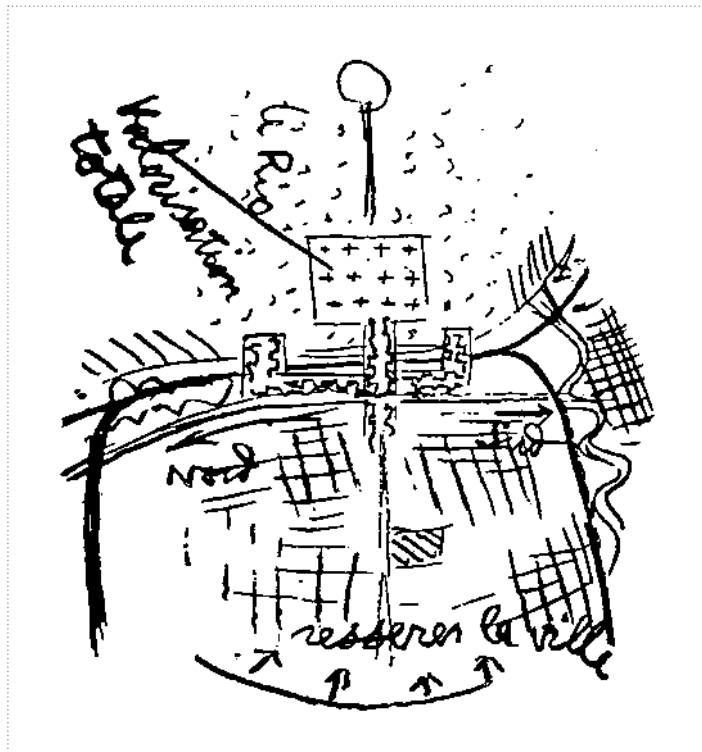


Figura 17. Croqui Cité des Affaires, 1929.

Fonte: Summa n° 243, novembro 1987,
Homenaje a Le Corbusier, página 44.

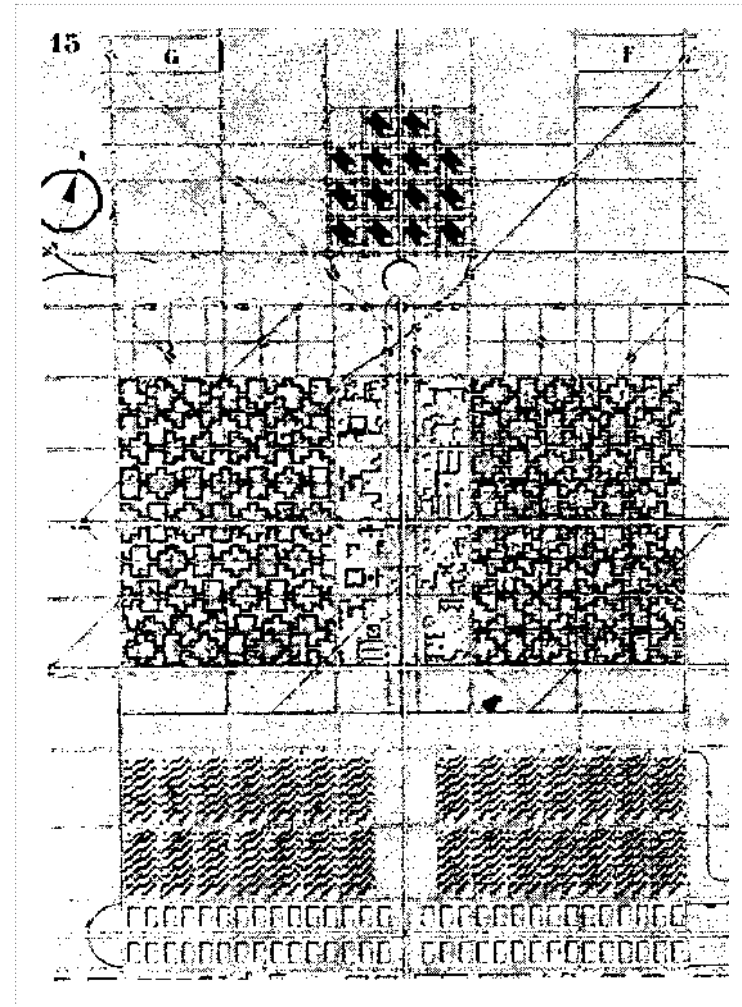


Figura 18. Projeto Ville Radieuse, 1930.

Fonte: Summa n° 243, novembro 1987,
Homenaje a Le Corbusier, página 44.

transporte; hotéis e embaixadas; residências; parques; indústrias leves; indústrias pesadas; trens de carga.⁶⁵ Enquanto no modelo para a Ville Radieuse o projeto se estrutura ao longo de um eixo, no qual os extremos são representados pelas indústrias e pela cidade de negócios, no projeto para a capital portenha, a *Citté des Affaires* localiza-se na mesma extremidade da área industrial. Este fato, recorrente na aplicação do modelo em outras cidades com a presença da água - como Barcelona e Argel-, deve-se à relação que o porto deve ter com a zona industrial. Assim, em Buenos Aires, o centro cívico foi localizado próximo ao mar, entre a área residencial e a cidade de negócios. Nesse caso, o arquiteto tirou partido da diferença de nível entre o centro urbano e o rio para separar as funções administrativas e históricas. As semelhanças conceituais entre as duas propostas evidenciam um conjunto de concepções que se prolongam no pensamento corbusiano ao longo da década de 30.

Observando os croquis de 1929 e o efetivo Plano Diretor de 1938, Liernur e Pschepiurca apontam quatro ações fundamentais: a transferência da cidade para o sul; a alteração gradual da malha urbana; o aeroporto e o centro de negócios. Os autores ainda analisam o plano como a colagem de ações fundamentais sobre a urbe: intervenção sobre a cidade por partes, através de soluções parciais, escolha prudente de propostas existentes para Buenos Aires até o momento da confecção do plano e a forte tentativa de recuperar a tradição das vanguardas argentinas, caracterizadas pelo excesso de simplicidade e essencialidade.⁶⁶ O Plano de 1938 condensa diversos aspectos discutidos desde o início do século XX em Buenos Aires. Entre tais fatores, destacam-se as proposições do projeto Briano de 1930 - que

⁶⁵ Frampton, Kenneth. História crítica da arquitetura moderna. Martins Fontes. São Paulo, 2003, páginas 215 a 224.

⁶⁶ Liernur, Pancho e Pschepiurca, Pablo. Op. Cit.

considerava o avanço da cidade sobre o rio, ligado intimamente com a cidade de negócios - e o início da abertura da Avenida Norte-Sul. A proposta essencial do plano era a de resgatar a presença do rio para a cidade de Buenos Aires, concentrando as atividades no centro, porém reconsiderando os núcleos periféricos.

Conforme observa Borthagaray, o projeto do Engenheiro Briano (1930) utilizava mais adequadamente o porto, de forma a estabelecer um grande parque sobre ruas e estacionamentos, situados no nível dos antigos docks. Neste parque eram propostos centro de entretenimento, estádio, museu de conhecimento, centro cultural e esportivo. Apesar das idéias e da imagem globalizada que o plano conferia à cidade, o autor reconhece que em Buenos Aires os encargos do planejamento urbano sempre ficaram atrás dos interesses imobiliários. Ainda diz que muito mais que um Plano, a proposta - de 1938 - caracterizava-se como um manifesto fundamentalista que recorre aos acertos do Plano da Comissão Estética Edilícia. Segundo o autor, Buenos Aires perdeu a oportunidade de, através de uma significativa alteração de planta, transformar-se espacialmente.⁶⁷ Le Corbusier analisou atentamente o projeto de J.C.N. Forestier (Plano da Comissão Estética Edilícia) que representa a primeira tentativa de reformulação da cidade planejada. Liernur e Pschepiurca qualificam como haussmaniana a proposta do Plano da Comissão Estética Edilícia e como funcionalista o plano de Le Corbusier, assinalando a fundação da tradição moderna e o princípio da ideologia urbanística no Plano de 1938. É importante destacar a visão dos autores quanto à criação do parque costeiro e à recuperação do rio, julgados de projetos antiurbanos por serem empreendimentos de especulação imobiliária e de privatização de terras públicas.

Mesmo que o Plano de 1938 não tenha mantido todas as idéias

⁶⁷ Borthagaray, Juan Manuel, Glusberg, Jorge, Junod, Benoit. Op. Cit.

lançadas em 1929, os conceitos principais das conferências corbusianas foram conservados. A plataforma se manteve em ambas as propostas, porém os 20 arranha-céus projetados sobre a água, em 1929, foram, posteriormente, redistribuídos entre plataforma e espaço verde, o que promoveu o encontro entre a Cité des Affaires com o restante da cidade. Além disso, a cidade histórica – conformada pelos antigos depósitos de tijolo à vista e pelos trilhos ferroviários -, que na proposta inicial mantiveram sua função de armazenagem e transporte, foram convertidos, em 1938, em espaço de usos administrativos, esporte e lazer. Algumas idéias como, por exemplo, a construção do aeroporto, foram abandonadas no Plano de 1938. Estes dois projetos unem-se em suas idéias gerais: recuperação da presença do rio para a cidade, acúmulo de funções no centro urbano e consideração do Puerto Madero como equipamento de escala metropolitana. O importante é salientar que Le Corbusier, de maneira hábil e lírica, expressou um aglomerado de idéias coincidentes com fatos já discutidos anteriormente em Buenos Aires.

1.4.3 Quase uma década para a publicação de um Plano: 1938-1947

No decorrer de 1938, Le Corbusier busca progredir na constituição do Comitê do Plano, não obtendo, porém, nenhum resultado satisfatório. No ano seguinte, no entanto, o arquiteto é comunicado por carta sobre o plano de ação. Mesmo assim, não houve a concretização de nenhuma proposta exposta. Em 1941 (ano em que os documentos do plano chegam a Buenos Aires), Le Corbusier solicita ao embaixador francês na Argentina que interfira junto às autoridades com a finalidade de dar prosseguimento ao plano. Nos anos seguintes, foram feitos diversos pedidos para que Le Corbusier voltasse a Buenos Aires, contudo ele

condiciona o seu retorno à concretização do plano.

Somente em 1946 o conteúdo do Plano de 1938 volta a se tornar assunto. Neste momento, o general Perón assume o poder e nomeia Guillermo Borda – amigo e admirador do trabalho de Ferrari - para Secretário de Obras Públicas e Urbanismo da Municipalidade. Dessa forma, o plano é publicado em abril de 1947, dez anos após o início do trabalho, na revista “La Arquitectura de Hoy” (ver figura 19). Ainda neste momento houve alguns inconvenientes, pois Borda não aprova a convocação de Le Corbusier, recomendando que Ferrari procure em Paris outras alternativas para formar a equipe de trabalho. Apenas em 1948 discute-se sobre a consultoria à Le Corbusier, quanto, então, Borda opta por adiar a decisão. Este fato é aceito por Le Corbusier, que solicita a incumbência de algum edifício no período de espera. Em 1949, ano em que as autoridades pela última vez discutem a contratação de Le Corbusier, ele exige de Ferrari o mínimo reconhecimento pelo trabalho realizado. O arquiteto expressa que não pode ir além do que repetir os conceitos já mencionados e diz contar com Ferrari para a resolução da situação. Em outubro do mesmo ano Le Corbusier declara que a Argentina lhe demonstrou os atos mais decepcionantes de sua carreira. Finalmente, em novembro de 1949, as atividades do Estado do Plano de Buenos Aires são encerradas.

As soluções sugeridas no plano são simples e objetivas. Junod questiona se tais proposições seriam realizáveis em 1929, 1941 ou mesmo nos dias de hoje.⁶⁸ Independentemente da resposta, concorda-se que o plano lança as diretrizes e ilustra os princípios que coordenarão os posteriores estudos derivados do plano. Liernur e Pschepiurca conferem o fracasso do plano de 1938 “*aos limites políticos da ideologia dos CIAM*

⁶⁸ Borthagaray, Juan Manuel, Glusberg, Jorge, Junod, Benoit. Op. Cit.

e seu traslado mecânico a uma realidade desconhecida.”⁶⁹ O grande mérito do plano foi a percepção de Le Corbusier sobre a necessidade de transformação de Buenos Aires e sua capacidade de gerar meios próprios para tal mudança. O fato é que o Plano de 1938 é elemento de debate sobre a identidade cultural argentina.

*“Um dos feitos culturais mais significativos no campo do pensamento arquitetônico e urbano sobre a cidade foi a viagem de Le Corbusier a Buenos Aires, em 1929. Em uma cidade com grande afeto pela cultura francesa e com uma formalização tradicional forjada, em grande parte, durante meio século anterior e sobre os moldes do academicismo francês que tanto aborrecia o grande mestre moderno, seu conselho não superou, todavia, especialmente em matéria de urbanismo, o nível de uma delimitada influência sobre alguns círculos intelectuais”.*⁷⁰

As observações corbusianas de 1929 utilizam estrategicamente a geografia bonaerense. O entendimento do local resumiu-se ao lema de recuperar a costa abandonada, escondida pelos galpões do antigo Puerto Madero. A hipótese de “resgate ao rio” tornou-se fortemente aceita na cultura coletiva portenha e seguiu sendo tema do debate urbano de Buenos Aires. Tanto é que, aproximadamente sessenta anos após a visita de Le Corbusier, finalmente iniciou-se a concretização da recuperação da área do Puerto Madero, trazendo paulatinamente à cidade o convívio com o rio da Prata. De maneira prudente, as propostas corbusianas para Buenos Aires foram vinculadas às preexistências, renunciando ao método de tábula rasa estudado no cenário europeu. Arrese observa que apenas o Plano de Forestier, por conceber a construção da cidade, e a proposta de Le Corbusier de 1929 apresentam um conteúdo arquitetônico plausível à discussão, enquanto os demais

⁶⁹ Liernur, Pancho e Pschepiurca, Pablo. Op. Cit.

⁷⁰ Varas, Alberto. Op. cit. Página 80.

planos se caracterizam pela escassez de definições do conteúdo espacial sugerido.⁷¹

O projeto revalida a ação de descoberta e ocupação do espaço, valorizando o ponto geográfico determinante para a história e função do local perante o mundo. Abstratamente, pode-se interpretar que Buenos Aires surgiria ao mundo através de cinco luminosas torres verticais, emergidas da horizontalidade ribeira e integradas à malha neutra da cidade. Ou então, como interpreta Liernur, os cinco arranha-céus se destacariam como geometrias puras, soltas na imensidão do céu e da água, os quais se dividem pela linha de luz que simboliza a cidade.⁷² A maior contribuição de Le Corbusier para Buenos Aires pode ser a de ter conseguido, talentosamente, unir as qualidades geográficas da cidade à escala da arquitetura e do urbanismo modernos. Embora a aprovação do plano tenha sido comedida, sua considerável herança consiste na semente que depositou no ideário das vanguardas argentinas da década de 30 e nos essenciais conceitos do urbanismo moderno praticados na cidade. A zonificação funcional, a formação do espaço público e a consolidação da imagem contemporânea da cidade destacam-se entre as mais importantes contribuições proferidas por Le Corbusier. Além disso, permaneceu também a mensagem do protagonismo que deve exercer a arquitetura na definição do espaço. Estes princípios nortearam, posteriormente, a concepção do Plano Regulador da Cidade de Buenos Aires e grande parte da ideologia urbanística da década de 60. A partir de então, todas as propostas sugerem outros programas centrais para a área, em lugar de ampliações de terra ganhadas ao Rio.

⁷¹ Arrese, Álvaro Daniel. Op.cit.Página 69.

⁷² Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.



Figura 19. Publicação do Plano Diretor de 1938.

Fonte: Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina 1929/1949. Summa nº 243, novembro 1987, Homenaje a Le Corbusier, página 55.

1.5 Planos Urbanos: projetos desenvolvidos entre os anos 60 e 80

1.5.1 Plano Regulador da Cidade de Buenos Aires - 1958

Sob a influência do desenvolvimento das ciências sociais e do planejamento científico no mundo ocidental, desencadeados no pós-guerra, nos anos 60, dissemina-se a formulação de Planos Reguladores, como forma de contenção ao crescimento urbano. O Plano Regulador da Cidade de Buenos Aires foi elaborado, em 1958, sob o domínio da Municipalidade da Cidade de Buenos Aires, como instrumento de análise acerca da situação regional em seu conjunto, não somente no âmbito da cidade de Buenos Aires. A concepção posicionava a cidade em um complexo sistema de interdependências nacionais (ver figuras 20 e 21). O demasiado crescimento da Grande Buenos Aires era visto com preocupação, uma vez que se conduzia sem planejamento. O desequilíbrio ocasionado pela expansão desordenada levou a iniciativas de controle do processo. A proposta irradiava-se além dos limites de Buenos Aires, compreendendo a zona metropolitana e regional – atingindo, inclusive, setores rurais num raio de 30 km do centro da cidade. Para a área do Puerto Madero, o plano previa a supressão dos diques com a finalidade de implantar no local usos de recreação, administração, cultura, esporte e lazer. Em 1964, 50 hectares de uma área a sudeste do porto foram doados, pela administração nacional, ao clube esportivo Boca Junior Atlético, com o intuito de viabilizar a concretização da Cidade Esportiva. Estas idéias, no entanto, não passaram de estudos preliminares. Em frente aos diques, ainda, o projeto concentrava 20 hectares de moradias, uma pequena área para a expansão de usos administrativos e culturais centrais. As atividades portuárias seriam

supridas através da ampliação do Porto Novo.⁷³

Na década em questão, Buenos Aires é conivente com a tendência de produzir as cidades conforme o conceito científico-moderno, consolidando o centro como um sistema de ruas especializadas que disputa lugar com o automóvel. A conseqüência dessa formação, que buscava o zoneamento tradicional e a segregação de usos, consistiu na formação de periferias falidas e no ocaso da função arquitetônica na conformação projetista do espaço público. Segundo Varas, a macroescala desses planos produz uma cidade tecnicamente funcional, porém, distante da realidade espacial conseqüente dos dinâmicos processos de ocupação e das complexidades do cotidiano urbano.⁷⁴

1.5.2 Esquema Diretor do ano 2000 – ORDAM/ CONADE

Em 1969, surge o Esquema Diretor do ano 2000 – ORDAM⁷⁵ / COMADE⁷⁶, que procurava distanciar-se das propostas ambiciosas, buscando reestruturações baseadas em projetos de crescimento - regulamentos que vigoraram até o ano 2000.⁷⁷ O estágio do processo metropolitano em que se encontrava Buenos Aires, nessa época, exigia reconversão, complementação e atualização tecnológica das infra-estruturas urbanas. Muitas dessas instalações encontravam-se obsoletas devido à desurbanização provocada pela movimentação populacional da área central para as periferias. Os casos mais nítidos evidenciavam-se no fornecimento de serviços básicos, nas estradas de ferro, nos portos, nas estruturas viárias e transporte fluvial, marítimo e

⁷³ Bases para o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero. Op. Cit., Página. 35.

⁷⁴ Varas, Alberto. Op.cit., página 83.

⁷⁵ ORDAM – Escritório Regional da Área Metropolitana.

⁷⁶ CONADE – Conselho Nacional de Desenvolvimento.

⁷⁷ Disponível em <http://www.puertomadero.com/planes.cfm>. Acessado em 17 de abril de 2006, às 10h26min.

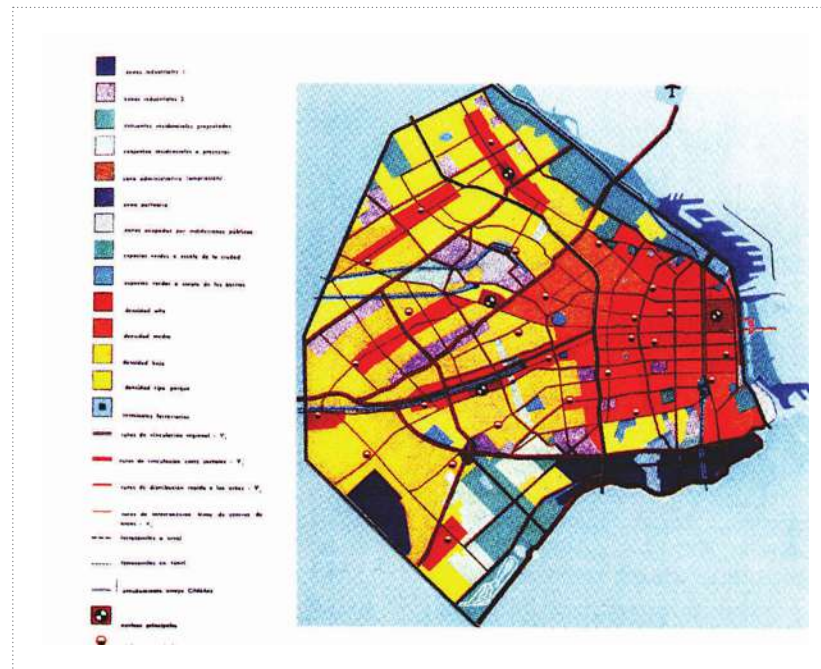


Figura 20

Figuras 20 e 21. Plano Regulador da Cidade de Buenos Aires, Municipalidade da Cidade de Buenos Aires, 1958-1960.

Fonte: Site www.puertomadero.com/planes5.cfm.



Figura 21

aéreo. A hipótese sugerida pelo plano era a de que o espaço público metropolitano deveria atuar como agente principal da modificação urbana, proporcionando uma nova escala à cidade. O novo espaço seria continente das demandas funcionais, representativas e cívicas da recém-surgida metrópole democrática e contemporânea.⁷⁸

Em linhas gerais, o plano propunha o ordenamento do crescimento demográfico, a interconexão da área suburbana com a central - por meio de uma rede viária - e a reserva de importantes setores urbanos como zonas verdes e de lazer. A idéia de preservação dos antigos depósitos do Puerto Madero era colocada em pauta pela primeira vez, salientando-se que deveriam ser respeitados em função da beleza de sua construção. Para a mesma área também se propôs a instalação de um Parque Central Metropolitano, com áreas de atividades culturais, educativas e expositivas, e a prolongação ao leste da Avenida Brasil, correspondendo à área residencial entre o Dique 2 (ver figura 22).

Fruto desde plano, inicia-se na década de 70 a construção da autopista regional Buenos Aires- La Plata, que representa o principal eixo de conexão do corredor industrial La Plata – Rosário. O traçado da via foi projetado como um viaduto elevado destinado a canalizar os fluxos do trânsito pesado e do abastecimento do porto. Este trecho viário seria implantado paralelamente à linha de depósitos portuários do Puerto Madero, o que definitivamente contribuiria para a separação física entre a área central da cidade e o território portuário, comprometendo, ainda mais o contato portenho com a costa ribeira. Em função das polêmicas suscitadas em relação à construção de uma via elevada em pleno centro urbano – determinando, conseqüentemente, a criação de distintas propostas para a via - as obras da autopista foram inter-

rompidas nos anos 80, assim permanecendo até os dias atuais.⁷⁹

1.5.3 Plano de Renovação da Zona Sul de Buenos Aires (PRUZS), 1971

O Plano de Renovação da Zona Sul de Buenos Aires (PRUZS), elaborado em 1971, sugeria a recuperação da zona meridional da cidade, baseando-se na redefinição dos setores, com usos diferenciados. Ao sul da Avenida Belgrano privilegiava moradias, equipamentos, comércio, saúde, esportes e lazer, erradicando os usos industriais. Já na área do Puerto Madero previa a expansão do setor terciário, assentado na área central, complementado com comércio, hotel e salas de espetáculos públicas e privadas, não sendo mencionados usos residenciais. Além disso, utilizando o conceito de ilha, propunha um Parque Metropolitano, destinado a atividades recreativas, culturais e esportivas, reunidas em um só complexo articulado (ver figura 23). Para a zona ao norte estavam previstas atividades portuárias, comerciais e esportivas.⁸⁰ Tanto no Plano Regulador da década de 60, como no Esquema Diretor do ano 2000 (1969), a área do Puerto Madero foi vista como a expansão da área central, proposta evidenciada no plano proposto durante o regime militar. Já na década de 70, durante a ditadura, a recuperação da autenticidade portenha e o respeito pelo patrimônio histórico da cidade foram temas recorrentes, contudo, neste período, os governos mantiveram-se, ainda, de acordo com o planejamento moderno, promovendo a abertura de autopistas e de grandes eixos de conexão urbana.

⁷⁸ Varas, Alberto. Op. cit. Página 23.

⁷⁹ Arrese, Álvaro Daniel. Op. cit. página 98.

⁸⁰ Disponível em <http://www.puertomadero.com/planes.cfm>. Acessado em 17 de abril de 2006, às 10h26min.

Figura 22. Plano Regional Metropolitano para o ano 2000, de 1969.

Fonte: Site www.puertomadero.com/planes6.cfm.

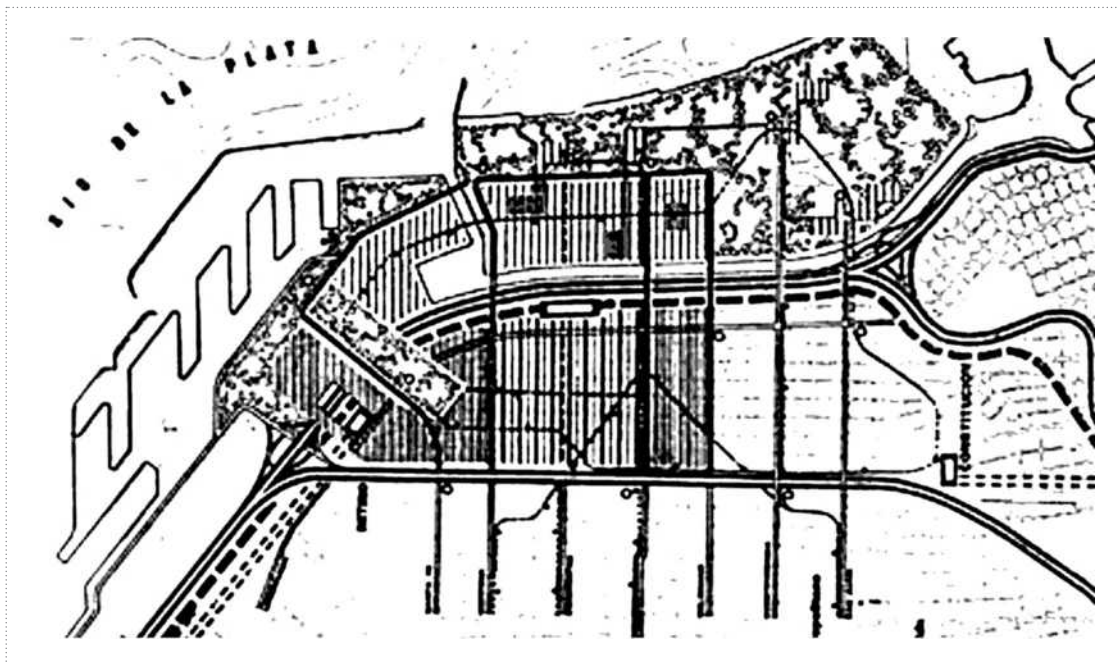
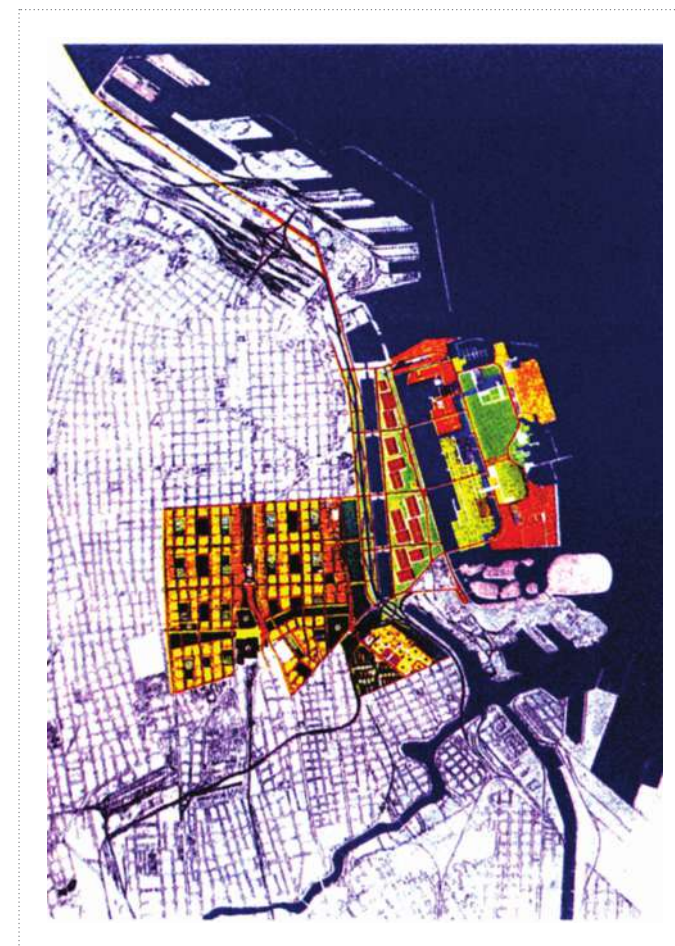


Figura 23. Plano de Renovação da Zona Sul de Buenos Aires, URBIS, 1971 - 1972.

Fonte: Site www.puertomadero.com/planes7.cfm



1.5.4 Ampliação da Área Central (1981-1982)

Este projeto, apresentado durante a ditadura militar (1976-1983), denominava-se explicitamente como Ampliação da Área Central (1981-1982). Entre os principais propósitos da Ampliação estavam a conformação de áreas de alta centralidade e a criação de um grande parque para a área sul da cidade. A terra adquirida para o avanço do centro foi produzida por aterros feitos a partir da deposição de restos de materiais de obras públicas. Mais especificamente, pelos escombros das enormes demolições realizadas, durante a ditadura, para a construção de vias expressas. A largura do novo território formado pelos entulhos correspondia à zona do velho porto, avançando ainda quatrocentos metros por sobre a água (ver figuras 24 e 25). A efetivação do parque e da ampliação, contudo, não se concretizou, e a área de aterro permaneceu incompleta e esquecida à proliferação de distintas espécies de animais e vegetais.⁸¹

A região do Puerto Madero também estava contida na expansão da área central. Então, em 1981, foi encomendado um estudo que expunha um programa para o desenvolvimento de um projeto espacial conjunto. A área habilitava-se para urbanização a partir de usos de superfície e de projetos de construção e povoamento.⁸² A poluição das águas do rio da Prata promoveu abandono do uso recreacional da borda ribeira. Aliado a esse fato, o autoritarismo do regime governamental conduziu ao esquecimento das atividades de lazer promovidas para a população.⁸³ Após 1983, com o retorno da democracia, os problemas urbanos começaram a ser tratados com a intenção de recuperar o valor simbólico dos objetos arquitetônicos, causando, hipotetica-

⁸¹ Lienur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

⁸² Disponível em <http://puertomadero.com/planes.cfm>. Acessado em 17 de abril de 2006, às 10h26min.

⁸³ Lienur, Jorge Francisco. Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

mente, repercussão em seu entorno. Embora, neste período não tenha ocorrido nenhuma significativa alteração no plano material, a retomada da liberdade política provocou significativas mudanças no pensamento cultural dos portenhos, conduzindo ao intercâmbio cultural e levando ao avanço dos ideais de renovação urbana. A posterior transformação do Puerto Madero ancorou suas origens neste clima de transformação dos ideários urbanos, que começava a ser discutido em Buenos Aires.⁸⁴

1.5.5 Proposta CPU – Municipalidade da Cidade de Buenos Aires - 1985

Em 1985, surge uma proposta dirigida especialmente às áreas da Costanera Sul e de suas proximidades. A Proposta CPU – Municipalidade da Cidade de Buenos Aires – apresentava para a região um projeto em escala de parque, integrando-o com o rio. Incentivava-se, inclusive, a formação de uma reserva natural que permitisse conservar as espécies animais e vegetais da zona. O setor foi segmentado em uma zona de recreação, com viveiro e local para exposição rural, e outras com uso restrito para investigação e controle. A intenção era recuperar a avenida como área de passeio às margens do rio da Prata (ver figuras 26 e 27). Ainda neste período, o Puerto Madero se tornou um dos temas favoritos dos projetos acadêmicos, de modo que, no mesmo ano, se estabeleceu um convênio entre a Faculdade de Arquitetura (UBA) e a Secretaria de Estado de Transporte, no qual foram expostas alternativas para o desenvolvimento da Área do Puerto Madero, Costanera Sul e terrenos sobre o rio. O projeto fixava mecanismos de urbanização sem transferir o domínio da terra, sobre a qual havia a interferência de várias competências, tais como Marina, Prefeitura, Portos, Ferrovias. Uma equipe da Secretaria de Planejamento deveria desenvolver uma

⁸⁴ Silvestri, Graciela, arq. Mirar desde el rio. Revista SCA, número 57, páginas 08 a 17.

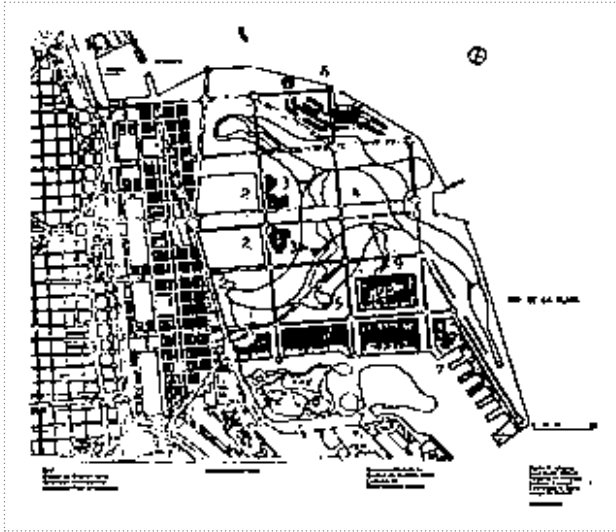


Figura 24. Plano de Ampliação da Área Central, 1981 -1982

Fonte: Site www.puertomadero.com/planes8.cfm.



Figura 25. Ampliação da Área Central (M.R. Alvarez, R. Rama Veloso, R.H. Alvarez, S. Forster, F.H. Serra, J.O. Valera).

Fonte: Case: Puerto Madero Waterfront.

primeira proposta que avaliasse as possibilidades de intervenção.

O trabalho consistia no estudo dos antecedentes históricos e do inventário das propostas anteriores, além do levantamento físico da área com a identificação das parcelas e seus proprietários. Variados programas e grupos de alunos foram formados, na tentativa de explorar as distintas possibilidades projetuais e funcionais do terreno.⁸⁵ Esse tipo de iniciativa deu-se como passo prévio à construção do sítio, onde foram colocadas idéias de prefiguração dos espaços públicos finalizados. Os estudos adquiriram o caráter de investigação temática de projeto, às vezes, demonstrando alguma flexibilidade programática futura.⁸⁶ A proposição de um modelo de gestão baseada em uma sociedade de Estado foi aconselhada por um jurista chamado para assessorar a disciplina acadêmica. A esta entidade seria transferida a propriedade das terras, atuando como Sociedade Anônima comercial de direito privado, à qual caberia as atribuições de compra, venda e administração das terras. O diretório da Sociedade seria constituído por igual número de membros nomeados pelo Estado Nacional e pela Municipalidade, dado que compartilhariam o capital de 50%, com um presidente que os sócios nomeariam alternadamente um mandato de um ano de duração.

Entre as principais idéias promovidas por esse estudo constava a formulação de um Plano Geral para a operação por etapas na área do Puerto Madero, a previsão da gestão privada ligada às ações mercantis, a preservação e reutilização de todos os edifícios, áreas verdes e equipamentos portuários com valor histórico, cultural e econômico (edifícios depósitos, Costanera Sul e patrimônio industrial) e, finalmente, a urbanização da área, compatibilizada à expansão da Área

⁸⁵ Disponível em <http://www.puertomadero.com/planes.cfm>. Acessado em 17 de abril de 2006, às 10h26min.

⁸⁶ Varas, Alberto. Op. cit. Página 17.

Central, com total liberdade de escolha do uso do solo. O Plano Mestre deveria consistir no vértice da operação, promovendo a capacidade de valorizar o solo portuário.⁸⁷

Simultaneamente ao período de estudos, ocorreram fatos bastante significativos para a área: um estudo analítico do Porto de Buenos Aires, dentro do Sistema Nacional de Portos, afirmou a inutilidade portuária dos diques 1 e 3 do Puerto Madero. O capitão do porto solicitou a cooperação técnica de uma firma alemã, composta de uma equipe multidisciplinar, da qual faziam parte especialistas em temas portuários. Após quatro meses de trabalho, demonstraram que o porto encontrava-se em processo de deterioração, recomendando a desvinculação da função portuária, cuja operatividade seria coberta pelo Porto Novo. Recomendaram, ainda, o desenvolvimento da área para usos urbanos, utilizando-se da estratégia de localização central.⁸⁸ Outro acontecimento de grande relevância deve-se à declaração dada pela Ordem Municipal (junho de 1986) de que os novos terrenos ganhados ao rio seriam considerados zona de “Reserva Ecológica”, de forma a impor sua preservação. Este aterro, que se tornou realidade entre 1977 e 1982, teve origem devido à contribuição de diversos fatores, como o domínio da área pelo poder militar, a existência de vários planos de expansão anteriores - demonstrando a necessidade de implantar áreas verdes a sudeste da cidade -, a decisão de dragar os canais de entrada do porto - gerando volume de terra a ser usado nestas novas áreas - e a existência de material sólido provindo da construção de grandes avenidas.⁸⁹

⁸⁷ Disponível em <http://www.puertomadero.com/planes.cfm>. Acessado em 17 de abril de 2006, às 10h26min.

⁸⁸ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

⁸⁹ Lienur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

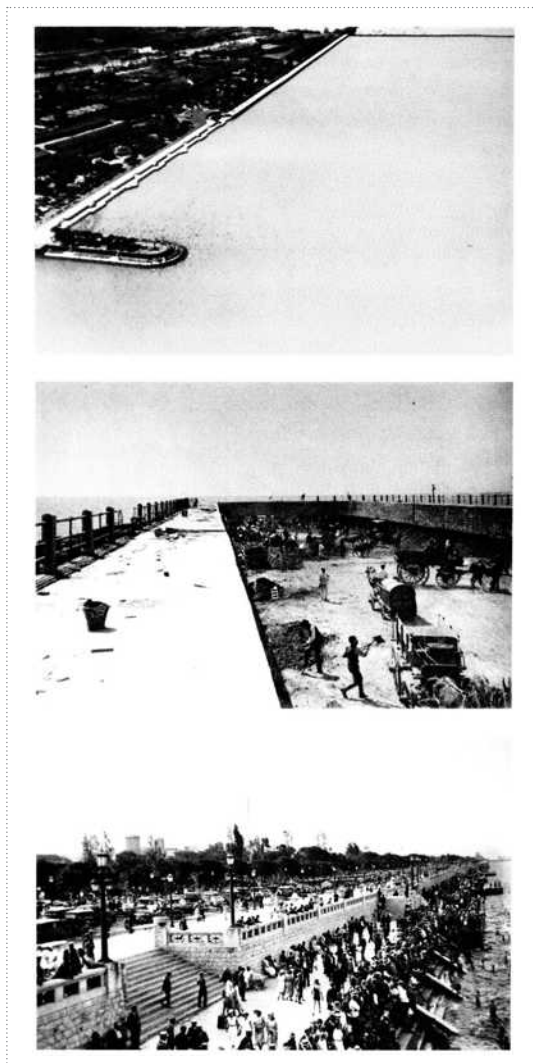


Figura 26. Costanera Sur em 1920.
Fonte: Case: Puerto Madero Waterfront.

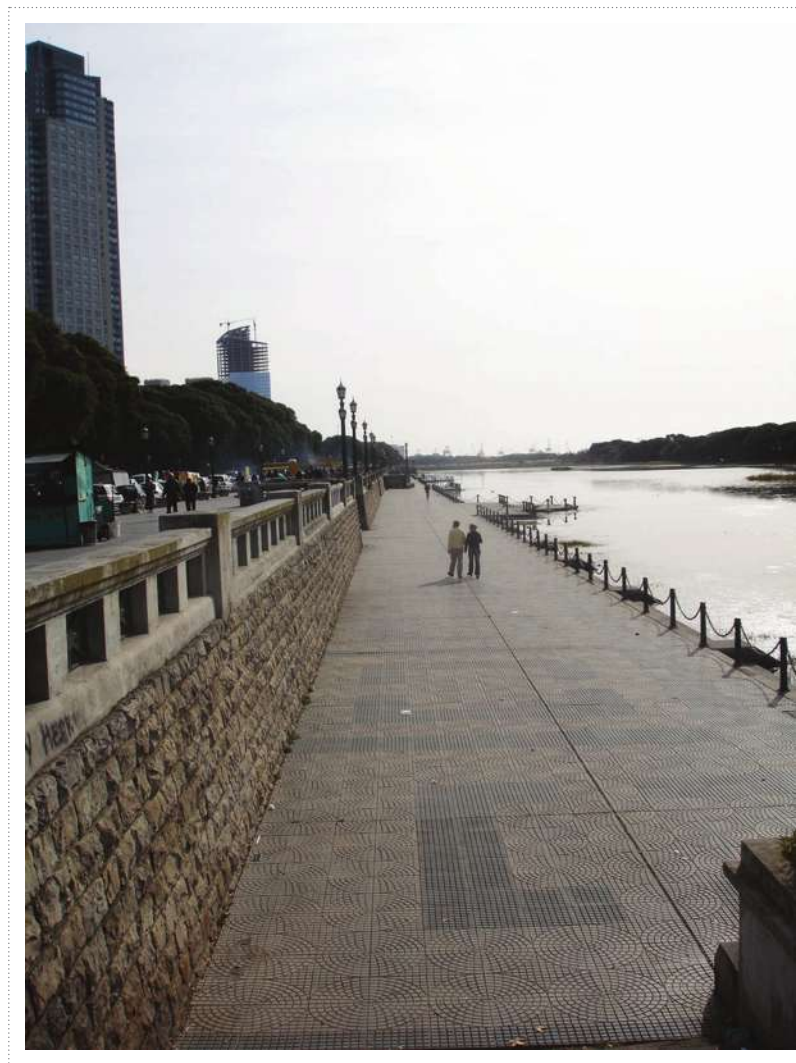


Figura 27. Costanera Sur em 2001.
Fonte: foto autora, 2007.

1.6 Anos 80: reflexões sobre o porto

Ao longo da história moderna de Buenos Aires, a região do Puerto Madero foi utilizada como área para o desenvolvimento de modelos e para a aplicação de diferentes conceitos e visões urbanas e arquitetônicas. A partir dos anos 80, a dinâmica do desenvolvimento urbano sofre alterações, principalmente na América Latina. As iniciativas de reconversão nas cidades são atribuídas aos governos municipais, reavendo não só a participação de arquitetos e de urbanistas locais, como a de cidadãos. As áreas cinzas ou marginais são revalorizadas como zonas de interesse, acabando por caracterizar-se como espaços de vida social que devem aprimorar-se esteticamente e funcionalmente. Nessa época, duas novas correntes culturais disseminam-se por todo o mundo: da revalorização, recuperação e reciclagem do patrimônio histórico instalado e da ecologia. Toda a área do Puerto Madero, então, torna-se alvo de interesse para ambas as forças. A manifestação delas devolveu para a zona a notoriedade pública, perdida ao longo dos anos devido à decadência do local. A atitude de repensar o porto como peça urbana, independente de um plano global, fez o antigo espaço portuário tornar-se o protagonista de um importante processo de reconversão cultural e urbana da capital portenha, em que o espaço público se tornou sinônimo de participação e democracia, imbuído de caráter econômico e político. O entendimento da cidade composta por partes, como um “mosaico de diferentes situações”, aliado ao discurso urbano que propunha revalorização dos espaços vazios e do patrimônio construído impulsionou os debates sobre as degradadas áreas da metrópole.⁹⁰

Objetivando a variedade de propostas e idéias, os governos municipais promoveram concursos e concorrências, permitindo aos profis-

⁹⁰ Lienur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

sionais locais a participação no debate urbano. Os modelos de intervenção espanhóis exerceram forte influência na América Latina, em particular na Argentina, devido à recuperação de sua democracia. A volta do estado democrático fomentou as expectativas a respeito das transformações do projeto urbano, atizando a promoção de concursos, debates e projetos acerca do desenvolvimento da cidade, como tentativa de buscar propostas inovadoras. A iniciativa do “modelo Barcelona” - que surgiu no período do urbanismo da Vila Olímpica de 1992, propondo intervenções desenvolvidas em curto prazo, apoiadas economicamente pela prefeitura e pela iniciativa privada – serviu como modelo para proposta semelhante em Buenos Aires. Este movimento refletiu-se no concurso Vinte Idéias para Buenos Aires, organizado em 1986 pela Prefeitura a partir de um Convênio de Cooperação Técnica com a Comunidade Autônoma de Madri. O concurso teve ampla adesão dos profissionais da área e tornou-se ponto de partida para as idéias pioneiras sobre a transformação do Puerto Madero. Através da utilização de uma coletânea de idéias concretizáveis, o propósito do concurso consistia em lançar propostas de intervenções arquitetônicas em vinte “vazios urbanos”, considerando seu alto valor patrimonial e arquitetônico. A área do porto, identificada como Expansão da Área Central e Costanera, foi um destes espaços deteriorados selecionados para a aplicação das idéias. O projeto não interferiu dentro no perímetro triangular do Puerto Madero, sendo proposto no território a leste da Costanera. Enquanto a área de aterro foi utilizada como parque costeiro, o porto foi mantido como um monumento da paisagem industrial. No entanto a principal inovação da proposta foi a criação de um píer ribeiro.⁹¹

⁹¹ Segre, Roberto. Santo domingo e o Rio de Janeiro: o resgate da cidade latino-americana. Projeto Design nº 277 (março 2003). Disponível em <http://www.arcoweb.com.br/debate/debate49.asp>. Acessado em 18 de abril de 2008, às 11h55min.

“Nas reflexões dos organizadores, as Vinte Idéias se apresentam como a materialização de um ‘urbanismo alternativo’ frente ao modelo esgotado dos grandes planos urbano-regionais, ‘da abstração do zoning quantitativo que relegou a consideração da construção real da cidade, de seus agentes econômicos, de sua morfologia edilícia e que desatendeu por sua vez a conformação arquitetônica de seu espaço público’. A convocatória esteve destinada aos arquitetos, ‘ao talento e às inquietudes de quem tem sido preparado para a estimulante tarefa de (dar) forma à cidade.”⁹²

Em meio a este contexto de concursos e debates, a urbanização do Puerto Madero foi concebida como parte de uma política pública para resgatar a área central de Buenos Aires. Com base nas experiências internacionais, percebeu-se que, devido ao deslocamento das funções urbanas centrais para as periferias, os núcleos históricos sofriam processos de abandono e deterioração. Os investimentos eram direcionados a outras localidades em virtude da carência de parcelas apropriadas às funções características dos centros urbanos. A longo prazo, a ausência de investimentos na região gerou um processo de perda de valor do patrimônio instalado, levando ao deterioramento do espaço. Desde meados da década de 70, começou-se a planejar políticas que visassem à conservação e à preservação do patrimônio das áreas centrais da cidade. No entanto, as experiências de preservação esbarraram nas dificuldades financeiras do setor público para realizar projetos de grande porte. Isto fez que o plano de ações para a recuperação do centro portenho fosse voltado ao interesse do setor privado.⁹³

⁹² Novick, Alicia. Espaços públicos e projetos urbanos. Oposições, hegemonias e questões. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq054/arq054_01.asp. Acessado em 19 de abril de 2008, às 09h: 29min.

⁹³ Garay, Alfredo M. Acerca de la gestión de proyectos urbanos: las enseñanzas de Puerto Madero. Artigo cedido pelo autor. Publicado em Case: Puerto Madero Waterfront. Harvard Design School, 2007.

A atitude inicial adotada pelo governo municipal consistia em uma operação que devolvesse ao centro seu prestígio e reativasse o local como elemento de memória urbana no imaginário popular. O Programa de Revitalização da Avenida de Mayo (PRAM) serviu como eixo condutor da proposta que, através da atuação junto aos proprietários, comerciantes e habitantes dos imóveis, buscava um reposicionamento do desgastado passeio. Sustentada por três anos, sob o apoio de um subsídio que incentivava investimentos privados, esta operação obteve a remodelação de 25 edifícios e a intervenção em 45 espaços térreos. Outra ação propôs a alteração de normas com o intuito de focar investimentos em um maior raio do centro da cidade, o que provocou a incorporação de um novo capítulo ao Código de Ordenação Urbano, que identificava áreas de proteção histórica (APH)⁹⁴. Como terceiro item na linha de ação acerca da recuperação do centro, incentivou-se a remodelação de edifícios de valor patrimonial para convertê-los em moradias sociais, a fim de não arriscar a permanência das classes populares que ali residiam. Por fim, na área do Puerto Madero, o plano de ação estudou alternativas que permitissem a incorporação de um novo setor de urbanização no centro da cidade.⁹⁵

1.6.1 Projeto Catalinas, 1960

A área do Puerto Madero despertou, também, a atenção do mercado imobiliário em virtude do esgotamento das parcelas aptas a construção de novos edifícios corporativos nas proximidades do centro. A falta de oferta de terrenos ficou evidente quando, em 1960, uma extensa propriedade pública - destinada a usos portuários e, posteriormente

⁹⁴ Esta norma estabelece para cada área a obrigação de produzir um catálogo que identifica as edificações de interesse patrimonial e define critérios para intervir tanto nos edifícios catalogados como nas parcelas circundantes.

⁹⁵ Garay, Alfredo M. Op. Cit.

a parque de diversões – foi subdividida para permitir a construção de torres soltas. O Projeto Catalinas, como foi denominado, propôs a distribuição de edificações de perímetro livre com aproximadamente 30 pavimentos. A concepção adotada para o projeto visava à articulação entre as torres, de forma a garantir a integração entre a movimentação dos pedestres e as atividades de comércio ou lazer. Com o objetivo de separar o conjunto da grelha urbana, foi proposta a rotação em 45° do seu traçado em relação à grelha original que estrutura a cidade e, também, sugeriu-se uma diferença de nível entre as vias existentes e o pavimento térreo das torres. Assim, o Projeto Catalinas apresentava-se como um novo modelo de uso do solo, a fim de alterar a divisão tradicional e o uso da grelha e de seus lotes, bem como se tornava símbolo do desenvolvimento econômico, devido à imagem dos elevados arranha-céus de corporações multinacionais.⁹⁶ Mesmo considerando que os usos do projeto permitissem tanto escritórios quanto moradias, todas as edificações foram destinadas a atividades de escritórios - exceto em uma que se instalou um hotel cinco estrelas.

Simultaneamente ao surgimento do Catalinas, foi promulgada uma norma que fornecia lucro – principalmente em elevadas densidades de ocupação – para edifícios construídos pela combinação de dois ou mais lotes que não seguissem a grelha urbana. Além disso, como os edifícios construídos para garagem coletiva haviam desaparecido, outra regulamentação exigiu que as novas moradias devessem oferecer vagas no mesmo prédio. Assim, a falta de oportunidades para atender às novas leis e para construir edifícios de escritórios de última geração, no Distrito Central de Negócios, orientou a atenção para a extensa área desocupada do antigo Puerto Madero. Neste contexto, devia-se pensar em distintos tipos de parcelas e situações urbanas que a nova área

⁹⁶ Lienur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero waterfront. Op. cit.

urbanizada deveria oferecer.⁹⁷

Puerto Madero foi concebido como uma alternativa para atender tanto à necessidade de recuperar as características, identidades e tradições da cidade, como também, e especialmente, para oferecer qualidades aptas a atrair para o local novos arranha-céus corporativos. Em nível local e regional, o projeto para a ocupação da área do antigo porto foi visto como exemplo de um novo urbanismo, onde a colaboração entre setores públicos e privados evocou a atitude urbana em relação ao rio da Prata. Além de retomar a relação com o rio, a urbanização da área mostrava-se como uma possibilidade de aumentar a quantidade de áreas verdes na área central da cidade, bem como de resgatar o caráter residencial do centro urbano.

É válido salientar que, em dado momento, o país passava por uma profunda crise econômica, tornando muito difícil a concretização de qualquer iniciativa em um quadro tão recessivo. Desse modo, as políticas voltadas à promoção do desenvolvimento de novas atividades econômicas e à geração de empregos influenciaram fortemente na urbanização do Puerto Madero. Em meados dos anos 80, a Administração Geral de Portos (AGP) - organismo federal que havia autoridade sobre a área de 170 hectares do Puerto Madero – encomendou um estudo para a refuncionalização de seus portos, constatando o abandono das atividades portuárias em grande parte do Puerto Madero e prevendo, inclusive, a futura urbanização do local – que ficava isento de seguir as normativas urbanas por ser de propriedade federal.

⁹⁷ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

1.6.2 Convênio de Cooperação e Intercâmbio com a Prefeitura de Barcelona, 1985

Com o resultado das análises da AGP, a Municipalidade da Cidade de Buenos Aires deu início aos estudos dos antecedentes e da exequibilidade do projeto de reutilização do porto, estabelecendo, em abril de 1985, um Convênio de Cooperação e Intercâmbio com a Prefeitura de Barcelona, que em dado momento estava em plena remodelação do seu antigo porto, dando início às obras olímpicas. Nesta circunstância, também, aproximou-se da Corporação o empresário Ted Raymond, expondo sua experiência por ter desenvolvido o Navy Yard de Boston. Com a colaboração dos profissionais catalães que juntamente à equipe municipal formavam um grupo de trabalho, foi elaborada uma versão mais definitiva e madura do Plano Mestre para a área. O plano foi confeccionado por Consultores Europeus Associados, dos quais faziam parte o arquiteto Juan Busquets, e economista Joan Alemany. A proposta baseou-se em experiências de reciclagem portuária já vivenciadas pelos consultores em outras metrópoles, especialmente o caso de Barcelona, onde a influencia do arquiteto Juan Busquets foi fundamental. Também houve a participação, por parte espanhola, do arquiteto Jordi Borja, que agiu como consultor. Alfredo Garay e Jorge Moscato integraram a equipe de apoio ao grupo espanhol, representando a Municipalidade de Buenos Aires. Em virtude desse convênio se elaborou um primeiro anteprojeto de desenvolvimento urbanístico para a área. As principais ações do trabalho foram as seguintes: reforçar o papel da área central da cidade, com o intuito de restabelecer o equilíbrio Norte-Sul; propiciar uma ocupação intensiva para usos terciários centrais e para usos residenciais de nível sócio-econômico médio e alto; manter a atividade náutica – esportiva no âmbito dos diques; satisfazer os acessos viários à área através das

atuais pontes giratórias, cuja largura devia ser ampliada; caracterizar a denominada reserva ecológica como um setor independente e separado por um braço de água da borda da Costanera Sul.⁹⁸

Desde o início dos trabalhos, surgiram várias correntes de pensamentos e críticas sobre a proposta, o que levou a um intenso debate urbano. Os operadores portuários reivindicavam a utilidade dos diques como área de apoio, o que levou à municipalidade a realizar estudos sobre a modernização do porto operativo (Porto Novo). Outro grupo defendia a construção de um parque na totalidade do sítio, argumentando a escassez de áreas verdes em relação ao número de habitantes de Buenos Aires. Uma terceira linha, representada pelos incorporadores imobiliários, solicitava que lhes fosse transferida a administração do território, para que eles levassem adiante o empreendimento, afirmando que o Estado não teria capacidade de conduzi-lo. Entretanto, a hipótese considerada era exatamente oposta, pois a municipalidade sugeria a criação de uma empresa de propriedade estatal que garantisse o cumprimento dos objetivos políticos e urbanísticos do projeto. Aos grandes investidores era oferecido apenas 49% das ações da empresa, não sendo possível sua venda integral. No geral, não houve interesse por parte dos empresários, uma vez que não acreditavam na eficácia de uma associação minoritária com o Estado. Ainda havia os que atribuíam o problema da intervenção na envergadura do negócio, afirmando que um empreendedor internacional poderia assumir a totalidade da operação, mas dificilmente a escala de cada edifício. À medida que os anúncios se disseminaram, a imprensa tornou-se o principal meio de debate, reforçando especialmente as opiniões contrárias à efetivação do projeto.⁹⁹

⁹⁸ Bases para o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero. Op. cit. Página 37.

⁹⁹ Garay, Alfredo M. Op. Cit.

Aliando-se à série de críticas decorrentes, o presidente da Sociedade Central de Arquitetos (SCA), abriu uma linha de debates dentro da instituição acerca das características do projeto. Defendia que a proposta deveria ser de acesso irrestrito à propriedade pública, à preservação de áreas verdes, à intangibilidade de patrimônios arquitetônicos e urbanísticos e à manutenção de espaços abertos para a recriação e para o lazer dos habitantes de Buenos Aires. O debate sobre a urbanização da área ampliou-se quando, em julho de 1989, foi apresentado, na SCA, o resultado dos trabalhos realizados pela equipe de urbanistas catalães e de técnicos do governo municipal. Houve consenso sobre a necessidade de priorizar o lazer e a recreação no local, porém questionou-se o prosseguimento das atividades da área central. Por um lado, a urbanista Odilia Suarez defendia que, com a reativação econômica do país e com a conservação histórica do bairro sul, a expansão das atividades centrais deveria seguir para o Puerto Madero. No entanto, lamentava que o desenho urbano da área tivesse sido encomendado a profissionais estrangeiros que pouco tinham conhecimento do tema, aconselhando às autoridades que interrompessem o processo a fim de repensar o projeto. Sob outra perspectiva, Liernur questionava a abordagem de um assunto de tal magnitude sem, ao menos, ter-se estabelecido as linhas de um plano global para a cidade. O autor apontava que o projeto tinha sido exposto com um fragmento de cidade por partes, onde a tentativa de recentrar Buenos Aires aparecia como um “esforço reacionário” de algo do passado não contido no presente.¹⁰⁰

Este debate instaurou-se amplamente no interior da SCA, contudo, além das questões salientadas por Liernur, o discurso propunha a reivindicação de maior proporção de espaços verdes, bem como questionava o custo do projeto. Ainda, destacava-se a necessidade de

¹⁰⁰ Garay, Alfredo M. Op. Cit.

um plano global com maior aprofundamento dos estudos, desenvolvido não por uma equipe catalã, mas sim por técnicos locais, através de um concurso promovido pela SCA. Apesar da libertação política e cultural ocorrida ao longo dos anos 80, a situação econômica argentina dessa década, contudo, não permitia o planejamento de qualquer efetiva mudança no setor urbano. Neste contexto, o mais importante conceito a ser mantido consistia na reativação da energia do centro da cidade através de uma intervenção de urbanismo. Em contrapartida, a década simbolizou grandes avanços no debate intelectual sobre a metrópole e no resgate dos princípios de atuar na cidade por fragmentos, como forma de atender aos descontentamentos causados pelos Planos Gerais irrealizados e de atenuar o mito de que alguns poderes absolutos afastaram o rio da população.¹⁰¹ Os maiores benefícios do período consistiram no aproveitamento do espaço público e na recuperação do estado democrático. Assim, inaugurou-se a consciência de ocupação dos vazios urbanos como oportunidade de intervenção e de recuperação da frente fluvial. Outros estudos para a equipagem dos bairros também se derivaram dessa época, em conformidade com a teoria de renovação fracionada da cidade.

1.6.3 Corporação Antigo Puerto Madero S.A, 1989

Apenas ao finalizar a década, mediante um convênio firmado entre Ministério de Obras e Serviços Públicos da Nação, o Ministério do Interior da Nação – ambos em representação do Poder Executivo Nacional – e a Municipalidade da Cidade de Buenos Aires fundou-se, em 15 de novembro de 1989, a Corporação Antigo Puerto Madero S.A, que assumiu o domínio da área e viabilizou a revitalização do local. A criação dessa sociedade autônoma visava a alavancar a urbanização da antiga

¹⁰¹ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

área portuária, tendo como sócios iguais o Governo Nacional e a Cidade de Buenos Aires.¹⁰² Além disso, constava entre os objetivos da Corporação a confecção do Plano Mestre de Desenvolvimento Urbano, o estudo da infra-estrutura urbana a incorporar, a promoção de investimentos na área, a atividade imobiliária e a construção das novas obras e remodelações.¹⁰³

A operação desenvolveu-se com base em uma gestão público-privada, na qual a propriedade pública foi utilizada para a efetivação de negociações imobiliárias com fins lucrativos. Ao poder nacional ficou destinada a construção dos canais de acesso, diques e docas, plataformas, edifícios, depósitos de armazenagem e terrenos. À Municipalidade da Cidade de Buenos Aires outorgou-se o Patrimônio de Autopistas Urbanas, Plano Regulador, Projeto de Urbanização e Anteprojeto de Obra de Infra-estrutura. A essa última, também foi transferido, pelo Governo Nacional, o domínio da área do território portuário, determinando o prosseguimento da urbanização do setor na Área de Proteção Patrimonial Antigo Puerto Madero. O patrimônio instalado foi aproveitado como fonte de recursos operativos, possibilitando a transposição das burocracias jurídicas e institucionais, geradas pela sobreposição de competências entre os organismos administrativos. É válido salientar que a presença da Corporação autônoma foi decisiva no intermédio dos variados antagonismos que impossibilitavam qualquer ação, dotando a operação de uma agilidade incomum no quadro argentino. A operação Puerto Madero caracteriza-se como uma iniciativa pública, significativamente auxiliada pelo investimento privado.¹⁰⁴ Essa gestão tornou possível a recuperação desta estratégica zona, representada por

¹⁰² Disponível em <http://www.puertomadero.com/historia.cfm>. Acessado em 19 de abril de 2008, às 10h05min.

¹⁰³ Bases para o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero. Op. cit. Página 37.

¹⁰⁴ Liemur, Jorge Francisco. Il porto de Buenos Aires. Op. cit. Páginas 60-65.

sua envergadura e repercussão, o desenvolvimento urbano de maior importância empreendido em Buenos Aires, nas últimas décadas.¹⁰⁵

Ainda em 1989, para a área do Puerto Madero, foi autorizada a construção de edificações destinadas a moradias, comércio e escritórios, entre outros usos, contudo nenhuma obra foi realizada neste momento. Nos anos posteriores foram aterrados alguns dos canais existentes, que, mesmo tendo sido considerados espaços públicos, quase duplicaram a área de solo disponível.¹⁰⁶ O estímulo definitivo que levou ao processo de reabilitação da área Puerto Madero - considerada uma das mais valiosas de todo o território argentino - ocorreu apenas nos anos noventa, quando se estabeleceu no país uma política neoliberal, baseada na venda do patrimônio estatal e no crescimento do endividamento externo.

1.7 Renovação portuária como tema contemporâneo: estudo das referências

Ambiciosos projetos de renovação portuária foram empreendidos em diversas metrópoles mundiais, nas últimas décadas do século XX. Tais propostas se tornaram elemento central da política urbanística dessas cidades, uma vez que simbolizaram a transformação de espaços portuários subutilizados ou, até mesmo, obsoletos. As operações demandaram a captação de investimentos capazes de valorizar o patrimônio urbano instalado, garantindo, assim, a correta reocupação dos vazios urbanos, a qualificação dos espaços e a diversificação de usos. Em grande parte dos casos, os espaços portuários se apresen-

¹⁰⁵ Disponível em <http://www.puertomadero.com/historia.cfm>. Acessado em 19 de abril de 2008, às 10h05min.

¹⁰⁶ Liemur, Jorge Francisco. Il porto de Buenos Aires. Op. cit. Páginas 60-65.

tavam bastante integrados ao centro da cidade por motivos históricos de intensa associação do porto e da cidade desde sua fundação. Quando se analisa a relação porto-cidade, se discutem as associações entre a urbe habitada e a infra-estrutura marítima – parte integrante da estrutura metropolitana –, ainda que frequentemente seus organismos administrativos sejam diferenciados e apresentem formas de gestão muito diversas, que mantêm posições não coincidentes em temas tão importantes do seu desenvolvimento. Em tal circunstância, intervenções integradas, que seguem um qualificado planejamento estratégico, visam ocasionar gradativos resultados positivos não só no entorno portuário, mas também na cidade em geral. A reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes costeiras pode representar fator essencial para o desenvolvimento dos investimentos urbanos nos setores econômico, cultural, habitacional, turístico e recreacional, entre outros complementares a estes.¹⁰⁷

As áreas portuárias, que se caracterizam por forte união com a cidade, normalmente representam o local central e fundacional das metrópoles. Destaca-se, por isso, que a revitalização dessas zonas devolve ao local sua função estratégica de desenvolvimento urbano. As modernas instalações portuárias presumem portos mais distantes do centro, equipados com estrutura física e tecnológica mais evoluída. Os enormes navios cargueiros, a especialização das técnicas portuárias, as difíceis acomodações das novas logísticas aos antigos espaços e o complicado acesso dos transportes rodoviário e ferroviário – que servem de apoio – contribuíram fundamentalmente para o abandono e escoamento das atividades desenvolvidas nessas áreas. Ainda existem os permanentes obstáculos físicos que colidem com a integração entre

¹⁰⁷ Del Rio, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>, acessado dia 01 de abril de 2008, às 17hs e 14 min.

a área portuária e a zona central da cidade. Nesse aspecto, podem-se citar as autopistas elevadas, os trilhos ferroviários, guindastes portuários, entre outros elementos que representam essas barreiras.

O caso do Puerto Madero está inserido neste movimento mundial de transformação portuária, que inclui a renovação e reuso destas áreas obsoletas, além da modernização das áreas ativas e da criação de novos portos complementares. Este projeto de revitalização integra uma série de operações, caracterizadas como um urbanismo em demanda, que se tornou comum internacionalmente durante muitos anos, expressando de forma satisfatória as tendências mundiais no contexto latino-americano.¹⁰⁸ A globalização dos grandes projetos urbanos, como o Porto Olímpico, de Barcelona, o Pier 17, de Nova Iorque, o Seaport, de São Francisco ou o Black Bay, de Baltimore começaram a chamar a atenção tanto dos arquitetos e urbanistas, quanto dos grandes empreendedores. Entretanto, a reconversão londrina de Canary Wharf consistiu em uma das intervenções que mais provocou interesse em Buenos Aires, devido às semelhanças tipológicas e construtivas dos depósitos portuários.¹⁰⁹ A equipe formada por técnicos municipais - que confeccionou o plano nos anos 90 - tinha a consciência do objetivo a ser atingido e estudava hipóteses de como concretizá-lo. Neste sentido, segundo Garay, a colaboração da equipe catalã foi “desequilibrante”, pois eles não haviam apontado a necessidade de estudar sistematicamente outros empreendimentos contemporâneos.¹¹⁰ Neste contexto, foram estudados elementos que permitissem repensar criticamente o caso Catalão e, junto a isso, incorporar outras experiências como as ocorridas em Baltimore, Boston, São Francisco, Marselha e Londres.

¹⁰⁸ Lienur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. Cit.

¹⁰⁹ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

¹¹⁰ Garay, Alfredo M. Op. Cit.

1.7.1 Caso Barcelona

Há mais de um século, Barcelona se desenvolve através de eventos, Exposições Universais, Jogos Olímpicos ou Fóruns, que se tornaram ocasiões para a formação do traçado da urbe. Cada acontecimento isolado serviu para urbanizar um território estratégico no crescimento da cidade. No século XX, organizou-se a Exposição Internacional de 1929 que incentivou o relacionamento da cidade com os países industrializados, quando se decidiu por colonizar a montanha de Montjuic. As repercussões destes eventos foram a chave para o desenvolvimento da cidade, como exemplifica a construção do metrô e a implantação da área da feira, que desenvolveu eficazmente sua atividade. No decorrer do século XIX, os assentamentos industriais ao longo da costa eliminaram o relacionamento de Barcelona com o Mediterrâneo. No entanto, em 1975, a retomada da democracia permitiu que a intervenção dos planejadores urbanos revertesse o processo de degradação da cidade e resgatasse os valores estéticos e funcionais da malha de Cerdá.¹¹¹

Na década de 80, a motivação foi esportiva: os Jogos Olímpicos. Quando as olimpíadas se tornaram o centro das atenções, as pessoas falavam muito mais sobre planejamento urbano e projetos culturais do que sobre esportes. O tema olímpico converteu-se em um debate publicitário, esportivo, viário e de segurança, acabando por se tornar um programa urbanístico que trouxe possibilidades de transformação e melhoria urbana. O projeto da Villa Olímpica foi desenvolvido, em 1985, pela equipe de Martorell-Bohigas-Mackay-Puigdoménech, baseando-se em uma grande proposta de reconversão da cidade, que buscava tanto a continuidade da malha existente, através da articulação com as áreas vazias, como também, sugeria a ruptura com certos elementos.

¹¹¹ Segre, Roberto. Múltiplas vozes em Barcelona. Projeto Design 296, outubro de 2004. Páginas 110 a 113.

O trabalho foi desenvolvido através de projetos em diferentes escalas, iniciando por pequenas intervenções de praças e espaços públicos, que, através de sua sucessão e superposição, abriram caminho para as obras de grande porte. O planejamento de 92 foi lançado como meta ou objetivo geral, tornando-se, posteriormente, Plano ou Programa urbanístico e convertendo-se, então, em uma série de projetos separados - de distintos conteúdos - que obtiveram grande envergadura.¹¹²

Durante o processo de reconversão urbanística de Barcelona foram adotadas distintas escalas de trabalho. Em uma primeira etapa, a reabilitação urbana recorreu às atuações diretas de menor porte, como os espaços urbanos e os verdes. Esses planos setoriais assinalaram um perfil de gestão e investimentos públicos, inseridos na concepção da recomposição da cidade por partes. Em um momento posterior, refletiu-se sobre a reestruturação da cidade, através de estratégias de maior alcance, como a “reorganização do viário” e as “áreas de nova centralidade”. Este nível de atuação assinalou a inter-relação de variados elementos e o reequilíbrio entre os fragmentos e as áreas da metrópole, sendo potencializado pelo programa olímpico de 1992. Para a concretização destas intervenções de distintos portes foram definidas quatro zonas de atuação, nas áreas centrais e nas periferias, interconectadas por um novo sistema de vias rápidas: Anel Olímpico, Villa Olímpica, Vale Hebrón e Área Diagonal¹¹³ (ver figura 28).

A Área Diagonal integrou os espaços circundantes de uma grande área esportiva privada da cidade – Campo de Futebol do Barcelona, Tênis Turó, Clube de Pólo, pistas universitárias, etc -, incorporando o uso do espaço aberto. Ao norte da cidade, O Valle do Hebrón, abrigou

¹¹² Busquets, Joan. Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta. Barcelona: Edición del Serbal, 2004.

¹¹³ Busquets, Joan. Op. cit.

um palácio de esportes e uma série de instalações esportivas ao ar livre. Na parte alta de Montjuic, o Anel Olímpico completou a urbanização empreendida em 1929, através de quatro grandes edifícios esportivos que se assentaram ao longo de um grande eixo central. As intervenções maiores se concretizaram do outro lado da Ciudadela, voltando a cidade ao mar e, no lado poente de Montjuic, de forma a abrir a montanha até o delta do Llobregat. Para garantir que a abertura da cidade realmente funcionasse, foi essencial pensar em linhas de tráfego, que interligassem as distintas zonas de intervenção. A solução, particularmente bem adaptada no caso de Barcelona – naturalmente situada entre uma cadeia de montanhas, ao norte, dois rios, a leste e a oeste, e o mar, ao sul –, consistiu em uma alça formada por dois cinturões (anéis), o Cinturo Del Litoral e o Cinturo II (o Cinturo I transmite para o sul da cidade, sendo uma parte de ligação urbana interna).¹¹⁴

Além de criar um anel olímpico em Montjuic – onde se implantaram as principais atividades esportivas-, decidiu-se como motivo principal recuperar o mar, devolvendo aos cidadãos o contato físico com a areia, a brisa e a água salgada. A criação da frente marítima promoveu a demolição das obsoletas instalações industriais e foi criada a Vila Olímpica, que estabeleceu uma articulação entre os quarteirões de Cerdá, os novos assentamentos habitacionais e as áreas verdes de lazer (ver figuras 29 e 30). Também foi reativado o velho porto (Port Vell), transformado em centro cultural e gastronômico. A estrutura urbana do projeto se apoiou em um grande elemento linear de novas infra-estruturas que se prolongaram ao longo de toda a costa e garantiram de uma transformação positiva do levante de Barcelona: as novas praias, o passeio marítimo, a ronda e a avenida litoral, todos mesclados em um grande espaço aberto. Além das áreas urbanas afetadas direta-

¹¹⁴ Busquets, Joan. Op. cit.

mente pela celebração dos jogos, interveio-se nas infra-estruturas (saneamento, comunicações, instalações) de toda a cidade, e, ainda, concretizaram-se algumas propostas do Plano Cerdá, que levaram quase um século e meio à espera de um bom pretexto. Em virtude de ter alavancado o avanço da cidade em relação ao mar, o projeto Olímpico se converteu em um referente qualificado do processo de transformação urbanística de Barcelona.

Segundo Joan Busquets, a grande idéia-força do urbanismo Olímpico foi elaborada com critério inovador, fiel ao espírito Cerdá – porém revisado – e sutilmente conectado com ingredientes do Plano Macia (anos 30). Assim, é fruto da especulação teórica que estava apta a adaptar-se às demandas do mercado atual, evitando suas degenerações recentes e apostando na qualidade projetual. Surgiu, naquele momento, o “modelo Barcelona”, baseado na substituição do conceito de planejamento estratégico urbano – teses elaboradas por Oriol Bohigas, Jordi Borja, Joan Busquets, Manuel Herce e Manuel de Solá-Morales-, que propunha intervenções desenvolvidas em curto prazo, apoiadas economicamente pela prefeitura e pela iniciativa privada, com ações de desenho urbano e arquitetônico. Estas propostas conceituais e concretas tiveram grande repercussão nas capitais da América Latina na década de 1990, como é o caso de Buenos Aires, visto que o projeto de revitalização do Puerto Madero é um claro exemplo de aplicação deste modelo.¹¹⁵

Os dez anos seguintes dos Jogos Olímpicos, entre 1992 e 2002, mostraram claramente o auge que o turismo e os congressos tiveram na economia barcelonesa. O sucesso da experiência e sua difusão mundial fizeram continuar os projetos de renovação urbana e o resgate de algumas áreas periféricas subutilizadas ou em precário estado de conservação – adequação da cidade pós-industrial. Em 1996, começou a surgir em

¹¹⁵ Segre, Roberto. Op.cit.



Figura 28.
Zoneamento de
Barcelona.
Fonte: cartão postal
da cidade.



Figura 29



Figura 30

Figuras 29 e 30: Barcelona Olímpica.
Fonte: cartões postais da cidade.

Barcelona, a idéia do Fórum, que se concretizou apenas oito anos depois. Nesta ocasião, foi elaborada uma proposta com o objetivo de recuperar o bairro popular e as indústrias desativadas (Poble Nou) e expandir a cidade ao longo da costa em direção à área definida por Oriol Bohigas como “a vergonha urbana”, onde se situavam a principal central elétrica, uma estação de tratamento de esgotos e um centro de processamento de lixo.

O projeto também finalizou três intervenções urbanas realizadas durante a década de 90: a prolongação de uma das principais avenidas da cidade, a Diagonal, até o mar, conectando o novo conjunto litoral com o sistema urbano e as transformações interiores; a despoluição do tramo final do rio Besós; e a recuperação do litoral entre o rio e a Vila Olímpica, completando assim, 14 quilômetros de costa dentro da conurbação de Barcelona e o município vizinho. O rio Besós é o limite físico do projeto, e seguramente o maior beneficiado de toda a operação, pois deixou de ser conhecido com um dos rios mais poluídos da Europa para tornar-se uma nova opção de lazer. Com o novo projeto, pretendeu-se reorganizar o distrito de Poble Nou - uma área de fortes resquícios industriais, próximo à Vila Olímpica -, especificando melhor o uso, atraindo novos residentes e atividades econômicas relacionadas com as tecnologias digitais, de informação, pesquisa e conhecimento. Esta intervenção culminou com a criação do centro terciário-residencial Diagonal-Mar, no encontro da Ronda Litoral com a Avenida Diagonal, de forma a dar continuidade aos planos urbanos, inseridos em uma estratégia global traçada dez anos antes¹¹⁶ (ver figuras 31 e 32).

Houve significativa mudança de conteúdo entre o plano da Olimpíada e o do Fórum: o primeiro promoveu assentamentos pontuais na densa periferia urbana e não estabeleceu um novo centro da cidade, já o segundo possibilitou a oportunidade de expansão contínua em

¹¹⁶ Orciuoli, Affonso. Cidade do conhecimento. Arquitetura & Urbanismo 90, junho-julho de 2000. Páginas 44 e 45.

terrenos livres daquela região, criando uma centralidade metropolitana que se somou à tradicional, contida na malha de Cerdá. Além disso, esse último plano previu a convivência no espaço urbano de múltiplas funções – transportes, serviços, residências, universidade, escritórios, infra-estrutura de lazer, comércio, etc. Esse território não foi projetado e construído para abrigar o Fórum, tal como foi feito na ocasião dos Jogos Olímpicos de 92 – onde o projeto continha as teses urbanas e os requisitos que a cidade necessitava naquele momento e lugar. O caso do Fórum consistiu em uma reutilização temporal de um novo espaço urbano que funciona com plena normalidade depois de finalizado o evento. Todavia, o Fórum, assim como os Jogos Olímpicos de 1992 ou como as Exposições de 1888 e 1929, são eventos significativos que por sua dimensão criam consensos, acumulam determinação e transcendem um mapa político concreto, condições estas sem as quais é muito difícil realizar um projeto urbano de tal envergadura.

1.7.2 Caso Londres

A região das docas londrinas começou a se desenvolver a partir do século XVIII, chegando a tornar-se o maior porto do mundo no século XIX. Localizada a leste do centro financeiro londrino, as docas se estendem por aproximadamente 15 km ao longo do rio Tâmsa, atingindo uma área em torno de 2226 hectares (ver figuras 33 e 34). Caracterizado pelo formato labiríntico e desconexo do canal, o conjunto, formado por armazéns, diques e ancoradouros, pode ser dividido em três setores: a oeste, Surrey Docks, Wapping e Limehouse, ao centro Isle of Dogs e a leste Royal Docks. Na década de 60, em virtude da containerização dos portos, da legislação ambiental restritiva e da construção do porto de Tibury – 40 km rio abaixo -, o porto de Londres sofreu uma significativa perda de movimento, levando ao seu total fechamento nos anos 80. Com

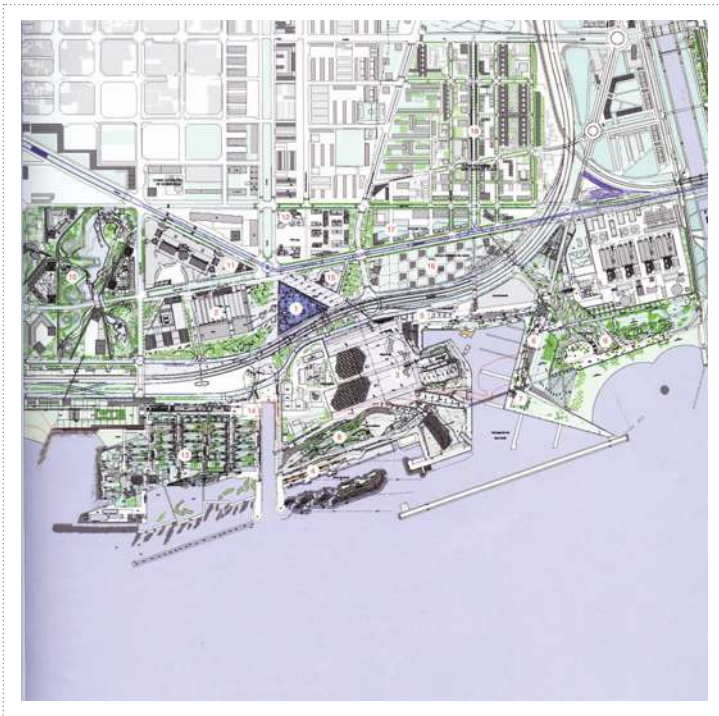


Figura 31. Implantação do Fórum realizado.

Fonte: Arquitetura & Urbanismo 116, novembro de 2003, páginas 36 a 41.

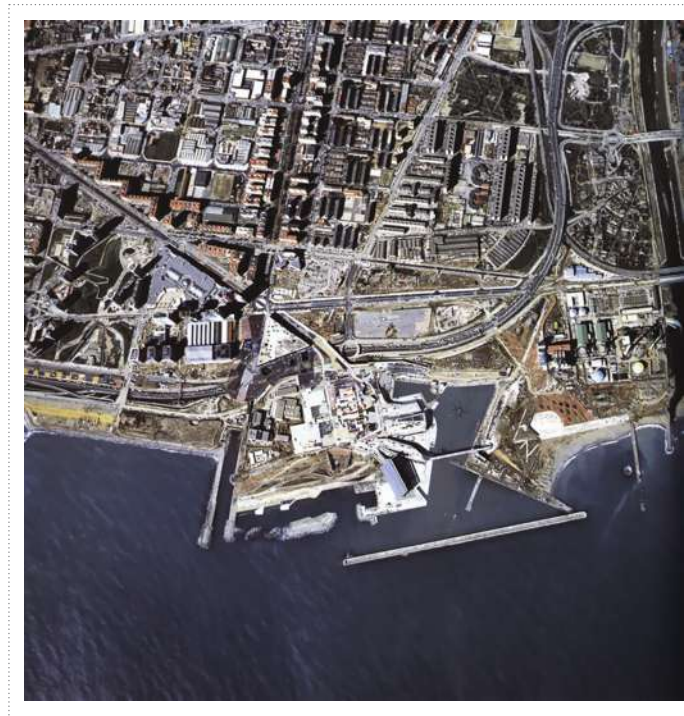


Figura 33. Foto aérea do Fórum realizado.

Fonte: Arquitetura & Urbanismo 116, novembro de 2003, páginas 36 a 41.

o encerramento das atividades das antigas docas londrinas, começaram a surgir discussões a respeito das variadas propostas de renovação urbana. No entanto, os comitês criados para o desenvolvimento destes projetos não dispunham de poderes e recursos, tornando inacessível uma real transformação do obsoleto porto.¹¹⁷

Com a ascensão do governo conservador de Margaret Thatcher, em 1979, ocorreu uma reformulação na política urbana inglesa. Neste momento foram definidas as Zonas de Empreendimento (EZ) – zonas subdesenvolvidas que receberam incentivos fiscais para a instalação de novos empreendimentos – e as Corporações de Desenvolvimento Urbano – responsáveis pela desapropriação de áreas decadentes, bem como pela destruição de construções existentes, pela instalação das infra-estruturas e pela venda das terras ao setor privado. Em 1981, foi fundada a LDDC (London Docklands Development Corporation), que tomou o controle da área, buscando condicionar o mercado através de fortes investimentos públicos, a fim de convertê-la em um centro mundial de operações financeiras globais. A entidade autônoma dispôs de poderes sobre o planejamento da região, passando a atrair investidores e a alavancar o processo através das zonas de empreendimento. A falta de controle urbanístico ou plano regulador sobre a área, somado ao excesso de incentivos fiscais, acarretou sérios conflitos internos e desencadeou uma excessiva especulação imobiliária na região. Como resultado evidenciou-se os desastrosos efeitos urbanísticos e o esvaziamento de outras partes da cidade.¹¹⁸

Gordon Cullen e David Gosling apresentaram, em 1982, um plano

¹¹⁷ Somekh, Nadia e Campos, Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos (1). Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp. Acessado em 30 de janeiro de 2008, às 09h46min.

¹¹⁸ Pian, Lilian de Almeida dal. Revitalização de Áreas Portuárias. O caso de Docklands. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, abril 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/teses/resenhas/textos/resenha120.asp>. Acessado em 30 de janeiro de 2008, às 10h11min.

urbano baseado na análise visual da paisagem e na criação de elementos focais ao longo dos percursos (imagens seriais). O projeto estava ancorado na existência de um grande eixo visual, que unia pontos importantes, tais como o parque de Greenwich, a Escola Naval e a igreja de St. Anne em Limehouse. Além disso, a proposta conservava e valorizava a água dos diques como elemento paisagístico e de lazer, com ancoradouro para veleiros e com a criação de um circuito comunitário, ligando os principais nós da ilha através do monotrilho proposto pela LDDC (ver figuras 35 e 36). Finalmente, o projeto não foi executado, pois a LDDC não queria colocar nenhum empecilho aos empreendimentos futuros nas Docklands.

Em 1985, a maior construtora comercial de capital próprio do mundo, a Olympia & York Properties (O&Y), apresentou um projeto para o extremo superior da ilha, na região de Canary Wharf, cuja autoria se deu ao escritório norte-americano SOM (Skidmore, Owings & Merrill). Este projeto previa em torno de 500 hectares de escritórios em nove blocos de oito pavimentos e mais uma torre de 50 andares. O projeto da O&Y contrastava com os pressupostos definidos por Cullen e Gosling, pois não só formava um obstáculo ao eixo visual proposto, como também se posicionava sobre as águas do dique existente, através de aterros. Além disso, os blocos fechavam-se sobre si mesmos, de forma a criar espaços internos, contribuindo, assim, para a negação do contexto urbano exterior, e, principalmente, para o potencial paisagístico das águas.¹¹⁹ Segundo Del Rio ¹²⁰ o maior desastre urbano encontra-se justamente na área de Canary Wharf, onde o plano comercial grandioso

¹¹⁹ Nobre, Prof. Dr. Eduardo A.C.. O projeto das London Docklands. Disponível em: http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/e_nobre/docklands.pdf. Acessado em 31 de janeiro de 2008, às 11h09min.

¹²⁰ Del Rio, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1). Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>. Acessado em 29 de janeiro de 2008, às 22h15min.

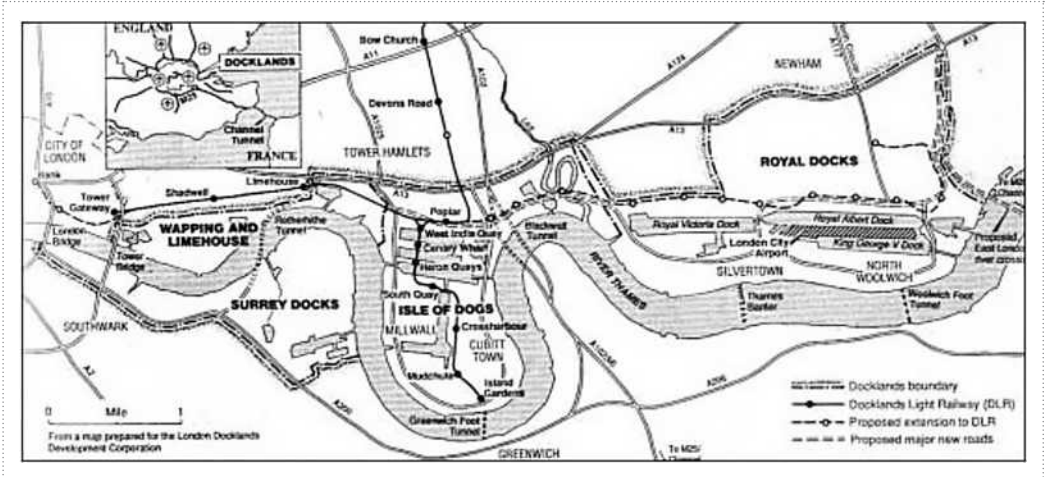


Figura 33. Mapa da região dos Docklands.

Fonte: O projeto das London Docklands.

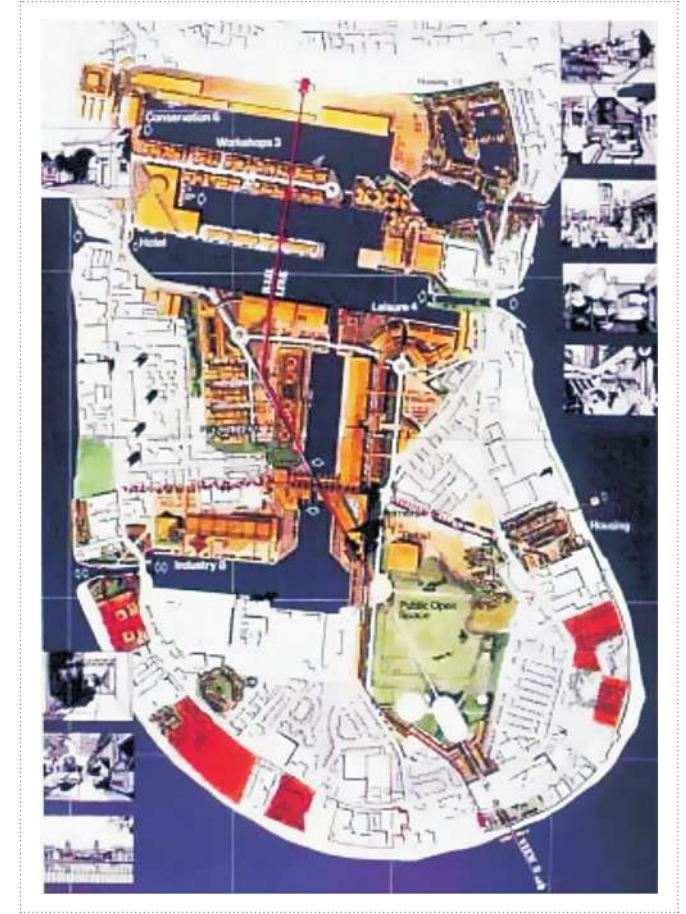


Figura 35. Plano urbano de Gordon Cullen e David Gosling para a Isle of Docks.

Fonte: O projeto das London Docklands.



Figura 34. Antigos armazéns portuários revitalizados.

Fonte: O projeto das London Docklands.

e de alta densidade tornou o local totalmente desvinculado do resto de Londres (ver figura 37). A crise financeira de 1987 provocou a substancial redução dos empregos no setor e, conseqüentemente, o esfriamento do mercado imobiliário de escritórios. Após superestimar o mercado, em 1993, a Olympia & York Properties (O&Y) faliu, deixando um débito estimado em US\$ 20 bilhões, e, ainda, uma paisagem de abandono na área, com inúmeras torres comerciais vazias.

A maior parte da Zona de Empreendimentos se concentrou na Isle of Docks, onde houve a ultrapassagem do limite previsto de construções, levando ao colapso do sistema de transporte da região e à incompatibilidade com a infra-estrutura urbana existente. O excesso de empreendimentos contribuiu, também, para o agravamento dos problemas sociais da população local – desemprego – e para a aceleração do processo de especulação imobiliária do setor, acarretando a expulsão da população mais humilde da região. Em contrapartida ao descontrole urbanístico da Isle of Docks, na área dos Docklands, os acertos ficaram mais evidentes do que os equívocos, pois, neste local, as docas foram utilizadas como suporte paisagístico e simbólico para a nova área. Os antigos armazéns portuários foram preservados, restaurados e transformados em lofts, demonstrando a mudança de atitude da LDDC, que, inicialmente, voltou seus interesses para o mercado imobiliário e de capital financeiro internacional, e, posteriormente, converteu-se para o atendimento de demandas locais, em especial habitacionais.¹²¹

¹²¹ Pian, Lilian de Almeida dal. Op. Cit.

1.8 Anos 90: do debate à reconversão do porto

1.8.1 Plano Estratégico para o Antigo Puerto Madero, 1990

O acordo realizado entre a Municipalidade de Buenos Aires e a Junta de Barcelona, em 1985, conduziu posteriormente, em 1990, à formulação do Plano Estratégico para o Antigo Puerto Madero. A reconversão da zona tinha por finalidade interromper o avanço da decadência e da deterioração das instalações costeiras, propondo, para isso, a recomposição do setor através da preservação da relação cidade-porto. Assinalaram-se como objetivos principais para a área o assentamento de atividades terciárias e a valorização da costa portenha, como forma de atingir a reconquista do rio. A concepção geral do projeto era a de centralizar novamente a cidade, dotando o empreendimento de alta conotação simbólica. O plano aproximou-se bastante do que foi apresentado, em 1981, com o projeto para a Ampliação da Área Central, não adotando nenhuma posição radical, como o tomado pelo Concurso Vinte Idéias para Buenos Aires, de 1986. O projeto voltou-se para o reforço da centralidade portenha, produzindo uma extensão da cidade através do porto, de forma a buscar a continuidade entre a quadricular grelha urbana e a nova área. Embora a intenção tenha sido de prolongar a malha da cidade, a proposta apresentou estreita aderência com o traçado existente. Borthagaray afirma que o projeto catalão *“caiu em uma armadilha geométrica, obcecado pela ilha triangular encostada no mar de quadras ortogonais”*¹²², não oferecendo assim nenhum gesto relevante que justificasse a consideração deste projeto como definitivo.

O programa contava com edificações de uso terciário, residencial e comercial. A faixa adjacente à costa era destinada a residências de

¹²² Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

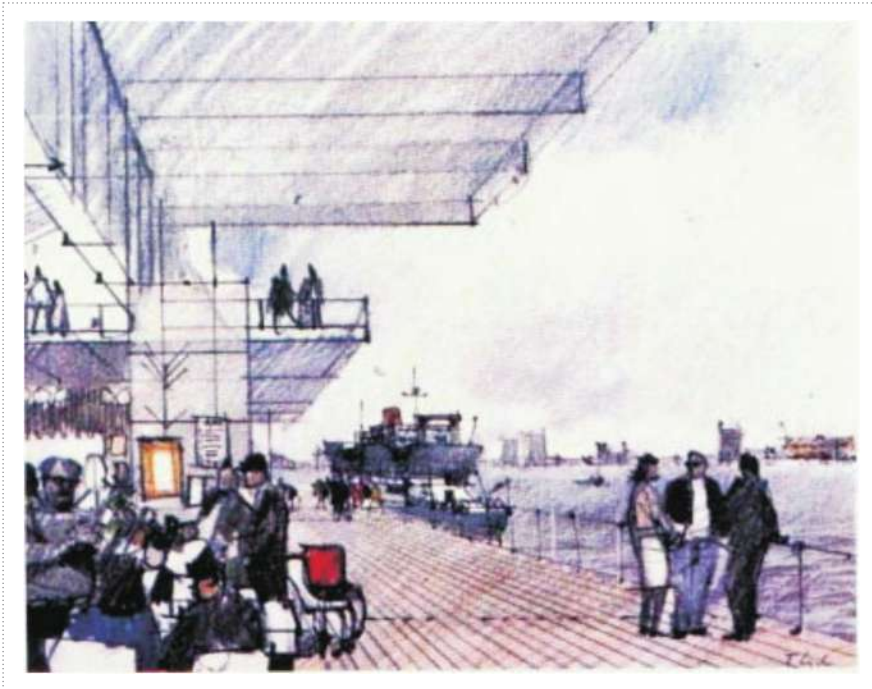


Figura 36. Perspectiva de Gordon Cullen e David Gosling para a Isle of Dogs.

Fonte: O projeto das London Docklands.



Figura 37. Foto aérea região Canary Wharf.

Fonte: <http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://www.aquiva.co.uk/images/Library/Photo3837.jpg>

alta densidade, o terciário misto situava-se nas adjacências dos diques e o espaço entre ambas era reservado para residências de densidade intermediária. O Plano Mestre teve o mérito de equilibrar os usos comerciais, administrativos e de recreação, favorecendo os usos residenciais, o que conferiu à zona sua característica de unidade urbana barrial. Também foi proposto, no Dique 1, um centro de exposições. Referindo-se aos espaços abertos, o Plano previa a construção de um Parque Central que correspondia com o eixo da Avenida de Mayo, formando uma ampla área vinculada com o setor da Costanera Sul, de forma a revitalizar toda a faixa costeira. Os amplos passeios peatonais desenhados entre os diques, assim como os bulevares verdes e as praças planejadas, demonstravam a tentativa de incentivar a recuperação do espaço público para a cidade (ver figura 38). Após um século da habilitação parcial do Puerto Madero, as propostas de arquitetura e do projeto urbano para a área interpretaram o problema de forma a agregar à cidade uma nova qualidade espacial.¹²³

O Plano Mestre concedeu a matriz geradora e a estrutura fundamental de evolução do projeto, coordenando o desenvolvimento dos parcelamentos, das licitações e posteriores vendas dos imóveis. Assim, iniciaram-se os debates acerca do programa, que ficou fixado em usos de moradias, hotéis e escritórios, museus, atividades culturais e Centro de Congressos e Exposições. O partido geral do plano constava de uma estreita linha de edifícios nas margens dos diques, como tentativa de formar um conjunto harmônico com os antigos armazéns de tijolo que ali permaneceriam recuperados. A urbanização foi separada em um setor oeste, onde se encontrava a linha de armazéns portuários a serem requalificados e outra seção a leste do canal de diques, onde se concentrava a grande maioria do território a ser completamente urba-

¹²³ Disponível em <http://www.puertomadero.com/planes.cfm>. Acessado em 19 de abril de 2008, às 10h05min.

nizado e construído – e o que foi efetivamente objeto do concurso. A grande inovação do Plano Mestre, como aponta Liernur, não reside em seu conteúdo urbanístico, senão na sua forma de conceber um projeto de imagem global e de propor um modelo de administração.¹²⁴

1.8.2 Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero

Dada a formalização da Corporação como empresa encarregada da urbanização, era preciso elaborar um plano mestre que operasse como matriz do desenvolvimento da região, demarcando as estruturas funcionais, espaciais, volumétricas, circulatórias e recreativas. Em meio à profusão de críticas provindas de distintas origens, optou-se por levar adiante a questão através da discussão do projeto a ser desenvolvido. Por um lado a SCA reivindicava a necessidade de convocar um concurso que permitisse aos arquitetos nacionais expor suas idéias. Então, após negociações entre a Sociedade e representantes do Estado, o intendente municipal e o presidente da SCA firmaram um acordo na qual ficou decidido que a Corporação Puerto Madero e o Governo Municipal, juntamente com a SCA, promoveriam um concurso. Este concurso seria direcionado exclusivamente ao setor Leste da linha de diques, uma vez que no setor oeste – onde se implanta a linha de 16 galpões portuários – as edificações seriam comercializadas pela Corporação (de acordo com as normas de preservação patrimoniais), visando à arrecadação de fundos para a futura urbanização. O programa definido pelo concurso estabelecia que as construções existentes tivessem a obrigatoriedade de preservação e reabilitação, de forma a tornarem-se rentáveis e compatíveis com as novas edificações. Ficava claro, então, que, além dos galpões de tijolos aparentes, os edifícios industriais, os silos, a Costanera Sul – avenida localizada atrás do porto, firmada como

¹²⁴ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. Cit.

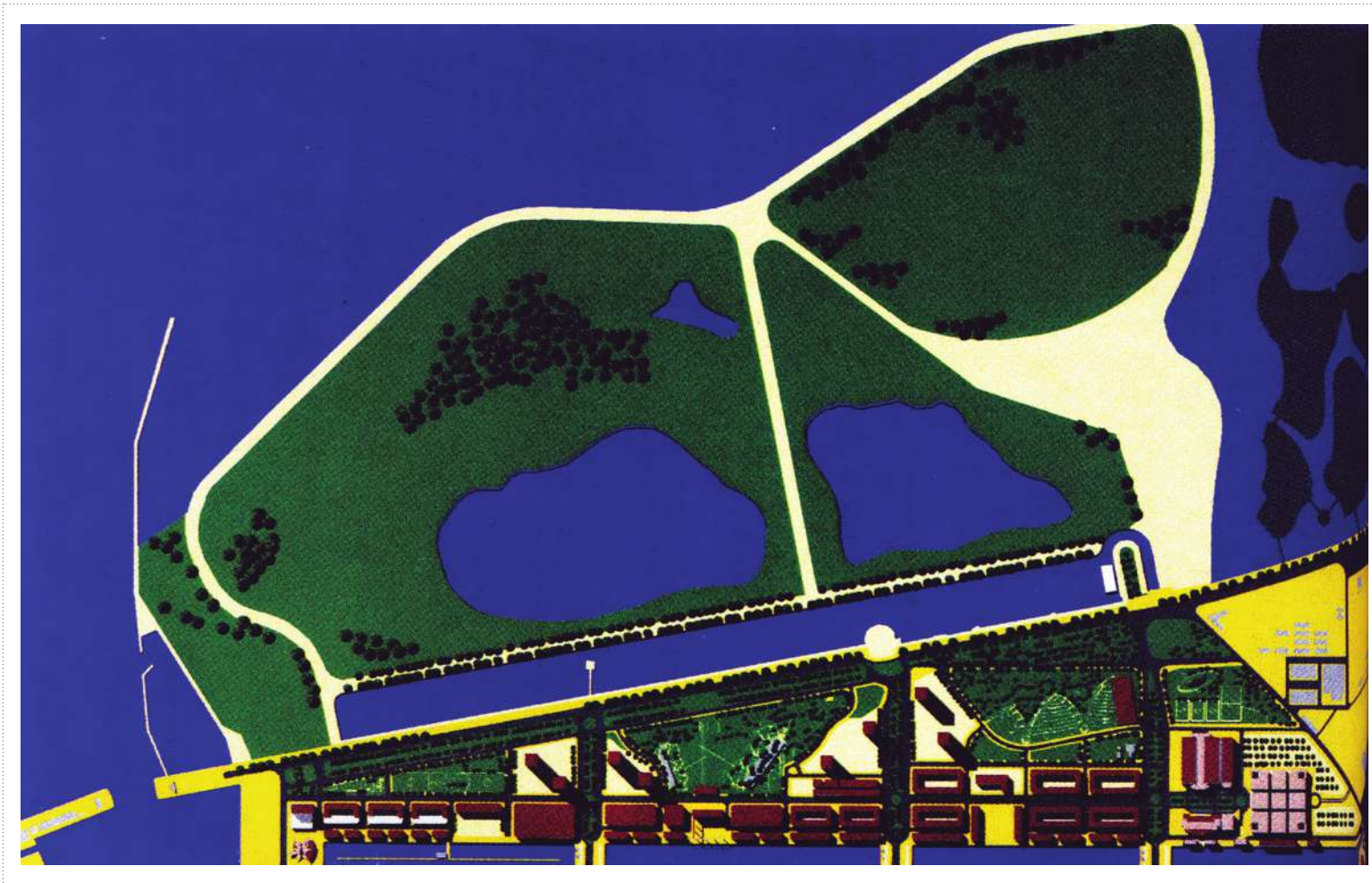


Figura 38. Projeto final para a urbanização do Puerto Madero.

Fonte: Case: Puerto Madero Waterfront.

local de passeio e lazer dos portenhos – e as áreas de aterro deveriam permanecer. Outra exigência era a inclusão de serviços de infra-estrutura - rede de água, luz, gás, traçado de ruas e acessos - bem como o aumento da acessibilidade da população ao local - correspondendo à ampliação das cinco pontes que ligam os diques à faixa costeira.¹²⁵ Ficou acordado, ainda, que as bases do concurso retomariam o programa e os critérios básicos do Plano Mestre, na qual seria designada uma comissão de 4 membros (2 pela SCA e 2 pela Corporação) para redigi-las. Além disso, estipulou-se que não haveria um vencedor para o concurso, mas sim três equipes receberiam o prêmio, sendo que, de cada uma delas, seriam contratados três membros que desenvolveriam, junto aos técnicos da Corporação, o Plano Mestre definitivo.

Em virtude da credibilidade que contém junto à classe profissional, a SCA foi a instituição eleita para intervir e conduzir o projeto, Assim, em 14 de junho de 1991, a entidade promoveu o Concurso Nacional de Idéias sobre a urbanização do Antigo Puerto Madero.¹²⁶ Em 14 de setembro de 1991, a Municipalidade da Cidade de Buenos Aires aprovou as Bases propostas pela SCA para a realização do concurso de idéias. A situação do Puerto Madero em dado momento era de obsolescência e deterioração das construções, desprezo e descuido dos espaços livres, precariedade das vias de circulação, carência de atividades e ausência de vida no local – diga-se de passagem, vida humana, pois a proliferação da fauna e da flora era dominante na região-, constituindo um notório e nostálgico vazio urbano. Na circunstância em que a questão de reurbanização do Puerto Madero voltou à pauta das gestões administrativas municipais, reuniram-se dezenas de

¹²⁵ Massuh, Laila Yazigi. Reciclagem chega ao Porto. AU nº 54 (junho/julho 1994), páginas 87-96..

¹²⁶ Disponível em <http://www.puertomadero.com/historia.cfm>. Acessado em 19 de abril de 2008, às 10h05min

trabalhos e estudos viáveis, além de projetos e monografias datados do final dos anos 30, realizados, então, por Le Corbusier, que já previa a necessidade de destinar ao território do antigo porto novas funções urbanas.

1.8.3 Operação de reconversão do Puerto Madero, 1991

A operação teve início, em 1991, a partir da sucessão de uma série de processos licitatórios com vista à reciclagem dos armazéns situados na margem oeste dos diques, cuja área de 320.000 m² distribui-se em 16 edifícios. O anúncio da licitação de um primeiro conjunto de cinco galpões despertou o interesse dos investidores internacionais, fortalecendo as expectativas locais. No estado em que se encontravam os armazéns, cada um estava avaliado em US\$ 600.000, podendo atingir US\$ 1.500.000, em virtude de oferecer a possibilidade de construção de 10.000 m². Com o objetivo de não perder o controle sobre os usos a serem implantados nas diferentes unidades e de não comprometer a qualidade arquitetônica dos mesmos foi implementado um mecanismo licitatório que exigia, em uma primeira etapa, a apresentação do projeto arquitetônico, do programa previsto e do volume financeiro aplicado no negócio. Além disso, era solicitado o histórico do comprador e a garantia bancária dos investimentos, que ficava limitado a adquirir no máximo duas unidades. Com tais elementos a Corporação ficava apta a decidir quais propostas reuniam as condições de credibilidade, adequação ou conveniência em função dos objetos gerais do projeto. A partir daí, seguia-se para a etapa posterior, quando era definido o valor do imóvel.

A quantia oferecida para o primeiro galpão superou em quatro vezes o valor estimado, tendo sido negociado por seis milhões de dólares.

A animação dos compradores concentrava-se na possibilidade de, após investir aproximadamente dez milhões na obra, ter a expectativa de vender as unidades a dois mil dólares o metro quadrado, gerando um retorno de vinte milhões de dólares. A renda obtida com a venda desses depósitos foi revertida em elementos de infra-estrutura, executados pela Corporação Antigo Puerto Madero, o que demonstrou que o restante da operação também poderia ser gerado com recursos próprios. A reconversão dos 16 galpões simbolizou o resgate de 160.000 metros quadrados de atividades mistas na área central, representando, contudo, apenas 10% da operação geral de revitalização da área do Puerto Madero. A preservação e a recuperação dos antigos depósitos portuários exerceram extrema importância no contexto do projeto, dado o seu marcado valor histórico e arquitetônico, que simboliza a identidade portuária por excelência.¹²⁷ A revitalização dos antigos edifícios, acrescida das novas intervenções, propiciou a efetivação de um novo pólo gastronômico, comercial e empresarial, contribuindo, inclusive, para a valorização e reconversão das velhas e degradadas áreas circundantes, como San Telmo e La Boca.¹²⁸

Em 1996, através da venda de terrenos de maiores dimensões e com distintas possibilidades construtivas, deu-se início à segunda etapa do plano de urbanização. Esta fase compreendia o desenvolvimento de aproximadamente 150 hectares do setor Leste da linha de diques. Em contraposição à margem oeste, que consolidou o projeto pela qualidade de preservação do patrimônio instalado, o lado leste caracterizou-se pelo predomínio de construções modernas, apresentando alguns casos isolados de antigas construções a serem revitalizadas. O fato de o setor leste ser uma área totalmente nova e de ser constituída por uma super-

¹²⁷ Iglesias, Noberto. Op. cit.

¹²⁸ Garay, Alfredo M. Op. Cit.

fície três vezes maior que o lado anterior, fez com que, antes da efetiva construção das edificações, a Corporação realizasse os trabalhos de infra-estrutura e de abertura das ruas.¹²⁹ Gradativamente o setor Leste foi-se configurando pela presença de distintas tipologias edificatórias, de variados parques públicos e de um novo traçado urbano, que se integram com a já configurada costa ribeira. Assim, a operação Puerto Madero revelou-se como a descoberta de ocasiões ocultas em espaços já obsoletos, promovendo a revalorização e transformação visual da rua e do vazio urbano.

Em 1997, devido a um novo diretório que considerou desnecessário a exigência do projeto arquitetônico e da garantia do prazo de realização do empreendimento como procedimentos licitatórios ocorreram alterações nos parâmetros vigentes. Os lotes começaram a ser vendidos pelo menor preço, levando a uma notável baixa da qualidade dos projetos, que seguiram sendo realizados pelos principais arquitetos locais, ficando a serviço das condições dos investidores. Nesta circunstância, as normas atenderam à necessidade de maior altura dos conjuntos de torres e aprovaram a tipologia de edifícios de perímetro livre. No ano seguinte, em 1998, a Argentina entrou em uma profunda recessão econômica, que, em um primeiro momento, não interferiu no desenvolvendo do Puerto Madero, pois os empreendedores prosseguiram comprando parcelas no local. Já em 2001, o grupo IRSA - um dos maiores investidores da área - anunciou o atraso de um dos projetos do dock 4, o que foi acompanhado por outros projetos que também sofreram retrocesso.

Em dezembro de 2001, a instabilidade econômica e política do país provocou a desaceleração na velocidade de crescimento da região.

¹²⁹ Disponível em <http://www.puertomadero.com/obras.cfm>. Acessado em 03 de dezembro de 2007, às 11h05min.

Nesta circunstância, a urbanização do setor estava quase completa, com o solo vendido e as infra-estruturas executadas em grande parte da área. A crise causou forte impacto na demanda de escritórios e apartamentos, acarretando a caída no interesse dos consumidores, de forma a comprometer a atividade comercial – restaurantes e bares - que caracterizava a margem oeste dos diques.¹³⁰ No entanto, durante o período de desenvolvimento desta pesquisa, em 2007, as construções no setor Leste mantinham-se em progressivo desenvolvimento, apresentando projetos previstos para conclusão até 2015. As obras em andamento abarcavam desde infra-estruturas subterrâneas, até projetos de novos parques metropolitanos ou de arquitetos internacionais. Nessa circunstância, também, deu-se início às obras no Dique 1, onde futuramente serão construídos supermercados, lojas de departamento, *shopping center*, teatro, bares e *pubs*, que intensificarão e complementarão as atividades já existentes no local.¹³¹

A região do Puerto Madero, assim como a zona da Recoleta, têm atraído a atenção não só dos investidores argentinos, mas também de estrangeiros, responsáveis por aproximadamente 30% das aquisições de imóveis destes locais. O poder de barganha dos estrangeiros aumentou a especulação imobiliária, deixando os compradores portenhos mais modestos sem oportunidades de investimento. Em comparação com 2007, no ano de 2008, as propriedades nestes locais apresentaram alta de 25% nos preços. O “boom” imobiliário foi motivado tanto pelo crescimento dos investimentos internos quanto pela entrada de capital estrangeiro no setor. Além disso, os argentinos, que, no passado, tiveram seu dinheiro confiscado pelos bancos, passaram a experimentar, com maior frequência, o investimento em propriedades

¹³⁰ Lienur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

¹³¹ Disponível em <http://www.clarin.com/diario/2008/02/24/laciudad/h-05415.htm>. Acessado em 28 de fevereiro de 2008, às 14h30min.

imobiliárias.¹³² Em aproximadamente 25 anos, a região, que passou praticamente um século em estado de desuso, tornar-se-á uma das áreas mais dinâmicas e modernas de Buenos Aires, impulsionando, além disso, o crescimento de localidades adjacentes ao antigo Puerto Madero.

¹³² Disponível em <http://www.cbic.org.br/mostraPagina.asp?codServico=1847&codPagina=10198>. Acessado em 28 de fevereiro de 2008, às 17h18min.

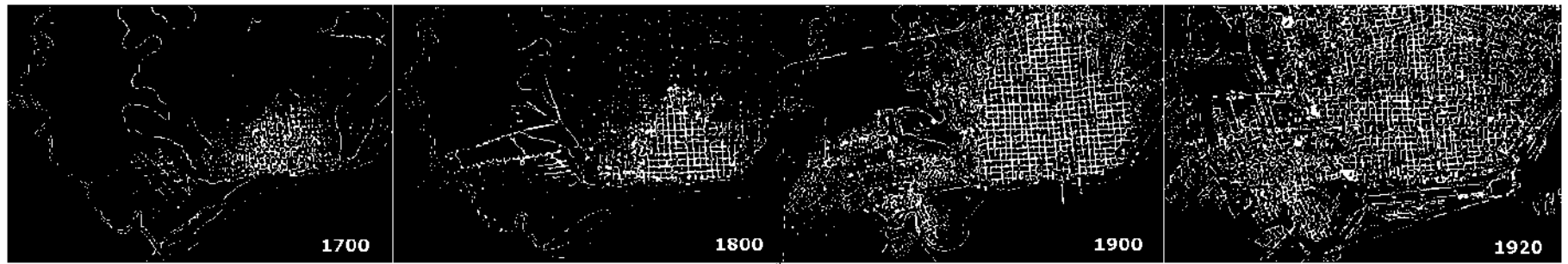


Figura 39. Evolução urbana de Buenos Aires ao longo dos séculos.

Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

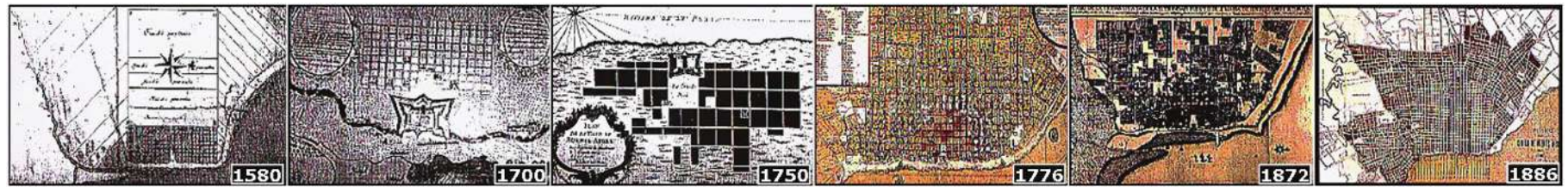


Figura 40. Planos urbanos para Buenos Aires desde sua fundação até o século XIX.

Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

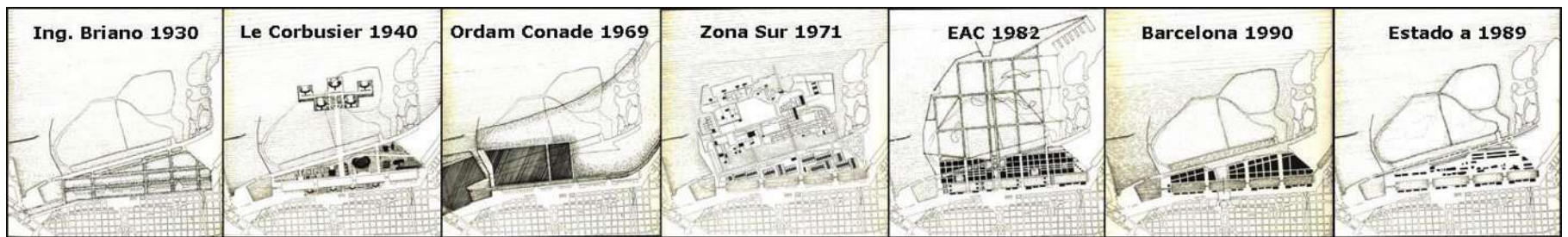


Figura 41. Planos urbanos para Buenos Aires no decorrer do século XX.

Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

2. PUERTO MADERO WATERFRONT

2.1 Concurso Nacional de Idéias para a urbanização do Puerto Madero

“Foi árdua a tarefa da assessoria tendo que construir definições e limites aceitáveis a um tema que deveria demandar estudos e definições globais muito maiores para ser razoavelmente delimitado; é difícil a tarefa encomendada aos participantes; igualmente árdua deveu ser a tarefa do Jurado, condicionado em suas eleições dentro de limites muito estreitos e na obrigação de resolver interrogações abertas.”¹³²

O Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero resultou do debate ocorrido entre a Junta de Barcelona e a Municipalidade da Cidade de Buenos Aires, que outorgou à Sociedade Central de Arquitetos a função de organizá-lo. Ao longo de várias décadas, como visto, originou-se variadas propostas para a área, motivadas pelo alto interesse decorrido da estratégica localização e pelas inúmeras possibilidades oferecidas pelas particulares condições do entorno. Este processo gerou uma série de interrogações, finalizando com a incorporação jurídica da propriedade, através da criação da Corporação Antigo Puerto Madero, cujo principal objetivo consistiu na gestão do desenvolvimento da área. O ponto de partida para a promoção do concurso surgiu em virtude das alternativas de projeto levantadas anteriormente, que deram origem a debates públicos, com a participação de distintos organismos, setores de opinião e da comunidade. O concurso foi promovido com o objetivo de avaliar as alternativas de desenvolvimento urbanístico para

¹³² Liernur, Pancho. Consideraciones sobre el concurso para Puerto Madero. Revista Arquis nº 1. Página 80.

a área do antigo Puerto Madero.

Promovido em um clima de incertezas, críticas e desconfianças, o lançamento das idéias iniciais através do concurso não só motivou a reconversão e reurbanização da área, como também despertou elevada participação e interesse da comunidade em função das diversas alternativas possíveis no setor. Os organizadores do evento sempre estiveram conscientes da importância e responsabilidade da urbanização do local, incentivando a participação democrática dos habitantes e arquitetos como forma de procurar soluções à questão urbana. O concurso teve como meta principal a captação plural de idéias e proposições, gerando uma vasta gama de pautas ao debate para a posterior confecção do plano mestre para a urbanização da área. A ampla participação dos arquitetos possibilitou a seleção das melhores propostas que geraram as diretrizes do projeto final.

2.1.1 Bases para o Concurso Nacional de Idéias para Puerto Madero

Entre os assessores do concurso – que definiram as bases e o programa indicativo de necessidades -, estavam os arquitetos Pablo Huberman e Jorge Moscato, pela Municipalidade, e Heriberto Allende e Odília Suárez, pela Sociedade. Com a finalidade de fornecer um caráter estruturante ao empreendimento, de modo a obter um resultado espacial coerente nas sucessivas etapas, a assessoria sugeriu, então, um programa que indicaria as metas principais a serem atendidas.

As bases estipuladas pelo edital do concurso determinavam que as propostas deveriam responder à reconversão da área, como forma de resgatá-la da decadência, do abandono e do estancamento em que se encontrava, e salientar a significação do local para a cidade de Buenos Aires. A reordenação do território visava, também, equilibrar os déficits

da área central da cidade. Dessa forma, o Puerto Madero absorveria as atividades terciárias centrais (escritórios, hotéis, exposições, comércio, serviços, cultura, como também atividades desportivas e cívicas). Além disso, o reforço e a preservação da marcada qualidade evocativa da área, que simbolizou por muitos anos a potência econômica argentina, eram apontados como significativos determinantes de projeto. Do mesmo modo, a Costanera Sul deveria ser rememorada como local de passeio e lazer dos portenhos, criando, inclusive, possibilidades de se relacionar e impulsionar a utilização educacional, cultural e recreativa da superfície do Parque Natural Reserva Ecológica. Mesmo não sendo objeto do concurso, a assessoria esperava opiniões e propostas concretas acerca do estabelecimento da vinculação efetiva do Parque Natural Reserva Ecológica com a Costanera Sul e com todo o restante da área do Puerto Madero. Determinava-se que os projetos deveriam promover o avanço balanceado entre espaços públicos e privados, de forma que todas estas questões relacionadas tinham como meta final a efetiva reaproximação com o Rio da Prata. A ocupação máxima da área não poderia passar de 150 hectares, sendo que as áreas verdes públicas deveriam ser dobradas, abrigando atividades recreativas, culturais e esportivas.¹³³

Em relação ao patrimônio arquitetônico e urbanístico da área do Puerto Madero, as bases do concurso deixavam explícita a necessidade de preservar, reabilitar e tornar rentável os elementos mais característicos do passado, que deveriam conviver em harmonia com os novos usos e atividades propostas. Assim, ficava determinado que os antigos depósitos, bem como a estrutura dos diques e seus respectivos espelhos da água fossem mantidos conforme sua estrutura original. A conservação das edificações de elevado valor histórico e patrimonial

¹³³ Iglesias, Roberto. Op. Cit.

não se restringia apenas aos 16 galpões localizados na borda oeste dos diques, senão, também, às instalações industriais do Moinho da Prata e da Junta Nacional de Grãos, situados na margem leste do Dique 3.

Tendo em vista que as bases estipulavam a preservação estrutural da linha de diques, bem como de toda sua margem oeste, a área de intervenção da proposta restringia-se à ilha triangular formada a leste dos diques. Os extremos norte e sul dos diques (Darsena Norte e Darsena Sul) determinavam os limites da intervenção nesta direção. Já na direção leste-oeste, as propostas deveriam estar contidas entre a borda leste dos diques e as margens da Avenida Costanera Sul. Como já citado anteriormente, para as áreas da Costanera Sul e do Parque Natural e Reserva Ecológica, mesmo não inseridos na área de intervenção, devia-se prever sua valorização e integração com o restante do conjunto proposto.

Questões referentes ao sistema viário também estavam em pauta, de tal modo que os participantes tinham a liberdade para propor a circulação viária interna da área referente ao concurso. Quanto ao traçado veicular, salientavam-se como pontos importantes a considerar o acesso pela ponte no eixo da Avenida Córdoba; a conveniência em manter uma boa conexão veicular entre os acessos viários oeste-leste com as avenidas costeiras, assim como com os setores dentro do parque natural; a inexistência de obstáculos para reabilitar o prolongamento da Avenida Estados Unidos até a avenida costeira. Em relação à autopista La Plata – Buenos Aires (avenida paralela à linha de diques, faceando a fachada oeste dos antigos depósitos), determinava-se duas opções a serem consideradas pelos participantes: manter o projeto original da autopista elevada ou sugerir uma solução de criar um complexo viário em nível. Requisitava-se que os participantes indicassem quais das

duas opções consideravam mais pertinentes para o desenvolvimento urbanístico do Puerto Madero.¹³⁴

As bases do concurso previam, também, a conjugação equalizada dos usos do setor, garantindo-lhe o caráter multifuncional. Objetivando a dinamização e reabilitação do centro urbano, o programa determinava o estabelecimento de atividades terciárias, representadas por escritórios públicos e privados, acompanhadas de funções recreativas e culturais. Fixou-se como imprescindível a implantação de edificações residenciais na área, como forma de resgatar a habitação central e tornar o setor urbano ativo por horário prolongado. Ainda, atentava-se para o desejo de perpetuar as atividades referentes ao porto de Buenos Aires, reconhecendo sua importância para o desenvolvimento e prosperidade econômica da capital argentina. Os organizadores do concurso salientam que a atividade portuária era desejada para o local, desde que se apresentasse em associação com as novas atividades propostas para a parcela. Por se tratar de um concurso de idéias, as propostas deveriam estabelecer uma margem de variações com respeito ao Programa Indicativo, permitindo adotar diversas concepções morfológicas e ambientais para a área. Segundo Borthagaray, na formulação das bases do concurso reside um dos maiores acertos e lições da toda a gestão do Puerto Madero: o estabelecimento do volume total construível que haveria de permitir o Plano Mestre. Tal proposição foi sugerida pela arquiteta e urbanista Odília E. Suarez, que estipulou as cotas máximas. Ao determinar um volume total a construir, o foco da avaliação tornou-se a maneira como o volume está distribuído no espaço e o perfil que gera.¹³⁵

No que faz menção à viabilização da proposta, exigia-se que as

¹³⁴ Bases para o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero. Op. Cit.

¹³⁵ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

equipes demonstrassem as etapas de desenvolvimento da área, de forma que os custos de execução das infra-estruturas seriam garantidos pela venda ou concessão das terras. Para as primeiras etapas, possibilitava-se a proposição de atividades transitórias para os edifícios reciclados e aceitavam-se sugestões que promovessem a melhora parcial ou integral das distintas zonas da área até que se atingisse o desenvolvimento final proposto. Solicitava-se que os participantes formassem esquemas parciais de crescimento da urbanização, indicando a situação da proposta em cinco diferentes momentos, até a conclusão final do projeto, que se desenvolveria ao longo de vinte anos.

As exigências estabelecidas pelas bases deveriam ser demonstradas através dos elementos mínimos e obrigatórios para a entrega, do qual constava a planta em escala 1:5000, indicando a imagem final da proposta de desenvolvimento urbanístico. Nesta planta também havia a necessidade de constar o contexto urbano circundante à área objeto do concurso, demonstrando circulação viária, usos do solo e composição paisagística da proposta. Na área objeto do concurso deveriam estar demonstrados os volumes edificáveis, as áreas de circulação veicular, de espaços livres públicos e privados, bem como áreas de estacionamento a céu aberto. Além disso, deveria ficar evidente não só os volumes de edifícios a preservar e reciclar, como também todos os outros recursos definidores da imagem global pretendida.

Outras plantas, em escala 1:2500, deveriam indicar a subdivisão do solo (autopista, circulação viária, espaços livres e parcelamento) e o plano geral de usos da área. Também se exigia plantas que indicassem as etapas de desenvolvimento urbanístico proposto. Em escala 1:1000 eram solicitados cortes transversais gerais, abarcando a totalidade do conjunto, e setoriais, demonstrando as densidades de ocupação. Também foram exigidas perspectivas aéreas e axonométricas que

expressassem a imagem global volumétrica. Em complementação aos desenhos, foi entregue pelas equipes um memorial descritivo, fazendo referência à vinculação da proposta ao contexto urbano circundante; aos objetivos básicos quanto à zonificação de usos do solo, aos elementos a preservar ou reciclar, aos fundamentos dos tecidos urbanos-tipo propostos; ao marco de flexibilidade que se pressupunha ao desenvolvimento urbanístico; aos critérios de gestão em etapas da proposta; aos cenários alternativos que pode compreender o projeto e às propostas específicas pertinentes aos terrenos do Parque Natural e Reserva Ecológica.¹³⁶

2.1.2 Seleção de trabalhos

Em 10 de janeiro de 1992, na sede da SCA, deu-se início à solenidade de premiação do Concurso Nacional de Idéias para a urbanização do Puerto Madero. O ato contou com a presença do Intendente Municipal, Carlos Grosso, do Presidente da SCA, arquiteto Júlio Keselman, do Secretário de Planejamento da Municipalidade e dos membros do jurado. Em 12 de fevereiro do mesmo ano, inaugurou-se, no hall central do Teatro Municipal General San Martín, a exposição dos trabalhos apresentados. A convocatória a nível nacional do concurso obteve considerável aceitação dos arquitetos locais, tendo sido entregues 96 trabalhos, distribuídos entre escritórios de jovens profissionais e de equipes de arquitetos consagrados na Argentina.¹³⁷

Embora o grande número de participantes e a opinião dos jurados muitas vezes contraditória, os três prêmios e as cinco menções foram selecionados por absoluta unanimidade. O concurso teve como jurados os arquitetos Carmen Córdova, Jorge Aslan, César Carli, Alfredo

Garay, Emílio Rivoira, Raúl Rivarola e Mario Sabugo, tendo sido presidido por Carlos Grosso. Os prêmios principais foram equiparados em nível de desenvolvimento, de forma que, após a premiação, formou-se uma nova equipe, constituída pelos representantes dos grupos vencedores, tendo como finalidade a elaboração de um projeto definitivo. O consenso da comissão de avaliação honrou a procura de critérios em busca de um denominador comum aos trabalhos que possibilitassem o desenvolvimento da área. A possibilidade de eleger três ganhadores liberava o jurado da necessidade de eleger um projeto integral, de forma a melhor avaliar o nível de compreensão do problema demonstrado por cada equipe e as qualidades de tratamento dos espaços, podendo também valorizar outros aportes importantes no momento de conformar uma equipe para elaborar o plano mestre. Não interessava ao jurado ter apenas um projeto ganhador, mas sim variadas propostas, das quais pudessem ser constatados os defeitos e as virtudes. Depois de analisar quase 100 alternativas, havia entre a comissão avaliadora um critério geral para optar entre as melhores soluções.

O jurado constatou a diversidade de opiniões acerca da urbanização do novo território, considerando como essencial para a seleção de qualquer proposta que esta apresentasse uma solução completa e totalizadora do objeto, dotada de significativo valor formal. Além disso, deu-se prioridade a propostas flexíveis, capazes de absorver as possíveis inversões urbanas sofridas pelo setor. Ambas as características foram expostas globalmente em múltiplas propostas, o que obrigou os avaliadores a determinar critérios quanto a intenções e a eixos projetuais. A comissão julgadora posicionou-se de maneira realista à nova intervenção, dando prioridade às alternativas de projeto que aliassem não só resultados espaciais satisfatórios, mas que também apresentassem meios plausíveis de execução por etapas. Preferiu-se o conceito

¹³⁶ Bases para o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero. Op. Cit.

¹³⁷ A pesquisa não teve acesso a todas as propostas, porém foi realizado um estudo mais aprofundado – através de leituras, desenvolvimento de diagramas de zoneamento e entrevistas com os autores – dos projetos correspondentes às três equipes vencedoras.

de estratégia como o mais coerente com o processo de construção da “cidade inacabada”¹³⁸, onde a ação de múltiplos atores com componentes capazes de distintas intervenções conforma a espacialidade total. Deu-se ênfase aos trabalhos que permitiriam o parcelamento do setor e qualquer possibilidade de gestão e gerenciamento, apresentando não só soluções projetuais, mas também alternativas de exequibilidade em longo prazo. A intenção era afastar-se das inúmeras proposições frustradas e arquivadas para a área do Puerto Madero, que muitas vezes apresentaram soluções similares às do concurso, porém sem meios de viabilização. Dessa forma, visou-se à maleabilidade a mudanças de desenvolvimento no decorrer do processo e a formas de gestão, estabelecendo um marco da economia global do projeto que se converte em uma pauta importante de consideração.

Revalorização das preexistências, significação do porto e conotações míticas em relação à questão portuária foram atentamente exploradas pelas propostas que mais agradaram ao júri. Não só os diques, como também a região da Costanera foram considerados pontos essenciais de tensão entre a cidade existente e a futura. A comissão avaliadora assumiu o interesse pela continuidade da trama urbana, optando por considerar o setor como parte integrante do centro, como forma de resgatá-lo da deterioração. Nesse aspecto, valorizou-se a relação leste-oeste dos eixos de acesso à parcela, como o meio inicial para conformar a extensão do tecido existente. Não só a área específica do antigo porto foi analisada, uma vez que se valorizaram também as possibilidades de intervenção sobre a Autopista e a Reserva Ecológica. A criação de um Parque Natural de uso público sobre a área da Reserva, de forma a concretizar uma cabeceira recreativa sobre a costa, consis-

¹³⁸ Para Alfredo Garay a “cidade inacabada” coloca-se no sentido da construção do espaço não ter um fim preciso, tornando-se necessário criar estratégias capazes de superar as sucessivas etapas de crescimento da região.

tia na principal meta para o ponto extremo leste da intervenção. Assim, na visão dos avaliadores, a sucessão de espaços abertos, aliados ao contato com a borda ribeira, contribuiria para o acréscimo de áreas verdes ao centro urbano.

Iniciativas comerciais, lúdicas ou culturais, bem como a diversidade de funções em uma trama aberta deveriam estar contidas nas propostas selecionadas. Considerou-se o caráter propositivo, do qual se entende a ocupação do solo, determinação de traçado, espaços cheios e vazios, paisagem, atividades e questões de urbanidade. A acessibilidade física, perceptiva e simbólica, bem como a diversificação e equilíbrio de usos também teve notável peso na avaliação do jurado. Fatores relacionados ao simbolismo e a preexistências do local, à associação recreativa e ecológica com a água e espaços verdes e à possibilidade de integração urbana com o tecido existente destacaram-se nos projetos selecionados.

O jurado concedeu, em fevereiro de 1992, o primeiro prêmio a três equipes que, a partir disso, formaram um novo grupo de trabalho. O edital do concurso antecipava que além dos 40.000 dólares de premiação, cada uma das três equipes vencedoras deveria selecionar três integrantes a serem incorporados a um novo grupo de trabalho, que desenvolveria o projeto definitivo, conduzido pela Corporação Puerto Madero. Os autores dos projetos selecionados são os arquitetos: Juan Manuel Borthagaray, Mario Gastellu, Carlos Marre, Armando Pérez Guimil, Enrica R.E.M Rosellini, Juan Pablo Coos e Patrícia Dietrich (equipe 701); Enrique Garcia Espil, Mariana Leidemann (equipe 708); Cristian Carnicer, Gerardo Grinbaum, Alejandro Labeur, Rômulo Pérez, Eugenio Xaus e do engenheiro Mario Bassani (equipe 803). A equipe formada a partir da junção de profissionais dos diferentes escritórios vencedores encarregou-se de trabalhar na delimitação dos espaços

e das volumetrias, tendo finalizado o projeto em outubro de 1992. A autoria desta etapa do projeto deve-se aos arquitetos Juan Manuel Borthagaray, Cristian Camicer, Pablo Doval, Enrique Garcia Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marre, Rômulo Pérez, Antonio Tufaro e Eugenio Xaus.¹³⁹

O material publicado sobre os três projetos vencedores do concurso apresentou-se insuficiente para uma análise mais apurada dos conceitos implícitos em cada proposta. As plantas baixas disponíveis foram encontradas em escalas bastante reduzidas e sem a marcação de cortes ou indicação de altura das edificações propostas. Dessa forma, através da leitura das críticas do jurado e da memória descritiva dos autores para os respectivos projetos, o estudo focou-se em demonstrar, através de diagramas explicativos, os mais importantes princípios ordenadores de cada proposta. Os diagramas procuram evidenciar a distribuição das massas, os acessos e circulações internas propostas para a área, bem como o tratamento dos espaços verdes. Ao contrário da etapa seguinte, em que se realizou a análise do projeto final através de cortes, imagens e plantas baixas mais detalhadas, neste momento, a pesquisa buscou o entendimento do que foi relatado pelo jurado e pelas equipes vencedoras.

2.1.3 Trabalho 701

A equipe 701 foi formada pelos arquitetos Juan Manuel Borthagaray, Mario Gastellu, Carlos Marre, Armando Pérez Guimil, Enrica R.E.M Rosellini, Juan Pablo Coos e Patricia Dietrich. Alejandro Vázquez Mansilla e Walter Aguila participaram como colaboradores de projeto.

¹³⁹ Disponível em <http://www.puertomadero.com/historia3.cfm>. Acessado em 14 de setembro de 2005, às 13h45min.

Crítica do Jurado

O mérito deste trabalho, conforme avaliação do jurado concentra-se no prolongamento do eixo de importantes vias do traçado urbano - Avenidas Tte Gral Peron, Belgrano e Estados Unidos - até o território da Reserva Ecológica (ver figuras 42 e 43). Ao longo destas linhas de penetração decorre uma série de espaços e tipologias edificatórias, implantadas paralelamente aos diques. Positivamente, o projeto sugere a formação de um “skyline costeiro” na direção norte-sul, não deixando de dar continuidade às visuais cidade-rio. Disposição dos usos, gerados de forma a proporcionar contínua vitalidade urbana, escalonamento das edificações na linha leste-oeste a partir de cada dique e adequado tratamento da avenida costeira consistem em aspectos considerados bastante relevantes na proposta. Em termos volumétricos, destacou-se a proposição do amplo repertório de edifícios e a configuração da margem leste dos diques em conformidade tipológica com os antigos depósitos. A alternativa de reciclagem das edificações preexistentes foi um tema considerado muito pertinente pela comissão avaliadora.

Entre os aspectos negativos, o jurado atenta para a falência do projeto quanto ao comprometimento com os espaços verdes, que não apresentam definições suficientes para convencer acerca de sua integração e uso urbano. Além disso, o tratamento do espaço subterrâneo, ocupado por extensas garagens, não corresponde à factibilidade financeira aprovável nos projetos selecionados. Outra questão controversa, não aprovada pelo jurado, que esperava uma maior definição para o espaço, é a mudança de caráter da proposta no Dique 4, local destinado para um futuro crescimento. Além disso, a avaliação não se convenceu acerca das etapas de planejamento demonstradas. Em linhas gerais, julgou-se positivo na proposta a baixa imposição formal predominante, expondo uma pluralidade interessante de situações e

escalas espaciais. Dessa forma, o projeto exhibe-se como de viável executabilidade e gestão e flexível a complementações posteriores.¹⁴⁰

Memória descritiva

Na concepção do projeto a equipe adotou o conceito de diferenciação de escalas de intervenção, demonstrando a pluralidade de usos e tipologias. Nos diques 2 e 3 foram sugeridos volumes contínuos em baixa altura, com quatro pavimentos e cobertura. Ainda no dique 3, onde antes funcionava a sede da antiga Junta Nacional de Grãos, priorizaram-se as atividades culturais com o estabelecimento do Museu da História Naval Argentina e o Museu da Imigração. Dentre os usos propostos para o passeio do dique 3, constam comércio, escritórios, restaurantes e moradias, evidenciando a tentativa de gerar a prolongada movimentação do setor através da mistura de usos. Sobre o dique 2, propôs-se predominantemente residências, implantadas em lotes contínuos, caracterizando-se pela baixa altura e pela presença de ajardinamento frontal. Com os edifícios costeiros pretendeu-se criar duas filas em frente aos diques, que acompanhasse toda sua extensão e fosse constituído de planta baixa e até dois pisos. Este setor foi denominado de passeio, para negócios vinculados com a náutica, lazer e gastronomia, com moradia no alto.

As vias norte-sul do conjunto foram propostas como amplas avenidas que segregam a parcela em longas faixas longitudinais e estabelecem a implantação das novas edificações paralelas aos diques. A primeira tira entre o passeio leste dos diques e o bulevar é composta por duas linhas de edifícios, sendo a borda aquática composta por edificações que acompanham o formato dos antigos galpões e a faixa imediata-

¹⁴⁰ Concursos Nacionales - Puerto Madero: los prêmios. Revista de Arquitectura SCA, Sociedade Central de Arquitectos, Buenos Aires, Março-Abril de 1992, número 157, páginas 40 a 50.

mente atrás formada por edifícios-quadra com pátio interior. Na margem leste da extensão do bulevar, previram-se quadras voltadas ao uso terciário com comércio térreo, desenvolvido ao longo de galerias de passeio comunicadas com a rua principal. Localizou-se o metrô e os estacionamentos no subsolo e os serviços públicos no extremo sul do conjunto. Outro importante elemento proposto no desenho urbano consistiu no bulevar central, reto e direto, com árvores inteiras e canteiro central. Ambos os lados do bulevar foram propostos para implantarem-se edificações com a altura mais comum das ruas de Buenos Aires, porém com uma profundidade de massa edificada entre as linhas de frente e fundo que fizesse inecessária a introdução de pátios de ar e luz que, segundo Borthagaray, *“fazem a desgraça ambiental das maiores áreas de melhor qualidade de construção da cidade existente”*.¹⁴¹ Por seguirem o formato retangular ao invés do quadrado, as tiras de edificação permitem uma razoável distância no coração da quadra. Apesar de permitida a construção de garagens no subsolo, respeitou-se uma franja de terreno natural, suficiente para colocar uma fileira de árvores que forneçam qualidade ambiental às vistas das janelas dos ambientes que lhe dão fundo. A proposta baseou-se na reprodução de trechos de cidade real existente, de edifícios entre divisas e de fachadas contínuas.

Ao mesmo tempo em que nas edificações da margem leste é proposto o uso residencial em tipologias que deixam o térreo livre e prosseguem por mais sete pavimentos, também é adotado, no prolongamento em direção ao rio, edifícios soltos, caracterizados pela liberdade das quatro fachadas e por altura de até 200 metros. As torres terciárias e habitacionais foram dispostas sobre um grande parque, buscando a integração dos espaços verdes e esportivos existentes junto à costa, de forma a propor a democrática retomada da borda ribeira. Prefe-

¹⁴¹ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

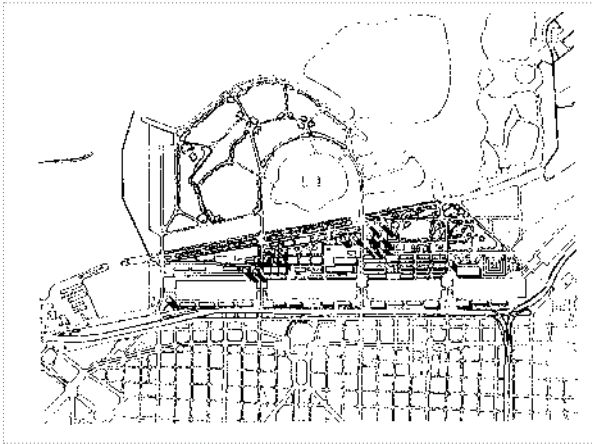


Figura 42. Implantação da proposta 701.

Fonte: Informe Puerto Madero. El cierre de uma etapa. Summa 292-293.

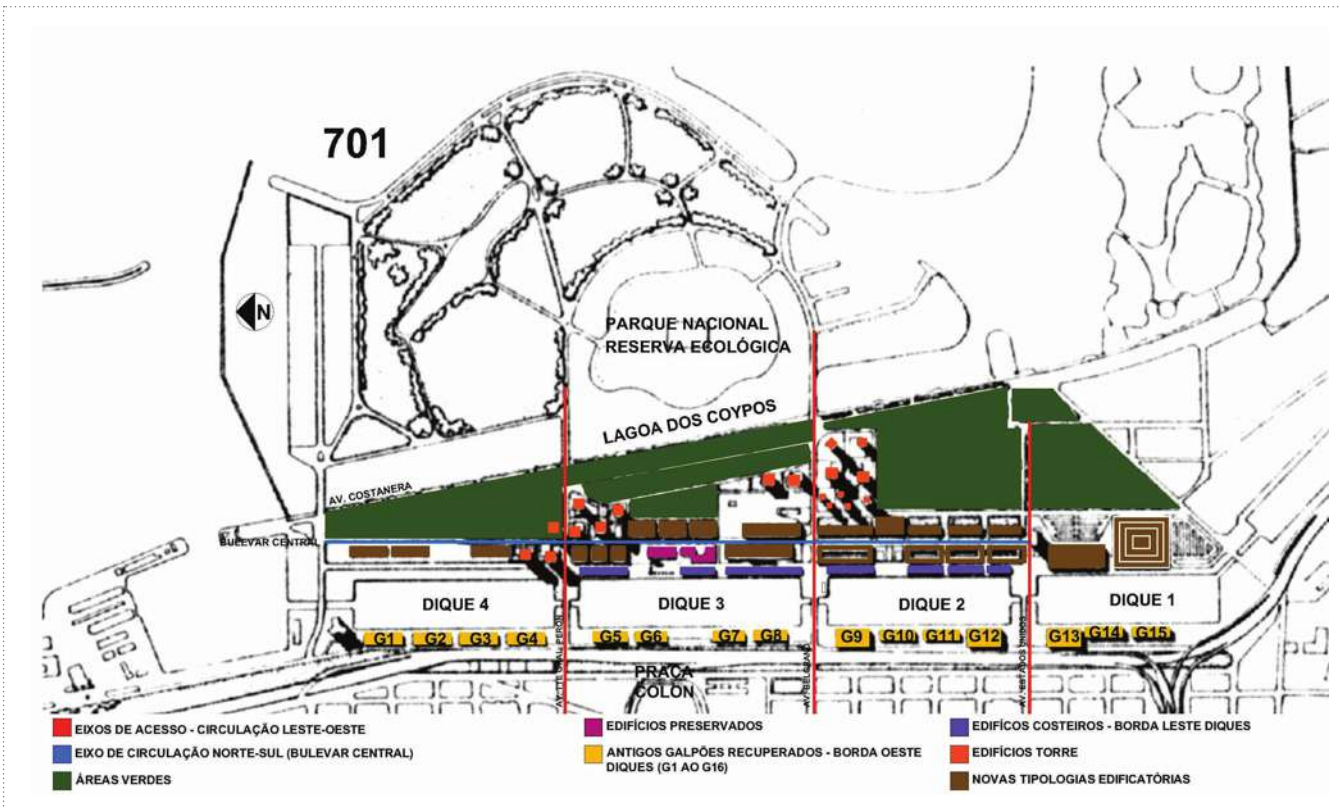


Figura 43. Diagrama de zoneamento e eixos de circulação da proposta 701.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

rencialmente tais edificações atenderam a escritórios e moradia, pois, para os projetistas, ambas as funções igualmente demandam tal tipologia. Na visão dos arquitetos autores da proposta a condição ambiental e higiênica das edificações é fundamental para a qualidade dos projetos. O anteprojeto teve uma grande intenção, também, de abolir a negativismo ocasionado pela segregação de usos. A equipe lembra que o grande exemplo da mescla de usos pode ser dado pela própria Avenida de Mayo, que agrega atividades terciárias, hoteleiras, residenciais, gastronômicas e festivas.

Segundo declarações do autor da proposta, Juan Manuel Borthagaray ¹⁴², uma das primeiras decisões de projeto fazia menção ao engate do projeto com a cidade adjacente. Apenas as pontes entre os diques 1 e 2 (Avenida Estados Unidos) e entre os diques 3 e 4 (Rua Tte. Gral. Perón) correspondem às artérias importantes da cidade. Estes eixos caracterizam os tradicionais acessos desde a cidade até a Avenida e o Parque Costeiros, ocupando a borda da costa aberta da ilha triangular. Outro fator importante considerado era o eixo da Avenida de Mayo, que vai desde a Casa Rosada até o Congresso Nacional. Desde o princípio do trabalho, tomou-se a significativa decisão de que o eixo terminaria nos silos, na visual que se prolongaria desde a Praça de Mayo, situada no centro entre os dois conjuntos de torres desenvolvidas nos eixos das ruas Belgrano e Perón.

Na margem leste dos diques, a equipe propôs a manutenção da maior área possível de parques projetados de maneira que, unidos aos existentes, potencializem-se mutuamente. Considerável quantidade de volumes projetados em torres permitiu a liberação do solo, possibilitando a criação de duas frentes atrativas com vista para o Rio aberto. Os conjuntos de torres foram propostos para serem percebidos tanto do rio (rememorando as propostas do Plano de 1925 e do projeto corbu-

¹⁴² Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

siano de 1929) quanto desde seu ponto de maior visibilidade, a Praça de Mayo, de onde se propunha a prolongação virtual do Eixo de Mayo lançado ao espaço (ver figura 44). Além da marcação do eixo, as torres não só indicariam as duas artérias de penetração à ilha como também dividiriam o conjunto em três setores. O extremo norte era o menos profundo, porém contava com visuais para as bordas aquáticas dos diques e do parque costeiro. No segmento sul, o mais largo, pretendeu-se retomar - com uma revisão crítica - o tema da urbanidade de Buenos Aires, com suas ruas e quadras. A crítica foi encarada pela largura das ruas, de generosa escala e proporção entre a largura e altura dos edifícios. Teve-se preocupação, também, com a arborização das ruas, de forma a permitirem o desenvolvimento de árvores de copa inteira, e não de meia copa, como ocorre em quase toda Buenos Aires.

A respeito da Reserva Ecológica, o projeto propôs a abertura da Baía dos Coypos, com a finalidade de colocar maior superfície aquática em contato com a margem da Costanera e de impulsionar o convívio da população com o rio da Prata, resgatando, inclusive, a utilização da zona como balneário público – sendo para isto necessário o tratamento das águas. No restante da extensa área verde, os arquitetos idealizam a criação de um Parque Nacional Rioplatense, como forma de preservar e complementar a fauna e a flora do sistema ecológico e, ainda, gerar uma área verde de uso público recreacional e cultural. Os mais importantes e marcantes conceitos do projeto final, elaborado posteriormente por integrantes dos três grupos vencedores, disseminaram-se deste projeto apresentado pela equipe de Borthagaray. Dentre estes conceitos cabe destacar a implantação dos dois conjuntos de torres, concentrados no prolongamento das Avenidas Tte Gral. Perón e Belgrano, marcando em seu vazio o eixo de Mayo, e o proposição do amplo bulevar na direção norte-sul.

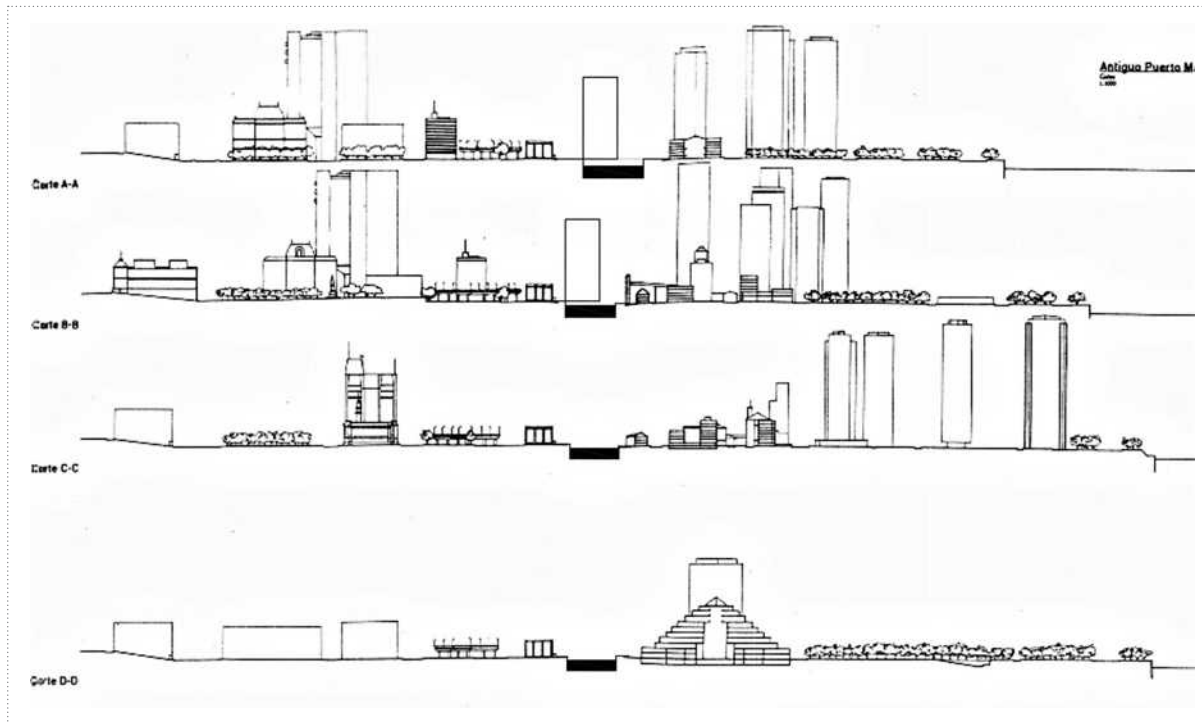


Figura 44. Proposta 701. Cortes transversais do setor – cidade rio: em todos se evidencia a diferenciação compositiva do tecido urbano, formado por variadas escalas, que vão desde o espaço público aberto, passando por edificações longitudinais de baixa altura e chegando à torre.

Fonte: Revista de Arquitetura SCA, nº 157.

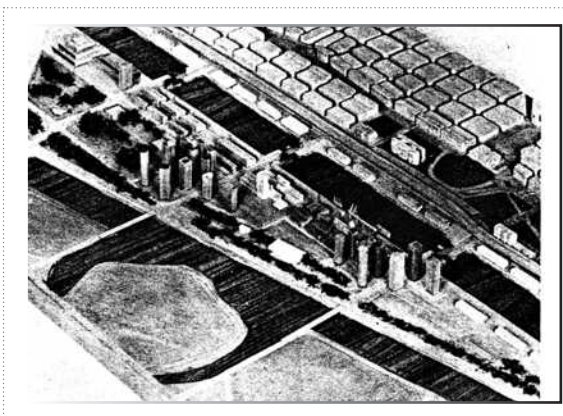


Figura 45

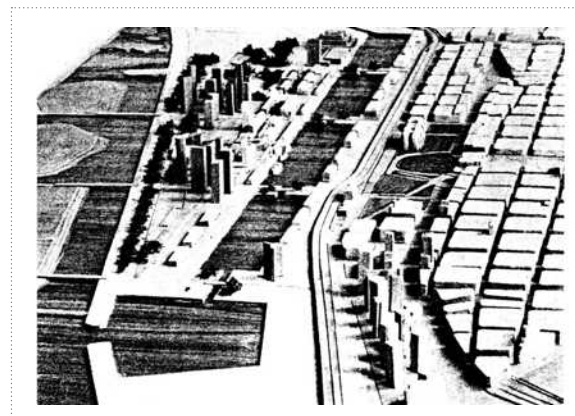


Figura 46

Figuras 45 e 46: vistas aéreas da proposta 701.

Fonte: Revista SCA, nº 157, página 41.

2.1.4 Trabalho 708

A equipe 708 foi composta pelos arquitetos Enrique Garcia Espil, Mariana Leidemann, e teve Fabián Maci, Fernando Sabatini, Mariana Soldini, e Antonio Tufano como colaboradores.

Crítica do Jurado

A principal escolha da proposta, segundo constatação do jurado, consiste no traçado de densidade média aplicada ao setor urbano, onde quadra, praça e rua conformam os fundamentos da nova trama lançada (ver figuras 47 e 48). A avaliação do trabalho constatou a preocupação em respeitar e estender a grelha tradicional da cidade, utilizando critério de alturas máximas e propondo variações do tecido através de dimensões e ocupação do solo. Ao mesmo tempo em que o projeto evita a ruptura com o tecido tradicional, propõe a inserção de amplos espaços verdes abertos na massa construída, estabelecendo, assim, a conformação espacial pelo jogo de cheios e vazios. Na direção cidade-rio, a produção de episódios múltiplos é o feito mais marcante e relevante da proposta.

Além disso, o jurado também destaca como aspecto positivo do projeto a atenção dada à margem leste dos diques, onde as edificações recicladas são colocadas como pontos focais das sucessivas praças desenvolvidas ao longo da borda. Outro aspecto destacado como positivo é a variedade circulatória veicular e peatonal bem como a localização de torres residenciais voltadas para o rio, reforçando a intenção de consolidação da Costanera Sul. A proposta se salienta pela qualidade estratégica de execução e pela variedade formal que propõe. No entanto, a maior contribuição urbana consiste na reflexão que estabelece sobre o tecido, expresso no pensamento sobre a malha tradicional. O

projeto coloca a locação do novo de forma continuada ao existente, evitando o corte e sugerindo a possível diversificação formal e espacial. As ressalvas feitas à proposta fazem menção a normas e dimensões de quadras e torres.¹⁴³

Memória descritiva

Conexão é o conceito utilizado pelos autores para descrever sua proposição. Conexão entre os quatro diques e a Costanera Sul ou entre as estruturas preexistentes e as novas edificações. Para tal finalidade, a concepção projetual aplicada baseia-se na relação de cheios e vazios, na qual a presença do objeto construído é reforçada pela abertura do espaço ao seu redor. O resultado desejado é a conformação de distintas qualidades espaciais que tiram proveito das variadas perspectivas e pontos visuais possíveis na parcela. A repetição cheio-vazio marca a direção cidade-rio e assinala a diluição da densa malha tradicional ao longo de praças públicas abertas, que se interconectam por passagens criadas entre as edificações. Se no espaço interior às quadras a circulação se realiza através de passagens, no conjunto como um todo é definida, principalmente pelas avenidas de separação dos diques e pelos bulevares norte-sul, onde se concentra o maior fluxo transitório. Diferentemente da proposta anterior, que propunha um bulevar reto de norte a sul do conjunto, neste projeto destaca-se a circulação em anel sugerida para as margens da Costanera, fazendo a ligação entre as torres costeiras e os espaços verdes abertos.

O parcelamento do setor foi determinado não só pela continuação do tecido tradicional, mas também pela divisão organizacional sugerida pelos diques. Assim, cada dique assumiu a função de uma subestrut-

¹⁴³ Concursos Nacionales - Puerto Madero: los prêmios. Páginas 52 a 60.

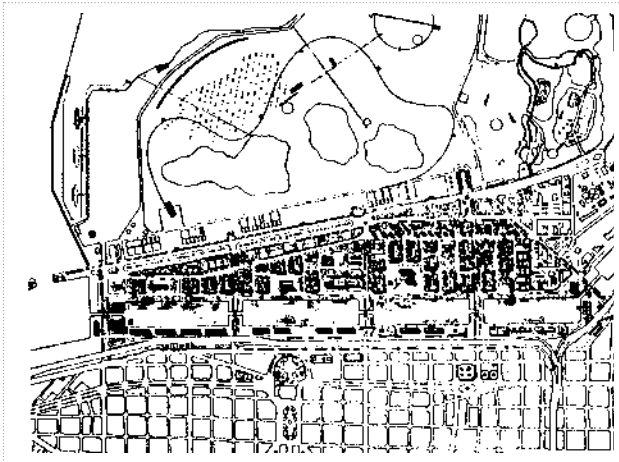


Figura 47. Implantação da proposta 708.

Fonte: Informe Puerto Madero. El cierre de una etapa. Summa 292-293.

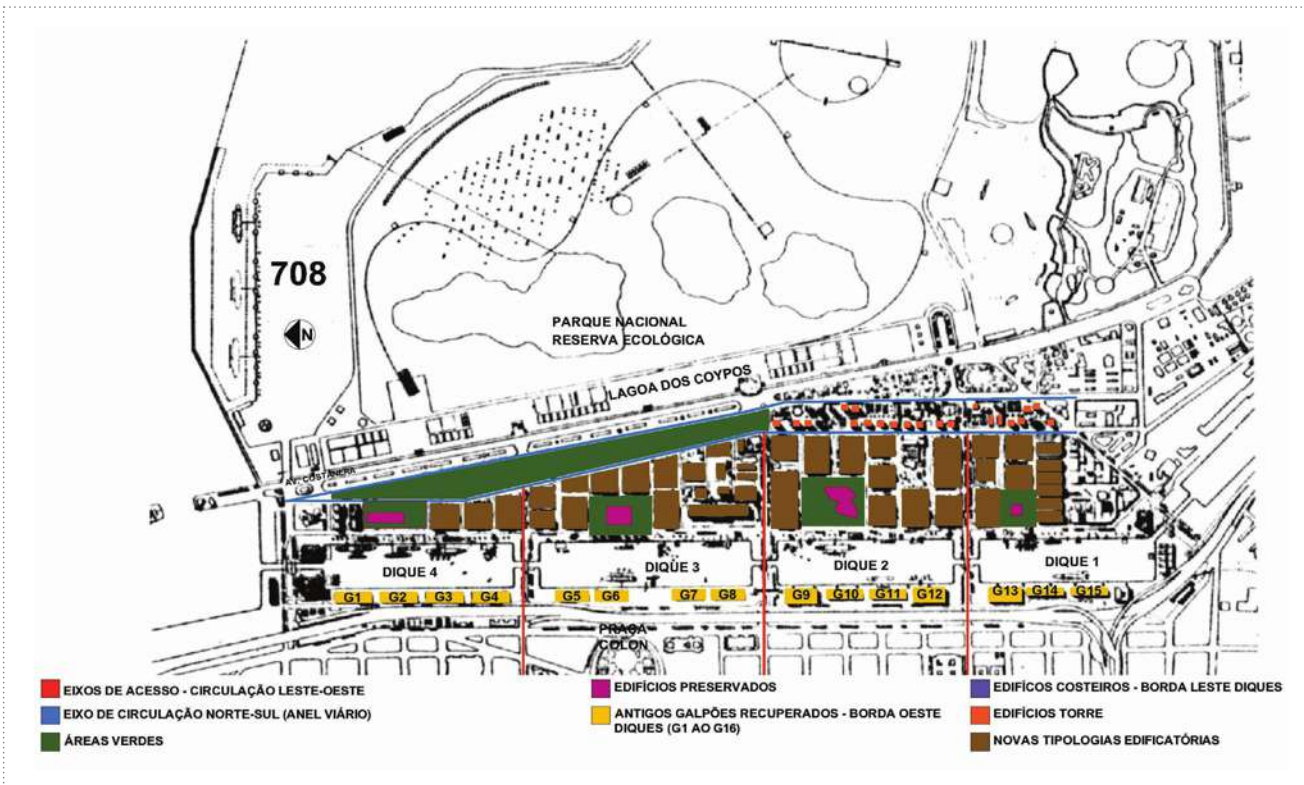


Figura 48. Diagrama de zoneamento e eixos de circulação da proposta 708.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

tura conformada por um anel perimetral composto por bulevares, pela margem leste do espelho da água e pela Costanera. É comum a cada subparcela a abertura de praças públicas em frente ao canal como forma de monumentalizar as preexistências instaladas no núcleo do espaço aberto. Outra forma de valorizar as antigas estruturas deu-se pela proposição de reciclagem dos antigos galpões ao uso cultural em vinculação a espaços aquáticos recreativos. O diálogo entre ambas as margens é complementado pela similaridade volumétrica proposta para as bordas dos diques. Em uma composição contrastante à quadrícula regular, apresenta-se o limite com a Costanera Sul, definido como uma faixa verde de uso recreacional, onde, também se distribuem torres residenciais. Embora a disposição das torres seja sugerida próxima a Costanera, para explorar as visuais ribeiras, o projeto opta pelo controle das excessivas alturas, incentivando volumetrias contínuas de baixo gabarito. Tal fato pode ser destacado como uma das mais marcantes contribuições da proposta: a extensão do tecido tradicional de Buenos Aires e o qualificado tratamento da pequena escala no território do Puerto Madero. A continuidade é sugerida não só em termos de tipologias, mas também, e principalmente, no sentido de prolongar as atividades diretamente relacionadas ao centro da cidade. Ou seja, em cada dique foi proposta a continuação da mais forte característica no bairro imediatamente próximo, variando entre atividades comerciais, terciárias e residenciais.

2.1.5 Trabalho 803

A equipe dos arquitetos Cristian Carnicer, Gerardo Grinbaum, Alejandro Labeur, Rômulo Pérez, Eugenio Xaús e do engenheiro Mario Bassani, recebeu apoio da arquiteta Natália Iurman e dos senhores Alejandro Raimondo, Leonardo Russo, Roberto Tignanelli.

Crítica do Jurado

O jurado identificou na proposta a formação do traçado com base na eleição de eixos de penetração, posicionados perpendicularmente às quadras e em continuidade às vias existentes, prolongando-se até a área da reserva ecológica. Ao longo destas linhas condutoras ocorre a gradação da malha que acaba por culminar em praças abertas à borda da Costanera (ver figuras 52 e 53). A comissão avaliadora aponta diversos atos acertados no projeto: o aproveitamento da borda leste dos diques e sua proposição circulatória; a reutilização das edificações de valor patrimonial, unidas por um corredor norte-sul; a marcada ênfase no eixo histórico e cívico, que atravessa o conjunto diagonalmente até atingir a Reserva Ecológica; a implantação habitacional até o rio, implantada em torres de alta densidade próximas aos eixos leste-oeste; a distância entre o corredor urbano e os diques e, finalmente, a sugestão de elementos paisagísticos. As manifestações sobre gestão e infra-estrutura são, também, consideradas bastante plausíveis. Para o jurado, parece haver indeterminação acerca dos espaços verdes e da uniformidade do corredor urbano. Trata-se, contudo, de um projeto de intenções coerentes e cabíveis, na medida em que sugere um tecido inovador e permeável - proposto por edifícios quadra, intercalados com espaços abertos - e prioriza a estratégia de execução ante a precisa determinação formal. Em linhas gerais, a proposta não só equaliza como propõe a hierarquia entre os espaços e as atividades, conformando um perfil que alterna distintas densidades a partir dos eixos de acesso.¹⁴⁴

Memória Descritiva

Em memória descritiva, os arquitetos destacam que a formulação do projeto visa à união dos variados acontecimentos históricos da ci-

¹⁴⁴ Concursos Nacionales - Puerto Madero: los prêmios. Páginas 62 a 72.

Figura 49. Proposta 708.
A análise dos cortes
evidencia a proposição
da malha densa, com
pouca variação de alturas,
intercalada a espaços
verdes e a edificações
preexistentes.

Fonte: Revista de Arquitetura
SCA, nº 157.

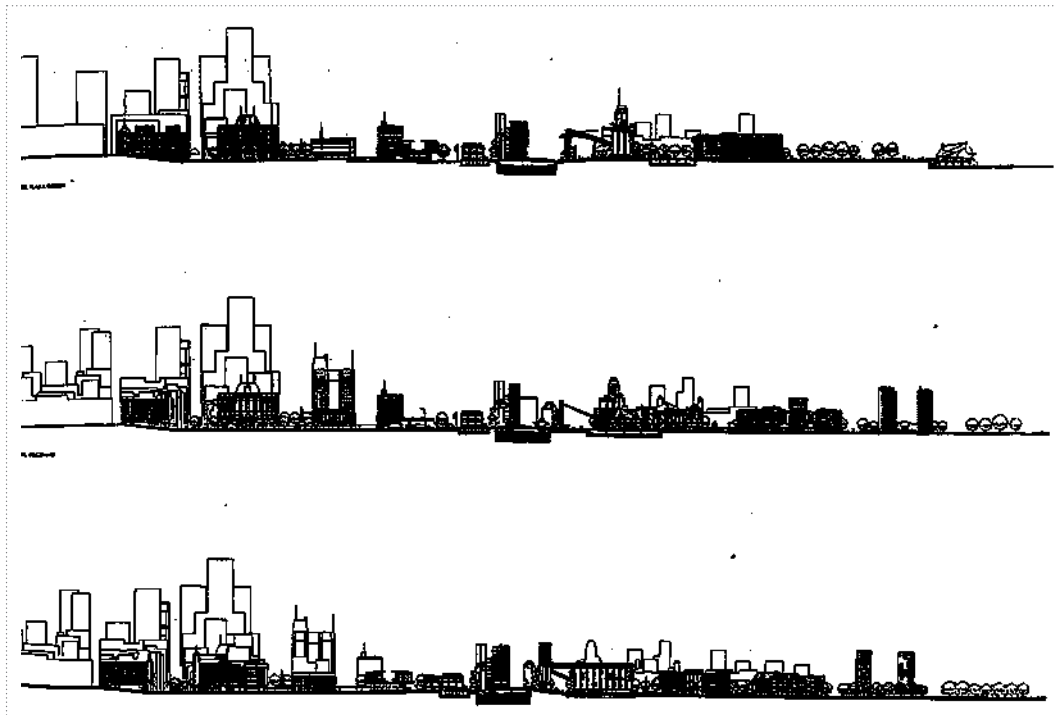
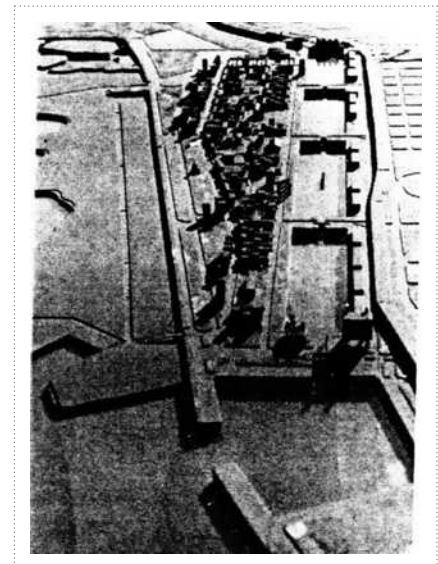


Figura 50



Figura 51



Figuras 50 e 51:
vistas aéreas da
proposta 708.

Fonte: Revista SCA
157, página 53.

dade, de forma a valorizar a identidade local. A proposta incorpora a diversificação funcional do território, porém estabelece forte ênfase às preexistências, como forma de marcar a memória urbana. Os arquitetos acreditam que reconhecer os elementos fundacionais da urbe e o caráter do local contribui para a conformação da identidade cultural do sítio. O conceito utilizado equilibra a valorização das tradições com proposições contemporâneas, que se afastam do mimetismo ao existente e estabelecem a relação de contraste.

Dentre os principais objetivos da proposta destaca-se a excessiva valorização do existente como ponto de partida ao crescimento. A organização do sistema parte das preexistências e segue o lema de recuperar, reciclar e crescer. Aliado a isso, aspectos como a criação de vias de acesso até o rio, incorporando a parcela ao convívio da cidade e a distribuição igualitária entre espaço público e privado consistem em pontos bastante enfatizados na proposta. Acerca das estratégias de exequibilidade da operação, a equipe estabeleceu etapas de exploração relacionadas a um limite temporal. Além disso, sugeriu a execução de infra-estruturas seguindo o modelo de concessão, de forma comprometida, a fim de evitar a especulação das terras.

No que diz respeito à implantação, salienta-se a hierarquia conferida aos eixos de acesso, que além de garantir a continuidade da malha existente, pelo prolongamento dos consolidados corredores urbanos, conformam-se como o ponto de partida para o crescimento do conjunto. No prosseguimento das linhas de penetração são estrategicamente estabelecidas as edificações de uso terciário, distantes das moradias, implantadas nas proximidades do parque e do rio. Nesta proposta é também evidenciado o eixo da Avenida de Mayo, que se estende em uma diagonal até a área da Reserva Ecológica. Diferentemente dos outros projetos, essa proposta sugere o encontro com o rio através de

um parque público, caracterizando a costa como uma área de espaço aberto e livre de edificações. As áreas verdes qualificam-se como espaços de passeio público, onde se mantém a escala de parque. Este projeto prevê, inclusive, o uso aquático dos diques (segregando-os segundo função náutica, recreacional e desportiva) e sugere a ocupação cultural e institucional de suas margens. Segundo as definições dos autores, a diversidade de usos e de interesses inseridos no conjunto, torna-o receptor de uma nova modalidade de vida urbana.

2.1.6 Comentários sobre o concurso

A concepção de um único projeto, utilizando como instrumento preliminar três propostas anteriores, conforme previsto nas bases do concurso, caracterizou-se como fator de risco para o sucesso do projeto final. O jurado atentou, por isso, para as similaridades dos trabalhos 803 e 701, favorecendo uma continuidade integrada e fluída, porém destacou a divergente conduta da equipe 708, que embora estabeleça maiores definições formais, não segue a mesma linha conceitual. Observando o trabalho do jurado, Liernur lamenta que se tenha dado prioridade aos trabalhos que propuseram a reprodução de pequenas partes da cidade, assinalando que a proposta de um dos ganhadores era uma pequena coleção de peças de Buenos Aires. Frente a essa opção se perguntava por que descartar a busca de variantes intermediárias que sugeriram uma composição de formas diversas em lugar de uma forma final.¹⁴⁵ O projeto de Clorindo Testa, por exemplo, demonstrava claramente a atitude de ruptura e a vontade de propor algo distinto das tipologias consagradas (ver figuras 55 e 56). Propunha uma muralha conformada por uma cinta contínua de 10 andares de altura, passando por cima das ruas e sugerindo, ainda, um passeio de pedestres pelos

¹⁴⁵ Garay, Alfredo M. Op. Cit.

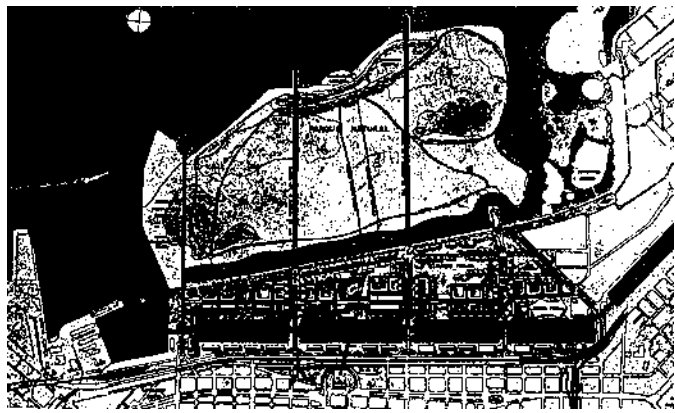


Figura 52. Implantação da proposta 803.

Fonte: Revista Arquis nº1, página 10.

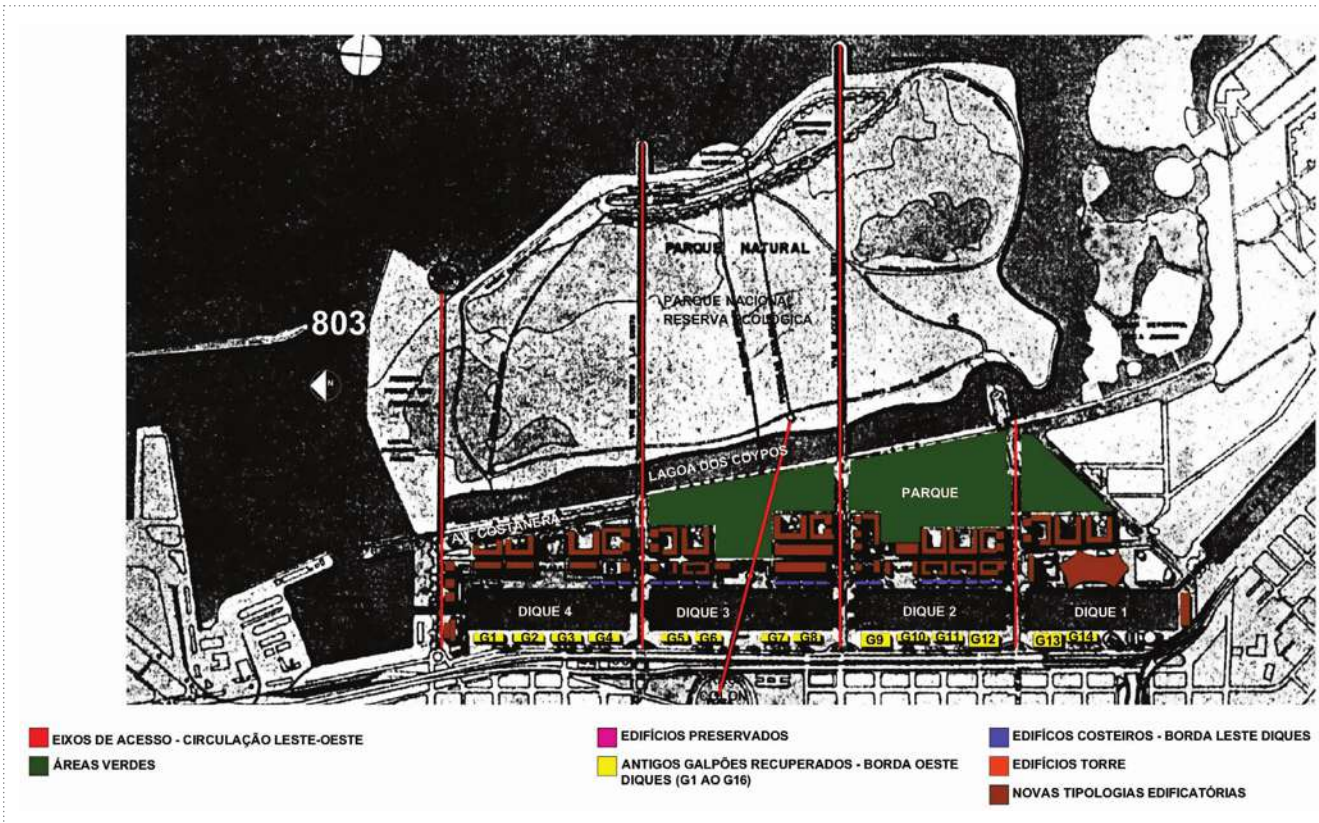


Figura 53. Diagrama de zoneamento e eixos de circulação da proposta 803.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

terraços. Em seu passeio, colocava pátios sobre os quais implantava edifícios com formas livres, de enorme valor escultural. As imagens eram atrativas, mas a implantação dos edifícios não se ajustava a uma subdivisão parcelaria, o que desconsiderava as dimensões de cada empreendimento e forçava a reprodução de um protótipo, que não admitia deformações tipológicas sem desnaturalizar a força do todo. Garay comenta que esta proposta, apesar de aparentemente livre, apresentava mais rigidez que as temidas por Liernur. O arquiteto diz, ainda, que os volumes soltos, impossíveis de resolver por arquitetos desprovidos do talento de Testa, converteriam a proposta urbana em uma obra de autor, uma peça única, impossível de ser resolvida através do acionar de muitos promotores de pequena ou média escala que contratariam arquitetos que neste marco só poderiam projetar objetos. Em termos urbanos as propostas deveriam limitar-se a definir alguns parâmetros que denotassem graus de liberdade, onde as iniciativas (ou seus efeitos) resultassem compatíveis com o desenvolvimento de distintos empreendimentos.

Diversos projetos do concurso coincidiram no mesmo partido, em que propunham o desenvolvimento de uma franja do tecido ortogonal característico de Buenos Aires, porém com uma quadra em formato retangular, ao invés de quadrada. Também era sugerida uma estrutura de ruas com edifícios de base comercial, recriando o clima dos bairros mais interessantes das áreas densas do tecido urbano. Outra questão de projeto se referia à localização dos edifícios torre e seus efeitos sobre a conformação do cenário urbano. A maioria das propostas alinhava as torres em filas, diagonais, círculos ou escalonamento, sem perceber os efeitos sobre a grande escala. Diferentemente das propostas selecionadas, a equipe de Borghini-Hojman-Hojman-Minond-Pereyra-Pschepiurca propôs uma fileira de arranha-

céus, paralelos à margem leste dos diques (ver figuras 55 e 56). A contrapartida deu-se pelo projeto do arquiteto Borthagaray, que propôs a conformação de uma nova frente urbana, organizando dois conjuntos de torres em um parque, convertendo o eixo da Avenida de Mayo em um vazio verde. Outros participantes enfatizaram o eixo leste-oeste da Avenida de Mayo, arrematando-o com um volume vertical de grande altura.¹⁴⁶

O concurso significou a ilustração das múltiplas possibilidades do desenvolvimento da cidade de Buenos Aires. A pluralidade dos trabalhos expostos demonstrou a divergência de opiniões acerca da maneira de urbanizar o local. A complexidade da cidade, o interesse pela rua e pela superposição de funções foram conceitos amplamente demonstrados nos trabalhos vencedores. A consolidação e entrega de prêmios do concurso encerrou uma significativa fase do debate sobre o Puerto Madero. Apesar das polêmicas surgidas e das dúvidas deixadas, o concurso obteve uma resposta positiva em relação à classe profissional e ao conhecimento geral dos habitantes. Buscou-se o meio pluralista, democrático e participativo como forma de conformar os ideais balanceados para a urbanização da área.¹⁴⁷

2.2 Plano Mestre de urbanização para a área do Puerto Madero

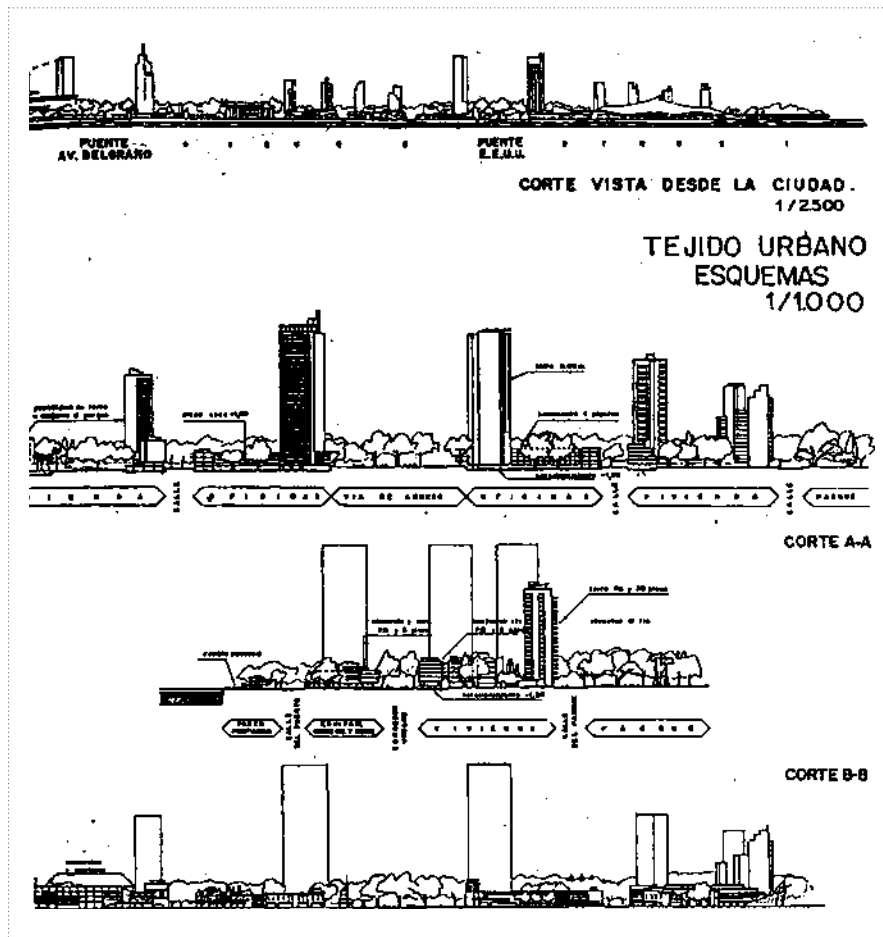
Após a realização do Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero, foi configurada uma nova equipe responsável pela formulação do plano e das normas urbanísticas para a área do Puerto Madero. A autoria do projeto final pertence aos arquitetos Juan Manuel Borthagaray,

¹⁴⁶ Garay, Alfredo M. Op. Cit.

¹⁴⁷ Informe Puerto Madero. El cierre de una etapa. Summa 292-293.

Figura 54. Proposta 803. Os cortes da proposta evidenciam a diversidade tipológica e a gradação da malha ao longo do conjunto.

Fonte: Revista SCA, nº 157, página 63 e 71, respectivamente.



Imagens das propostas que receberam menção. Figura 55: equipe de Borghini-Hojman-Hojman-Minond-Pereyra-Pschepiurca). Figura 56: equipe de Clorindo Testa, Maria Jorcino de Aguilar, Alberto Mizrahi e Claudia Rispo.

Fonte: Case Puerto Madero Waterfront.

Figura 55

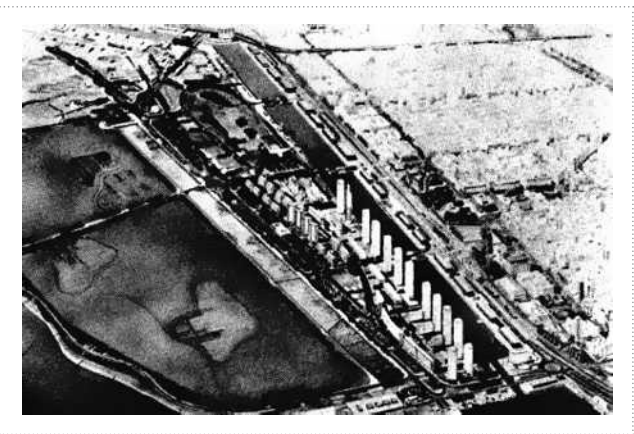
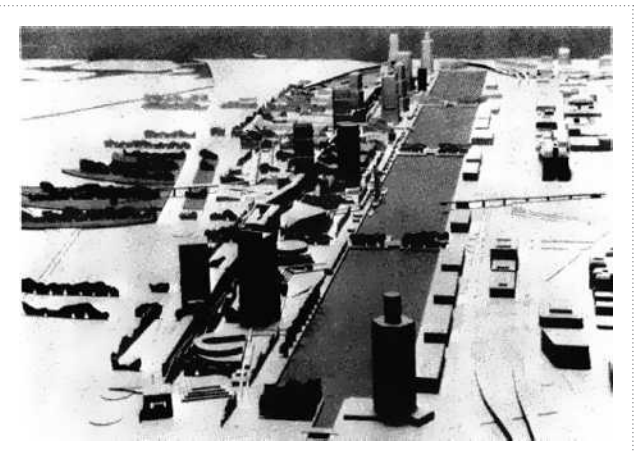


Figura 56



Carlos Marre, Pablo Doval, Enrique Garcia Espil, Mariana Leidemann, Antonio Tufaro, Rômulo Pérez, e Eugenio Xaus, Cristian Camicer. A esses arquitetos coube a elaboração do Plano Mestre para o desenvolvimento da urbanização da área. Tal plano tinha como meta fixar a estruturação global do conjunto, estipulando zoneamento, tipologias, perímetros, alturas e ocupações. O Plano Mestre teve mais o caráter de uma norma do que de um projeto. Os autores do plano estimavam-lhe um papel discreto, limitado a criar oportunidades para que outros profissionais desenvolvessem seus projetos.¹⁴⁸ Aos arquitetos que vieram - e ainda vêm - a projetar edificações na região do Puerto Madero, foi incumbida a função de solucionar a problemática arquitetônica dentro de normas então preestabelecidas pelo projeto de urbanização.

Entre os principais objetivos do Plano Mestre, constava o engate da nova área urbanizada à cidade adjacente. Refletiu-se sobre o parcelamento da cidade por quadras e também acerca de edifícios entre divisas e de fachadas contínuas. O plano propunha, no território desabitado, a reprodução de trechos de cidade real existente. Na margem oeste da série de diques, onde se situam os antigos depósitos, a interferência do plano foi mínima, visto o avançado desenvolvimento do processo de recuperação dessas edificações. Nesse caso, o mérito do Plano Mestre foi o de não ter perturbado a ação que já estava em curso, com consenso social e boa aceitação de mercado. Distinto foi o caso do setor a leste da cadeia de diques, onde várias decisões importantes deviam ser tomadas. Para isso, houve a necessidade de estipular um programa, através da identificação das atividades e da sua distribuição por zonas, de forma que a flexibilidade do espaço e a transitoriedade das funções encontrassem alguma relação com a permanência do traçado estipulado.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

¹⁴⁹ Garay. Alfredo M. Op. Cit.

A área de estudo inicia nas antigas instalações do Puerto Madero (galpões portuários e diques de atraque) e estende-se ao extremo leste da cidade, na área da Reserva Ecológica, onde há o limite do contato terrestre com o rio da Prata. A linha de frente na formação do projeto Puerto Madero é representada pelos antigos depósitos que, além de apresentarem-se como elementos de transição entre o tecido consolidado e a parcela em formação, configuram a fachada urbana que anuncia a aproximação ao contato ribeiro. Ao transgredir os espaços livres entre os galpões, tem-se acesso ao espaço aberto conformado pela linha de diques e por suas margens leste e oeste. Uma extensa área urbanizada, que compreende novas tipologias edificatórias e áreas verdes, estende-se da borda leste dos diques até as margens da Costanera Sul. O conjunto formado por estruturas preexistentes - galpões e diques - e por novos elementos urbanos - edificações, parques, ruas, passeios e praças - configura um polígono que se insere e, também, se une à área central da cidade, por meio do prolongamento de importantes vias do tecido urbano de Buenos Aires (ver figura 58). A região caracteriza-se como uma zona de transição entre a regularidade da quadrícula central e a liberdade espacial do limite ribeiro ou, como define Borthagaray¹⁵⁰, uma ilha triangular encostada no mar de quadras ortogonais. Seguindo intervalo de aproximadamente 650 metros, a seqüência ritmada dos diques representa o principal e mais relevante elemento preexistente a condicionar a estrutura organizacional do projeto de urbanização da área (ver figura 59).

A parcela em estudo estava segregada do restante da cidade por uma importante franja verde, cuja largura varia de 50 a 70 metros (onde existem os antigos trilhos ferroviários), e pela tripla barreira viária. A princípio, a análise do sítio levou a equipe de projeto a crer que a melhor

¹⁵⁰ Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

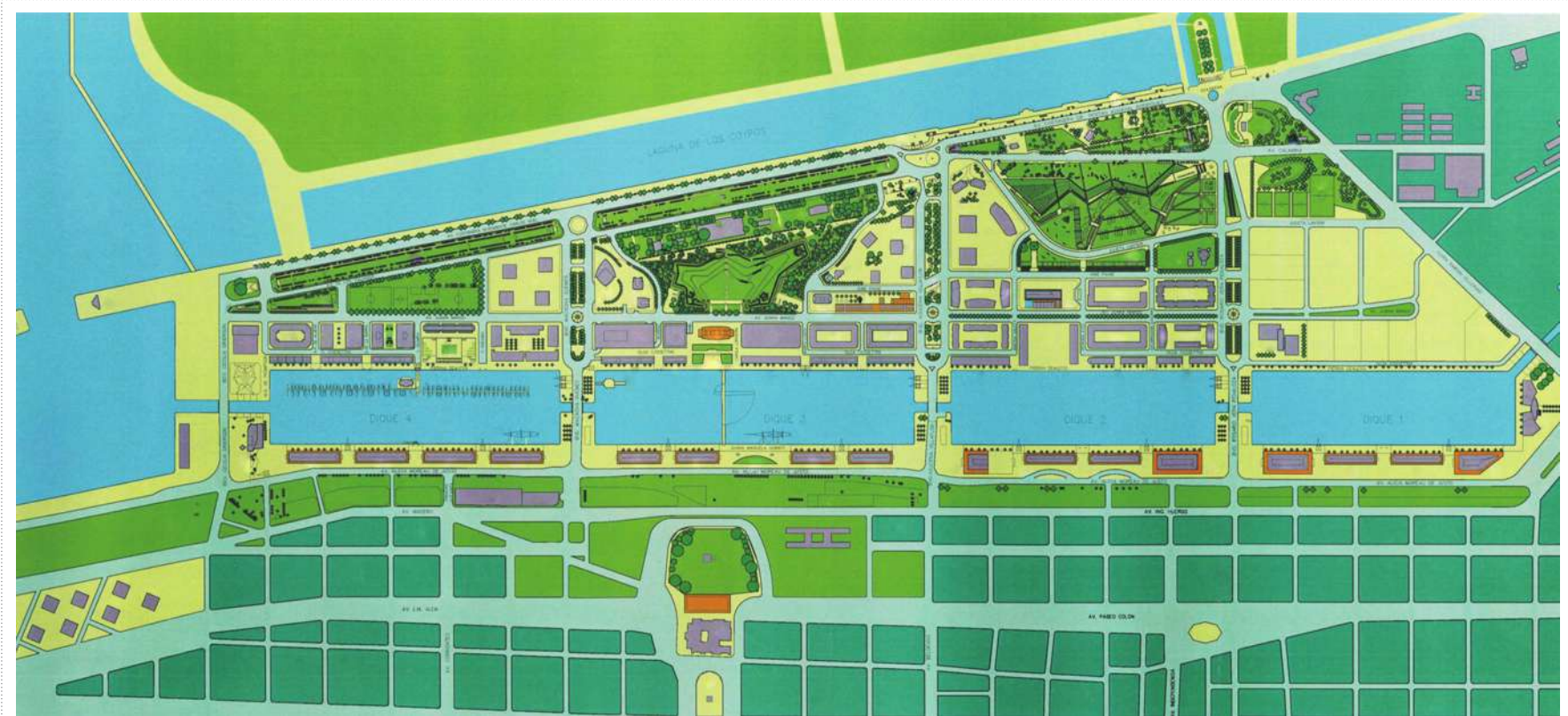


Figura 57. Implantação do projeto de urbanização para o Puerto Madero.

Fonte: material cedido pela Corporação Puerto Madero S.A.

alternativa para garantir a mais elevada permeabilidade de entradas e saídas e, simultaneamente, não comprometer o espaço ambiental, seria a escavação do terreno, realizando as conexões pelo subsolo. No entanto, os empecilhos decorridos da consulta ambiental detalhada e das barreiras econômicas conduziram à solução projetual de concretizar a ligação cidade-porto por meio da continuidade do calçamento, sucedido ao longo das vias expressas ali presentes. Em função disso, foram traçadas três amplas avenidas que reforçam os eixos de penetração na área e estabelecem a conexão com o tecido e com a cidade existente. A proposta enfatiza a interposição dos galpões à linha visual das ruas da trama de Buenos Aires, coincidindo, em distintos pontos, no encontro das vias com as portas de acesso ao Puerto Madero. As vias de acesso correspondem tanto à continuação da malha urbana, quanto ao espaço entre os galpões e às pontes entre os diques. Esses eixos são de enorme representatividade para a estrutura da região, uma vez que se qualificam pela função de ordenadores leste-oeste do conjunto e, também, por serem responsáveis pela manutenção da regularidade da trama principal da cidade. Além disso, os eixos de penetração simbolizam os elementos fundamentais de ligação física e visual da cidade com o rio.

Dessa forma, os acessos principais ao setor viabilizam-se pelo prolongamento das ruas existentes na trama urbana, sendo sucedidos pelas pontes divisórias entre os diques e pelas avenidas estendidas até a Costanera Sul. Os eixos de acesso correspondem às avenidas Estados Unidos, entre os Diques 1 e 2, Belgrano, entre os Diques 2 e 3 e Tte. Gral. Perón, entre os Diques 3 e 4. As delimitações extremas do setor são definidas pelas avenidas Córdoba (ao norte) e Brasil (ao sul, arrematando o formato triangular do Dique 1). Essas vias não só representam os principais pontos de acesso ao Puerto Madero, como também constituem os eixos de mais forte vinculação com a cidade

existente. Além disso, as linhas de penetração comprometem completamente a matriz formal de urbanização da parcela, pois representam os eixos que conduzem à organização leste-oeste do projeto.

É importante destacar a relação do Puerto Madero com o centro cívico de Buenos Aires, localizado no alinhamento do Dique 3. A continuidade do eixo da Avenida de Mayo constitui um caso particular, pois, apesar de não apresentar acesso direto ao porto, conforma um espaço que se abre para ele através da amplitude visual gerada pela Praça Colon. Aliado a isso, no caso exclusivo do Dique 3, há a interrupção do ritmo homogêneo entre os galpões, proporcionando a formação de uma praça entre os depósitos 6 e 7 (G6 e G7, ver figura 58) e assinalando a relação do dique com o centro cívico. Em uma linha contínua, implanta-se a Avenida de Mayo, seguida pela Casa do Governo, Praça Colon e Dique 3 do Puerto Madero. Ainda no mesmo alinhamento, já a leste das águas do dique, localizam-se os antigos Silos da Junta Nacional de Grãos, o que demonstra que o projeto Puerto Madero mantém estreitas vinculações físicas e históricas com os elementos do seu entorno.

O Plano Mestre denominou as bordas dos diques como leste e oeste, e o seu caminho deu-se o nome de passeio de pedestres. Logo atrás da primeira linha edificada na borda leste, foi planejada uma avenida que corta a parcela de norte a sul, a qual se caracterizou como bulevar. Também cumprindo a função de costura do setor, as linhas estruturadoras da trama na direção cidade-rio foram chamadas de eixos de penetração. Entendidos os elementos de organização geral do projeto, foi possível examinar os variados componentes do conjunto e a relação que estabelecem entre si e com o entorno urbano preexistente.

O partido geral do projeto consiste em quatro grandes peças - separadas por eixos de penetração coincidentes com as pontes - que seguem princípios similares de ordenação. Tomando o intervalo de distancia-

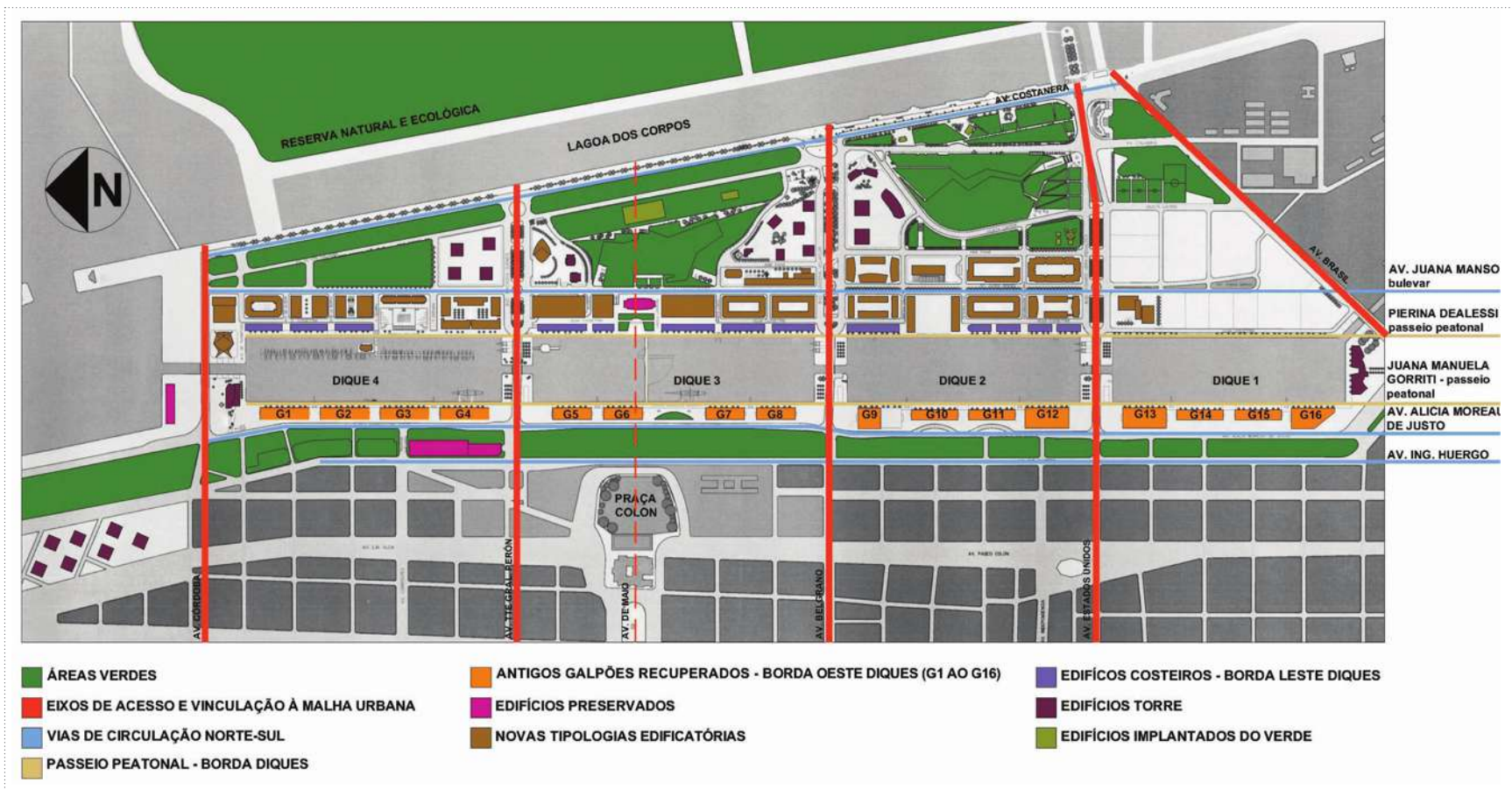


Figura 58. Plano Mestre para arborização do Puerto Madero: diagrama de zoneamento e eixos de circulação.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

mento dos diques, variável entre 570 a 690 metros, aproximadamente, obtém-se o ponto de partida para a fragmentação do conjunto restante. Reforçada pelo ritmo homogêneo dos armazéns, a repetição dos diques não deixa dúvida a respeito do protagonismo que as estruturas preexistentes exercem na conformação do novo espaço urbano. Cada uma das quatro parcelas do conjunto é delimitada a oeste pela avenida tangencial aos galpões (Avenida Alicia Moreau), a leste pela inflexão da Costanera Sul e a norte - sul pelos eixos de penetração ao conjunto. A partir da definição do perímetro circundante das parcelas, sucede-se o fracionamento de cada setor em uma malha capaz de conter estruturas preexistentes, novas tipologias edilícias, praças, parques e espelho da água.

Na margem oeste dos diques, onde a zona é dominada pela fileira de galpões, não houve alteração do traçado existente, uma vez que as intervenções de reabilitação ocorreram na escala da edificação. Evidentemente, sucederam-se adaptações e pequenas reciclagens urbanas, que tornaram possível a reutilização dos antigos armazéns. De todo o conjunto do Puerto Madero, a linha de depósitos consiste na faixa de maior contato com o tecido consolidado. A renovação das antigas construções, assim como o restante do projeto de urbanização reproduziram as ocasiões urbanas, mesclando comércio e serviços nas plantas baixas e residências e escritórios nos pisos superiores. O perímetro dos antigos galpões portuários foi respeitado, de forma a valorizar sua qualidade arquitetônica e perpetuar sua imagem na memória urbana.

Se, na margem oeste, as preexistências arquitetônicas condicionaram a composição do conjunto, o mesmo não ocorreu do outro lado do canal. O extenso território poligonal apresentava como maiores condicionantes de projeto a linha dos diques e a inflexão da Costanera Sul. A partir desses importantes eixos, a equipe de projeto estudou as possíveis alternativas para a subdivisão da malha do conjunto. Dadas a

peculiaridade do setor urbano e a intenção de preservar seu caráter, a codificação do local, diferentemente do Código de Planejamento de Buenos Aires, foi estabelecida por quarteirões, ao invés de ser por distritos, provocando a flexibilização do regime urbanístico do centro da cidade. Desse modo, as quadras estabeleceram a escala para a implantação das edificações e usos do solo, formulando peças que, agregadas ou subdivididas, determinam a configuração do setor. Edifícios-quadra que ocupam todo o perímetro do lote ou que se conjugam a espaços verdes abertos representam as variadas peças conformadoras do conjunto urbano. A diversidade tipológica dos objetos construídos, aliada à miscigenação de usos das edificações, caracteriza os conceitos fundamentais de ocupação do solo no Puerto Madero.

Inicialmente, a hipótese adotada considerou a inflexão da Costanera como a diretriz para o lançamento do traçado, de forma a configurar lotes angulados na borda leste dos diques (ver figura 60). A segunda proposição optou pela alternativa inversa, utilizando a linha dos diques como matriz para a formação do tecido, deixando para a borda da Costanera os quarteirões irregulares (ver figura 61). Uma terceira proposição resultou da combinação das alternativas anteriores, sincronizando igualmente a linhas dos diques e da costanera (ver figura 62). O modelo escolhido para o projeto final, contudo, utilizou como matriz geradora da trama a linha dos diques, reservando para as proximidades das angulações com a Costanera terrenos maiores e mais livres, formados por áreas verdes ou por torres soltas no parque.

Quadras de 127 metros de comprimento, regulares e ortogonais ao tecido existente, estabelecem o ponto de partida para a o fracionamento de cada dique. A alternância de largura das quadras e da altura das edificações – que se elevam na direção cidade-rio – evidencia-se na leitura das fileiras edilícias do conjunto. Edifícios costeiros à borda leste

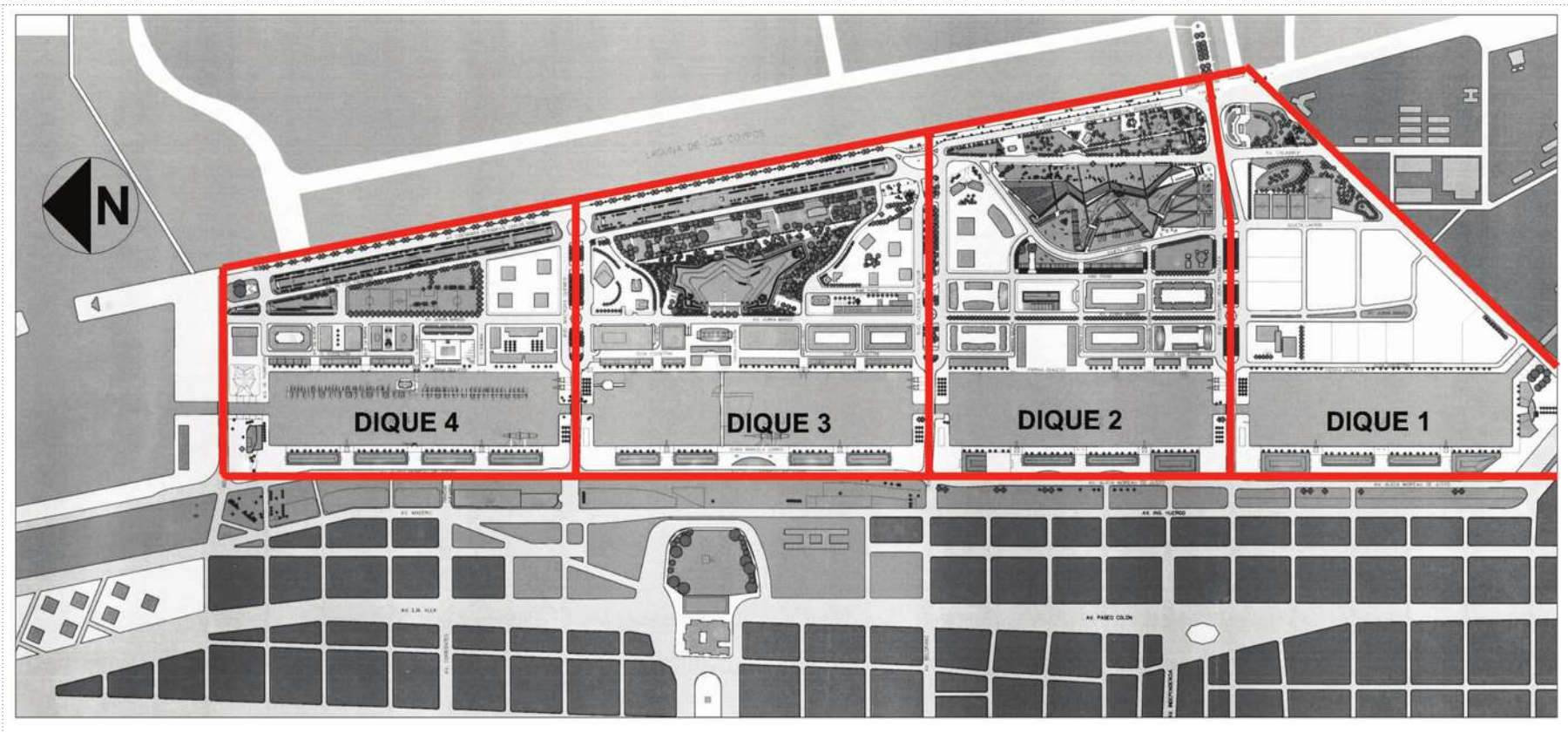


Figura 59. Diagrama de organização do projeto em quatro diques.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

dos diques, apresentando similar altura aos antigos galpões revitalizados, constituem a linha de frente na urbanização do Puerto Madero leste. Apresentando perímetro externo de 14 x 127 metros, constituem as mais delgadas quadras do conjunto. Similarmente retangulares, a tira de quadras imediatamente a leste dos costeiros possui largura de 52 metros, dos quais 24 metros centrais são destinados a miolos abertos, voltados a espaços de uso coletivo, e os corpos construídos, de 14 metros de largura, posicionam-se na periferia do lote. A quantidade de quadras é variável em cada dique, conforme sua largura e sua profundidade em relação à Costanera Sul. No Dique 2, em virtude de sua maior profundidade, a tira de quadras de 52 x 127 metros é duplicada. No restante dos diques, essa linha única relaciona-se a oeste, por meio de uma via de pedestres, aos edifícios costeiros e a leste, pelo bulevar norte-sul, à área de parque que se abre em direção ao rio.¹⁵¹ São comuns a todos os diques, também, uma praça aberta ao espelho da água do canal e uma área de parque vinculada às faixas de edifício. A proposta deixou uma generosa zona verde transitória entre a malha construída e os passeios e parques da Costanera Sul. A intenção do projeto é que os novos parques se unam aos existentes, e ambos potencializem-se mutuamente.¹⁵²

O projeto de urbanização do Puerto Madero discute o tecido urbano existente e revisa-o. Ao mesmo tempo em que a proposta dá continuidade ao traçado regular e ortogonal característico do centro de Buenos Aires, estabelece uma revisão dele, ao questionar a relação da largura das ruas com a altura das edificações e, também, ao propor a inserção de praças e parques na trama central da cidade. No que diz

¹⁵¹ El trazado, relación morfológica e funcional con el Área Central. Usos e programas propuestos. Morfologías e tipologías. Revista Arquis nº 1: La transformación de la ciudad Puerto Madero. Revista do Centro de Investigación em Arquitetura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, páginas 16 a 18.

¹⁵² Borthagaray, Juan Manuel. Op. Cit.

respeito à largura das ruas, pensou-se na possibilidade de arborizá-las, de forma a permitir o crescimento de árvores de copa inteira, e não de meia copa, como ocorre em grande parte de Buenos Aires. O dimensionamento das vias é, principalmente, repensado através do desenho urbano do bulevar central, reto e direto, com árvores inteiras e canteiro central. Em ambos os lados do bulevar, pensou-se em quadras que contivessem edificações com alturas comuns às ruas portenhas, porém, seguindo parâmetros inferiores aos do centro e revendo a distância entre a massa edificada das linhas de frente e fundo da quadra. O formato retangular da quadra, em contraposição ao desenho quadrado do quarteirão portenho, permitiu o generoso distanciamento entre os corpos edilícios e a conseqüente formação do coração central. Na escala da edificação, o plano propunha a racionalização da quadra, de forma que sua ocupação periférica permitisse a utilização do miolo não só para estacionamento, mas também como espaço verde de recreação, capaz de fornecer qualidade ambiental aos espaços a ele direcionados. Nas fachadas externas, voltadas para a rua, via-se a oportunidade de criar testadas contínuas, que enriquecessem a formação tipológica existente.

Uma importante decisão do projeto deu-se acerca da organização das torres, agrupadas em dois conjuntos, de forma a dotá-las de significado urbano por sua envergadura e por seu posicionamento em relação ao entorno. Os dois grupos de edificações foram separados por um parque, cujo centro coincide com o eixo da Avenida de Mayo. Além de salientar o eixo, as torres marcam as duas artérias de penetração à ilha, correspondente às Avenidas Tte. Gral. Perón e Belgrano e, também dividem o triângulo da ilha em três setores. A considerável quantidade de volumes projetados em torres possibilitou a liberação do solo com o propósito de deixá-lo livre para as áreas verdes públicas. Além

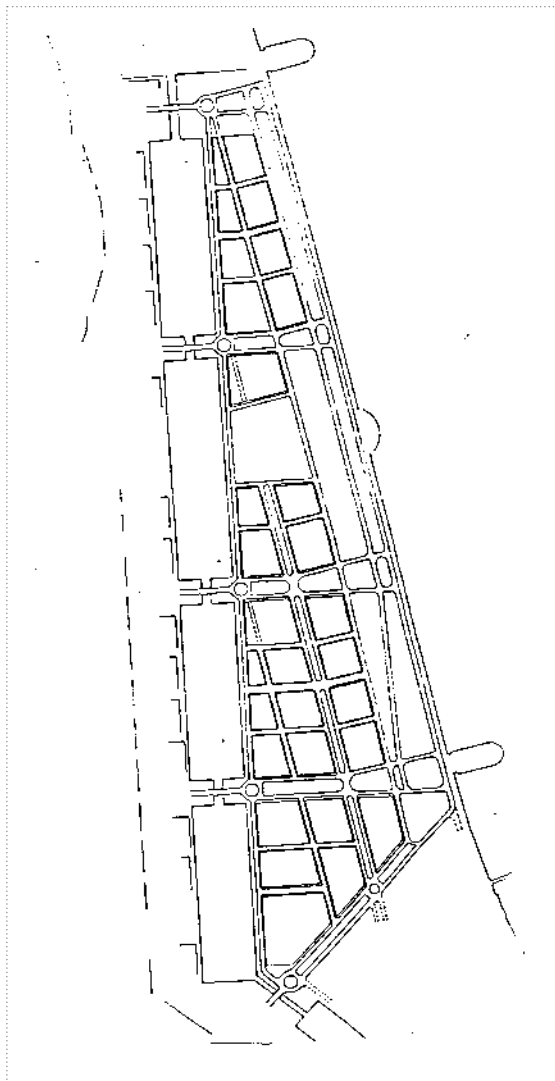


Figura 60. Hipótese testada para a subdivisão da trama do Puerto Madero utilizando como diretriz a linha da Costanera.

Fonte: Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero, 1990.

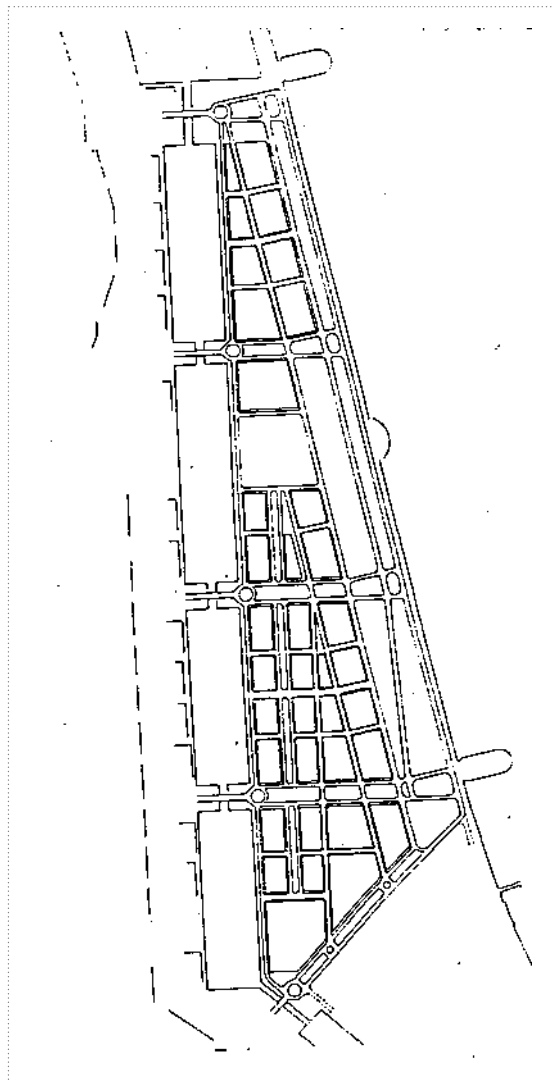


Figura 61. Hipótese testada para a subdivisão da trama do Puerto Madero, utilizando como diretriz a linha dos diques.

Fonte: Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero, 1990.

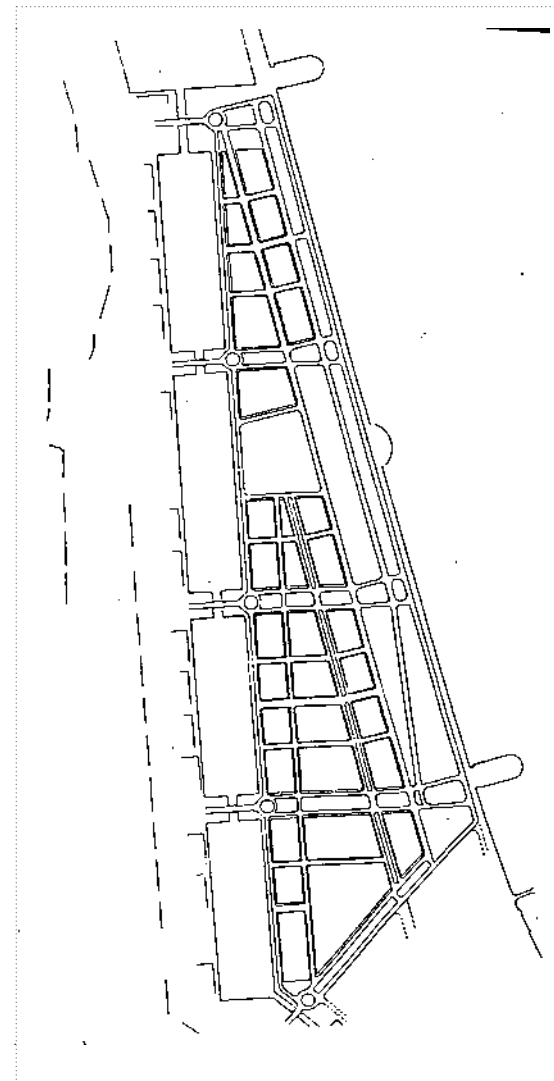


Figura 62. Hipótese testada para a subdivisão da trama do Puerto Madero utilizando como diretriz a mescla das duas alternativas anteriores.

Fonte: Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero, 1990.

disso, as torres exploram a privilegiada oferta das visuais atrativas do setor, voltadas ao rio aberto e à Reserva Ecológica ou à série de canais e o restante da cidade. Tais edificações indicam situações especiais no projeto, seja como finalização dos eixos de penetração, seja pela relação virtual com o eixo da Avenida de Mayo (ver figura 63).

O conceito do agrupamento de arranha-céus, emoldurando o eixo de Mayo, expressa os desejos intrínsecos ao projeto da década de 90, que remetem ao simbólico conjunto de cinco torres desenhadas por Le Corbusier, em 1929, que propunha a saliência vertical das edificações confrontada com a horizontalidade do rio. No caso atual, como ilustra o croqui desenhado por Borthagaray (ver figura 64), a verticalidade das torres apresenta-se contraposta à horizontalidade ritmada dos antigos armazéns e das outras edificações de pouca altura presentes no restante do Puerto Madero. Também em oposição ao croqui corbusiano, que representava a imagem dos cinco arranha-céus vistos a partir do rio, a ilustração de Borthagaray imagina o conjunto de torres emergindo atrás dos galpões portuários, como uma imagem que se produz na direção da cidade ao rio.

Os pontos extremos do projeto de urbanização do Puerto Madero também foram considerados locais merecedores de destaque. Em função disso, foram propostas torres de arremate do conjunto, que se posicionaram nos limites norte e sul da área. Na ponta norte, propuseram-se duas edificações, uma em cada lado do canal, que conformariam o pórtico de acesso dos diques. Se ao norte os dois volumes sugerem a entrada ao conjunto, ao sul, a torre foi implantada de forma a insinuar o encerramento do setor, estabelecendo um corte com o tecido adjacente. Essa interrupção é, ainda, acentuada pela presença da Autopista 25 de Mayo, cujo percurso tangencia a edificação proposta. Dessa forma, o *skyline* costeiro fica configurado por dois volumes elevados

que finalizam o contínuo tecido regular de baixa altura, segregado em três partes por outros dois conjuntos intermediários de torres. Tanto da perspectiva cidade-rio, quanto da visual rio-cidade, estabelece-se o contraponto entre a horizontalidade geral das edificações e a verticalidade pontual das torres.

A matriz projetual adotada utilizou duas estratégias fundamentais de estruturação do conjunto: a organização por diques, como base do parcelamento urbano; e, também, a organização da área em faixas longitudinais, paralelas aos diques, que correspondem à variação tipológica e a distintos graus de integração dos elementos naturais: água e áreas verdes (ver figura 101). Deu-se prioridade à relação leste-oeste, pois é nesse sentido que se estabelece o principal eixo de associação entre a área, que representa a frente leste portenha, e o centro histórico consolidado. Mediante o prolongamento das principais vias de circulação, o projeto buscou a extensão da malha urbana e criou os eixos de união entre as distintas faixas tipológicas propostas. Em decorrência da ampliação das cinco pontes de acesso entre os diques, originaram-se amplos eixos com aproximadamente vinte metros de largura. Essas largas vias, além de ligar o conjunto desde o acesso pelos galpões até as margens da Costanera Sul, são responsáveis pela continuidade visual e pela formação de distintas perspectivas ao longo do setor. Estabelecendo um corte ao longo de qualquer um desses eixos, percebe-se a organização do conjunto por corredores, formados por elementos de diferentes escalas urbanas, que se alternam entre edificações, passeios ou parques. A partir da percepção do projeto por corredores longitudinais, torna-se possível realizar a leitura do setor por distintos trechos de acontecimentos (ver figuras 66 e 67).

Pode-se considerar que a primeira faixa do conjunto (sempre utilizando a direção da cidade ao rio) é constituída pela franja verde que



Figura 63. Plano de massas proposto pelo Plano Mestre para o Puerto Madero.

Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

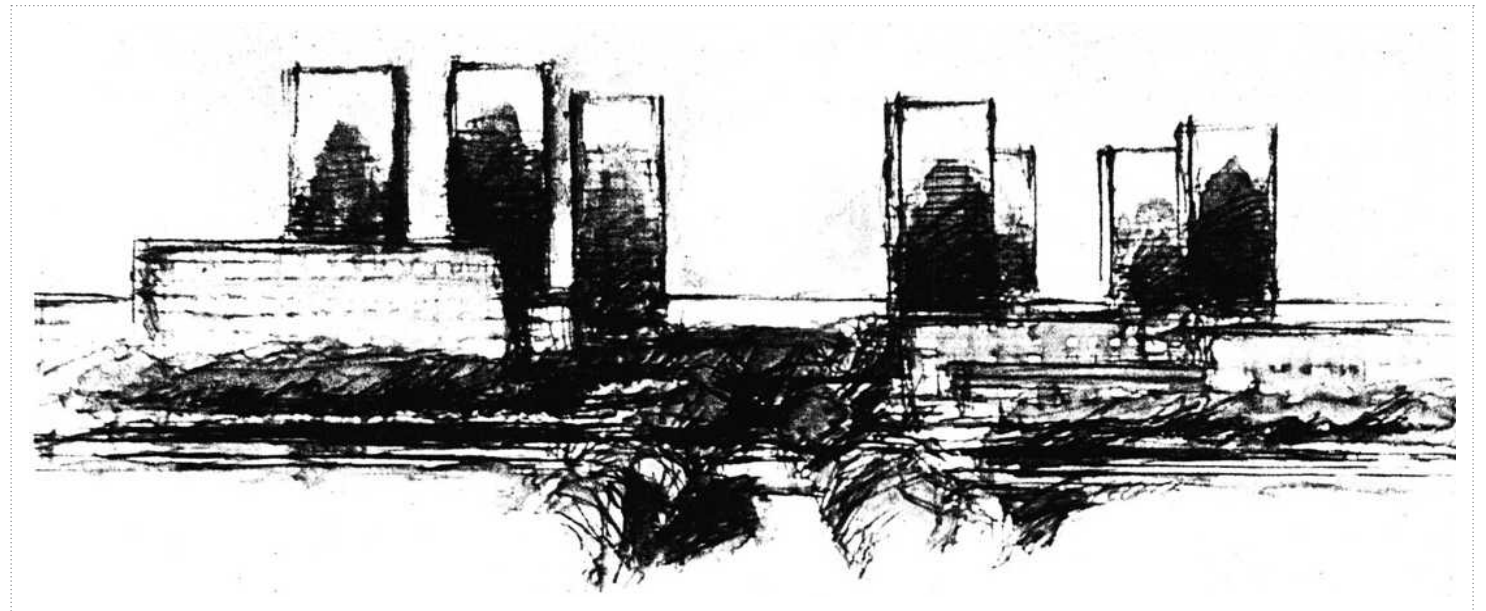


Figura 64. Croqui desenvolvido por Borhagaray para proposta de projeto para o Puerto Madero, 1990.

Fonte: Revista Arquis, nº 1.

agrega os antigos trilhos ferroviários e a tripla avenida viária. Margeada pelas Avenidas Engenheiro Huergo (a oeste) e Alicia Moreau de Justo (a leste), esse corredor consiste no principal elemento definidor do limite entre o Puerto Madero e o tecido urbano central. Ao transpor as avenidas, inicia-se o contato com a região pelas praças formadas entre os galpões portuários (ver figura 68). A face oeste de tais edificações forma a imagem inicial do conjunto, caracterizando-se pela repetição homogênea e pela linearidade dos maciços de tijolos aparentes. Nessa fachada, ocorre o maior contato da linha de antigos depósitos com a cidade adjacente, não só pela maior proximidade, como também pelas atividades de comércio e serviço que se desenvolvem no pavimento térreo. A ligação lateral entre essas edificações foi intensificada pela urbanização realizada nos espaços entre os galpões e pelos volumes anexos às extremidades do corpo do edifício. Os 26 metros de largura dos antigos galpões criaram a possibilidade para o desenvolvimento de praças quadradas que, juntamente às antigas construções, dão ritmo à repetitividade da primeira faixa edilícia do setor. Assim, o lugar propõe-se como local integrador entre as edificações e, fundamentalmente, como portal de acesso ao extenso conjunto que prosseguirá até o extremo leste da cidade.

A fachada oposta à Avenida Alicia Moreau de Justo está relacionada diretamente ao passeio de pedestres a sua frente, que, com 15 metros de largura, costura o setor de norte a sul e possibilita a aproximação dos usuários aos diques. Presentes em ambos os lados do canal, os passeios de pedestres, que se entendem por três quilômetros, conectam o setor no sentido norte-sul, tornando possível a circulação desde o dique 1 até o dique 4. Associada aos passeios de pedestre que a margeiam, a linha de diques, com aproximadamente 190 metros de largura, representa a mais larga faixa do conjunto. O extenso

espaço aberto dos diques se caracteriza pela permanência das estruturas portuárias – guias e guindastes –, que prosseguiram como forma de rememorar as antigas atividades anteriormente ocorridas no local e pelos novos mobiliários urbanos ali instalados. Não só destinado à livre circulação de pedestres, o eixo ocasiona um local de repouso ao ar livre e de contemplação da paisagem que se amplia pela presença dos diques (ver figura 69).

De forma similar à margem oposta, na leste dos diques, a partir de onde se desenvolve toda a nova urbanização, repete-se o passeio de pedestres, porém, desta vez, relacionado a uma linha de edifícios costeiros (ver figura 71). Sua relação está vinculada aos restaurantes, cafés e lojas instaladas junto à primeira linha edilícia a leste do canal. Organizadas em uma estreita e longa faixa, as edificações costeiras voltam grande parte de sua área construída ao passeio público e à área externa. Diferentemente do lado oposto, nessa margem, o mobiliário dos estabelecimentos comerciais não se localiza ao longo de galerias, mas, sim, abaixo de marquises ou, até mesmo, livremente distribuídos pelo passeio. Organizadas similarmente aos antigos depósitos, as edificações costeiras também são alinhadas horizontalmente ao longo dos diques (ver figuras 72, 73 e 74). Caracterizados pela pouca largura de 14 metros, os costeiros distribuem as atividades entre térreo, 3 pavimentos tipo e cobertura, de forma a manter a mesma altura e proporção dos antigos galpões posicionados a sua frente. Estes prédios foram propostos para estabelecer o diálogo com os antigos depósitos, fazendo as duas fitas edificadas, em frente ao espelho da água, representarem a mais marcante faixa de ocasiões urbanas do setor.

A faixa de prédios posteriores aos costeiros é formada por edifícios-quadra de 52 metros de largura, dos quais 24 metros centrais correspondem a um espaço vazio (ver figura 75). Essas edificações se rela-

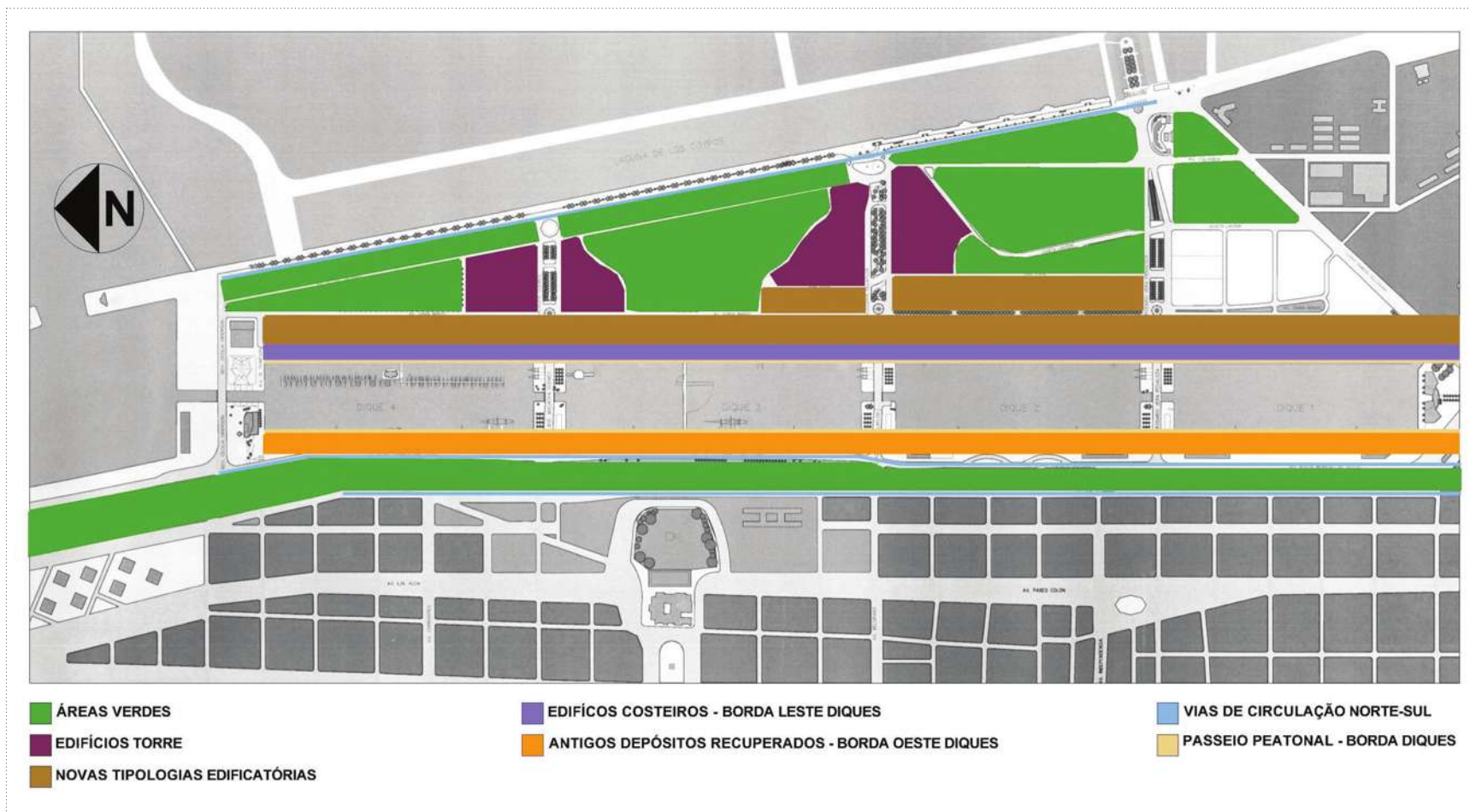


Figura 65. Diagrama de zoneamento e eixos de circulação.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

cionam a oeste com os prédios costeiros – sendo deles separadas por uma via de pedestres – e a leste ao espaço de parque, do qual se afastam pela presença do bulevar norte-sul. Tais edificações atingem cota superior aos edifícios costeiros, desenvolvendo-se em planta térrea, sete pisos tipo e cobertura com terraço aberto periférico. No total, a massa construída alcança aproximadamente 24 metros de altura no plano da fachada, atingindo aproximadamente 30 metros no alinhamento recuado da cobertura. Essas tipologias se repetem em duas fitas no Dique 1 e 2, devido a sua maior profundidade. No restante dos diques, tais morfologias aparecem em apenas uma faixa edificatória.

Seguindo em direção ao rio, emergem as torres soltas no espaço aberto, associadas à área de parque. Implantadas próximas à margem ribeira para tirar partido das privilegiadas visuais, as torres também se localizam ao redor dos eixos de penetração do setor. Com altura variável entre 100 e 160 metros, essa tipologia exerce, como visto, um papel emblemático para a região, marcando os eixos de acesso e qualificando o *skyline* costeiro. As torres correspondem aos edifícios que mais se destacam em relação ao espaço verde (ver figuras 76, 77 e 78). No Dique 3, a área verde é projetada como um grande parque urbano, que dá amplitude visual ao conjunto de torres e marca o vazio cujo centro é indicado pelo eixo de Mayo. Nos outros diques, os parques são propostos em escala de bairro para funcionarem em reciprocidade às edificações residenciais implantadas em sua periferia. Nessa associação pública e privada que, apesar de oposta, é complementar, reside a essência da pluralidade visual do projeto. O conceito de moradia central agregada ao espaço aberto está implícito na proposta de residências para o Puerto Madero. A miscigenação entre distintas volumetrias, integradas a variadas concepções de espaço público, propõe a grande distinção das escalas dentro do mesmo setor. A grandeza

visual promovida pela amplitude do espaço verde, somada à proximidade do horizonte ribeiro, constitui o fator fundamental para a dinamização e para a intensificação do uso habitacional do centro da cidade. Intenso interesse por estabelecer-se no setor surge pela alternativa de trabalhar, habitar ou recrear em um novo contexto urbano, distante da consolidada e fechada malha da zona central portenha.

Percorrida toda a área edificada, é alcançada a margem da Avenida Costanera Sul, que apresenta o mais próximo contato com a Lagoa dos Coypos e com o Parque Natural Reserva Ecológica (ver figuras 79, 80 e 81). Assim são concebidas as áreas de parque propostas para a urbanização do Puerto Madero, implantadas ao longo de uma extensa faixa verde que corta o setor de norte a sul. Diferentemente das áreas verdes anteriormente citadas, que se estabelecem associadas ao uso edilício, essa faixa propõe-se como um longo e livre espaço verde. A faixa aberta implica o caráter de transição entre a massa edilícia e a superfície aquática, pois sua exuberância vegetal sugere a diluição da massa construída em direção ao contato ribeiro que se aproxima. Em relação à malha urbana, ocorre uma significativa alteração na direcionalidade do traçado, visto que, neste ponto, o conjunto deixa de seguir a ortogonalidade e regularidade do tecido central da cidade, passando a assumir a inflexão da Avenida Costanera. A angulação da avenida impõe o formato da Lagoa dos Coypos, que, por sua vez, separa o conjunto urbanizado da extensa e orgânica área do Parque Nacional Reserva Ecológica.

Embora tendo sido objeto de discussão durante o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero, a Reserva Ecológica permanece isenta de urbanização. Nos limites das áreas verdes naturais, finalizam-se as faixas que compõem o conjunto de leste a oeste. A segmentação do conjunto por faixas demonstra a diluição do denso tecido urbano



Figura 66



Figura 67



Figura 68

Figuras 66 e 67: imagens do Puerto Madero, trilhos ferroviários. Figura 68: eixo de acesso.

Fonte: fotos da autora, 2007.



Figura 69



Figura 70



Figura 71

Figura 69: imagens do Puerto Madero, passeio de pedestres em frente aos antigos galpões portuários revitalizados, Figura 70: Ponte de La Mujer sobre o espelho da água do canal de diques. Figura 71: passeio de pedestres em frente aos edifícios costeiros, na margem leste dos diques.

Fonte: fotos cedidas pela Corporação Puerto Madero S.A.



Figura 72



Figura 73



Figura 74

Figuras 72 e 73: Imagens do Puerto Madero, edifícios costeiros, na margem leste dos diques. Figura 74: edifícios-quadra vinculados aos espaços de parque.

Fonte: fotos da autora, 2007.

em direção à borda aquática, uma vez que a massa construída vai-se tornando mais espaçada até atingir a grande área verde às margens ribeiras. A análise do corte na direção leste-oeste, ou centro-rio, demonstra que esse espaçamento é compensado pela elevação da altura das edificações, que iniciam em torno de 24 metros, nas proximidades do centro urbano, e atingem até 160 metros, nas torres próximas à Costanera Sul.

O conjunto de edificações foi composto com o intuito de alcançar a heterogeneidade tipológica das parcelas, estabelecendo diferenciações de dimensões e alturas, que, resultaram na variedade volumétrica dos objetos ali implantados. A diversificação de proporções e de composições sugeridas pelo projeto de urbanização condicionou a alternância de paisagens e visuais no espaço, contribuindo para a dinamização da forma urbana no setor em estudo (ver figura 82). As aberturas e as transparências ocasionadas na malha urbana, além de criar perspectivas visuais alternadas, contribuíram para a maior diversidade e liberdade projetual. O Plano Mestre para a área do Puerto Madero visou à mudança de paisagem ao longo do traçado geral, evidenciando as possibilidades projetuais e estimulando a variedade arquitetônica da zona. Os profissionais responsáveis pelo planejamento da região acreditavam que a uniformidade do código não contribuiria para a qualificação arquitetônica. A estrutura tipológica determinada para o setor urbano cumpriu o papel de materializar e também alterar o novo caráter da parcela urbana. Para a determinação das morfologias edificatórias a serem implantadas no local, foi fundamental o conhecimento dos novos e diversificados usos igualmente previstos para a região. O Plano Mestre tomou como referência a experiência de outras intervenções ocorridas em zonas portuárias americanas e europeias. Variadas combinações estudadas deram origem a alternados tamanhos

e morfologias edificatórias. Experimentaram-se formas quadradas ou retangulares; edifícios soltos ou agrupados em barras; construções estreitas ou largas com pátio central.

A formulação das qualidades tipológicas reconheceu as diversificadas atividades do setor, classificando-as por usos dominantes. Assim, abriram-se os debates acerca do programa, que ficou fixado em usos de moradias, hotéis, escritórios, museus, atividades culturais e centro de congressos e exposições. O Plano Mestre para a região não objetivou a definição global dos usos, senão o estabelecimento das classificações dominantes, na tentativa de encontrar correspondência das atividades com possíveis formas edificadas. É importante destacar que para a determinação do zoneamento funcional levaram-se em consideração as atividades já consolidadas no entorno próximo. Ou seja, nos Diques 3 e 4, onde existe maior relação com o microcentro terciário de Buenos Aires, incentivou-se a implantação de escritórios. Já nos Diques 1 e 2, que estão mais próximos dos bairros residenciais, propôs-se a intensificação de atividades habitacionais. É comum a toda a área a ocupação comercial e de serviços no pavimento térreo, predominantemente nas edificações de borda aos diques. Apesar de não se apresentarem tão intensa nas quadras posteriores aos costeiros, as atividades comerciais apresentam-se associadas às moradias, escritórios ou hotéis. Funções exclusivamente terciárias ou residenciais são mais frequentes nos edifícios torre, distribuídos nas imediações das áreas verdes. A superposição de usos e de funções está entre os mais fortes conceitos aplicados na concepção urbana do Puerto Madero. Com a miscigenação das atividades, o projeto objetiva a reprodução da cidade existente, capaz de concentrar locais de lazer, trabalho e moradia.

O projeto resgatou o modelo de habitação central agregada ao contato com os espaços abertos. Entre as tipologias propostas para a

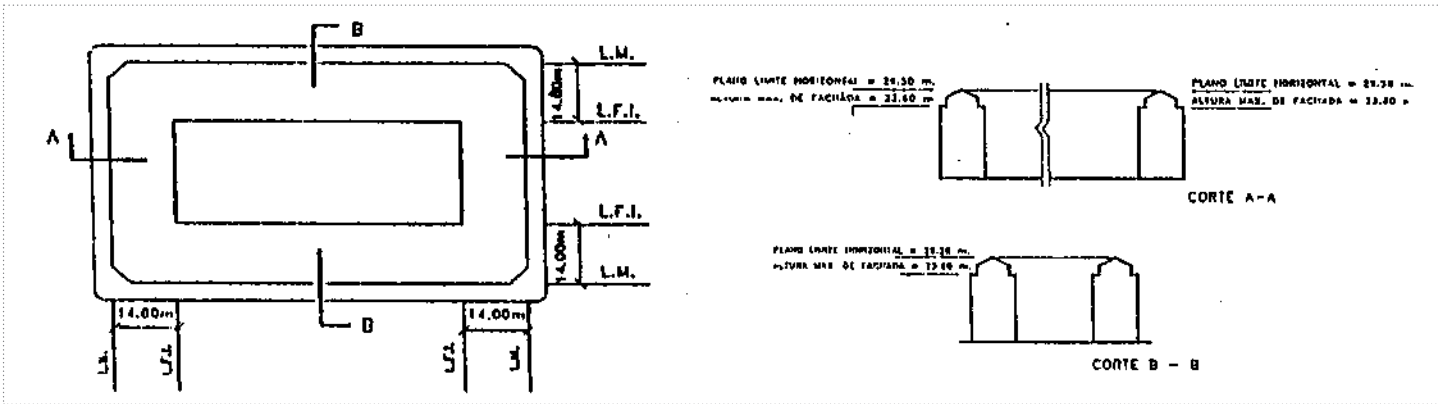


Figura 75. Estudo dimensional e tipológico das edificações propostas pelo Plano Mestre para o Puerto Madero.

Fonte: Plan Estratégico de Antigo Puerto Madero, 1990.



Figura 76



Figura 77



Figura 78

Figuras 76, 77 e 78: imagens do Puerto Madero, torres localizadas nas proximidades das áreas verdes.

Fonte: fotos da autora, 2007.



Figura 79



Figura 80



Figura 81

Figuras 79, 80 e 81: imagens do Puerto Madero: margens da Avenida Costanera e Lagoa dos Coypos.

Fonte: fotos da autora, 2007.

atividade residencial, adotou-se a utilização de pátio interior à quadra, visando à utilização coletiva do espaço aberto pelos habitantes. O uso terciário agregado à atividade habitacional buscou o atendimento de uma das mais fortes demandas do centro e, principalmente, à geração de vida e movimentação de pessoas por um período prolongado. O projeto evitou enfaticamente a monofuncionalidade do setor, que viria a ocasionar o funcionamento temporal das atividades, como já ocorre no centro urbano, de forma a provocar o esvaziamento da região após o horário comercial. Dadas as favoráveis condicionantes da região, com visuais tanto para a Costanera quanto para o rio da Prata, a habitação intensiva foi considerada adequada à localização. Como complementação, sugeriu-se a implantação de moradias de densidade intermediária, tendo em vista o equilíbrio entre a oferta de moradias tradicionais e de apartamento urbano. A mistura de usos é complementada pelo terciário misto, desenvolvido por escritórios e estabelecimentos de serviço, e pela instalação de comércio especializado. Além disso, devido à proximidade do Puerto Madero com o centro cívico e administrativo, houve a proposição de hotéis para o setor. Potencialmente, a proposta demonstrou o interesse pela mescla das atividades terciárias, residenciais, cívicas e coletivas. A proposição de novas tipologias de moradias e escritórios, agregadas ao comércio e serviços, desenvolvidos no pavimento térreo, destinou-se à formulação de novos espaços públicos, aptos a conter os movimentos e conexões intrínsecos ao funcionamento da cidade.¹⁵³

Objetivando a melhor compreensão do problema, a metodologia adotada para a investigação tem o interesse em averiguar os elemen-

¹⁵³ Varas, Alberto. Los Docks de Puerto Madero: una oportunidad urbanística y un momento de reflexión sobre la arquitectura de la ciudad. Revista Arquis nº 1: La transformación de la ciudad Puerto Madero. Revista do Centro de Investigação em Arquitetura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, páginas 60 a 61.

tos presentes em cada um das quatro parcelas do setor – Diques 1,2,3 e 4 -, nos quais ocorre a superposição de conceitos e de acontecimentos pertinentes como objeto de estudo e análise. Temas como a diversidade de componentes, o paradoxo entre rupturas e continuidades e o entrecruzamento entre a geometria preestabelecida e o novo traçado caracterizam os principais conceitos a serem examinados. Além disso, a diversidade de ocasiões do setor discute a revitalização de preexistências portuárias, a configuração de uma nova malha urbana multiuso, o resgate à moradia e ao espaço de parque no centro urbano, a miscigenação entre a cidade e sua borda aquática, entre outros temas complementares a esses. Em função disso, o estudo do Plano Mestre é seguido da identificação de cada um dos quatro diques, demonstrando o que está presente em tais parcelas e, ainda, de que maneira o plano de urbanização para a área se concretizou.

Imagens do Puerto Madero. Figura 83: vista aérea do conjunto para o norte. Figura 84: vista aérea do conjunto para o sul.

Fonte: imagens cedidas pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

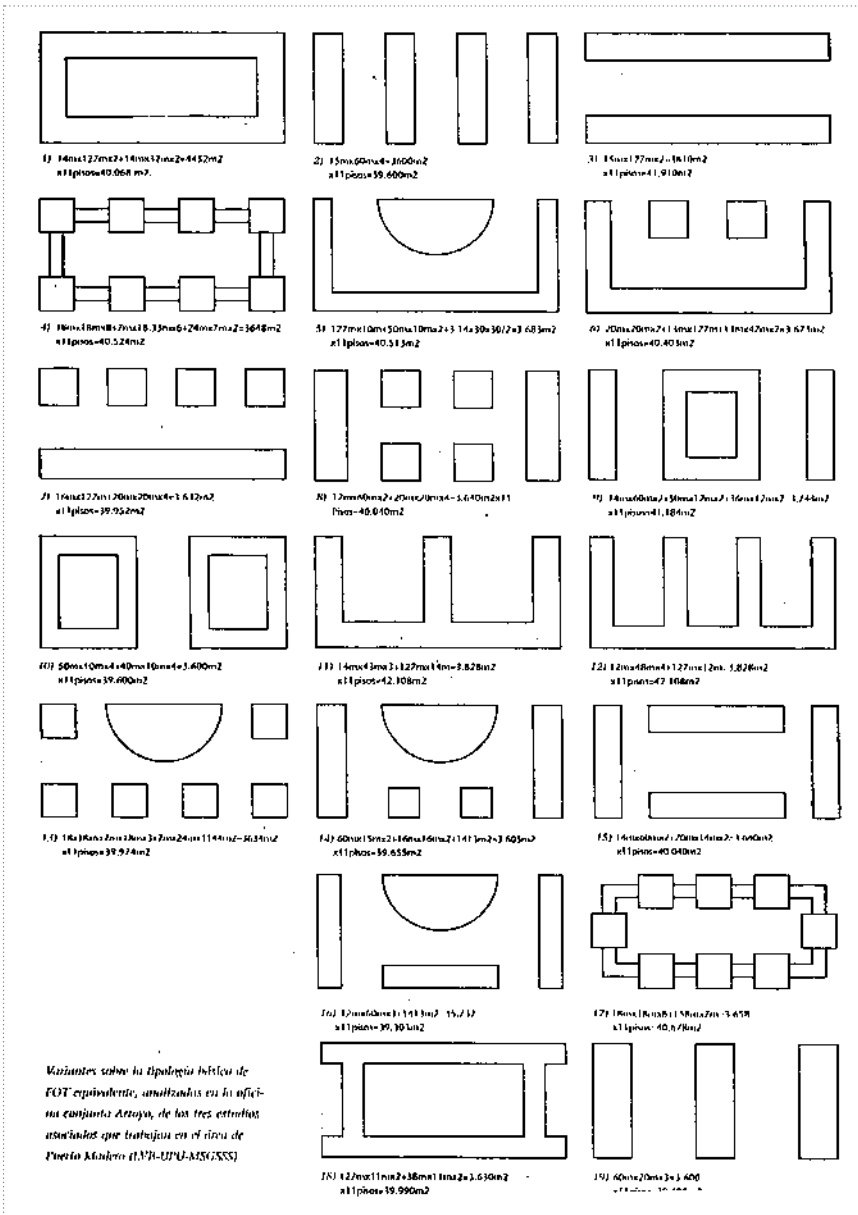


Figura 83



Figura 84

Figura 82. Estudo morfológico das edificações propostas pelo Plano Mestre para o Puerto Madero.

Fonte: Plan Estratégico de Antigo Puerto Madero, 1990.

2.3 Zoom in: identificando os quatro diques

2.3.1 Dique 1

Compreendida entre as avenidas Brasil e Estados Unidos, a parcela triangular correspondente ao Dique 1, durante o desenvolvimento do Plano Mestre, foi destinada ao Prédio Ferial, Centro de Exposições e Convenções, hotel e outros usos anexos. Em virtude da maior desvinculação do Dique 1 com as atividades urbanas do seu entorno próximo, foram propostas funções que possibilitassem o acesso da população em massa ao local (ver figuras 85 e 86). As edificações para o setor também foram pensadas para funcionarem de forma autônoma em relação ao restante do conjunto.¹⁵⁴ Em 2007, decorridos aproximadamente 16 anos da elaboração do Plano Mestre, deu-se início às obras de urbanização da margem leste do Dique 1, constituindo, assim, a última etapa de construção do projeto Puerto Madero (ver figura 87).

O desenvolvimento decorrido pela urbanização dos outros diques, no entanto, demonstrou a necessidade de ali se implantarem maior número de edificações residenciais e serviços que atendessem a atividade habitacional presente em todo o setor do Puerto Madero. Em função disso, abandonou-se a idéia das atividades anteriormente sugeridas, que acabaram por serem substituídas pela demanda atual do bairro, como supermercado, shopping center, grandes lojas de departamento, hotéis, teatro e torres residenciais e de escritórios. Além disso, para intensificar a vida noturna, prevê-se a construção de mais bares e pubs.¹⁵⁵ Conforme o projeto, da mesma maneira que nos diques restantes, os terrenos mais próximos ao rio serão ocupados por áreas verdes, destinadas ao

uso público e a quadras esportivas. Este é o único dique em que, atualmente, não existe nenhuma intervenção finalizada na borda leste, pois as obras encontram-se em princípios de urbanização. A etapa inicial da urbanização do Dique 1, que corresponde às moradias e aos locais comerciais, devem ser finalizadas em 2009.

A borda oeste, no entanto, já foi completamente reciclada a uso comercial, no térreo, e residencial (Galpão 14) ou de escritórios (Galpão 13, 15 e 16) nos pavimentos superiores (ver figuras 88 e 89). Correspondendo às atividades que reúnem grande quantidade populacional, no Galpão 15, foram projetadas oito salas de cinema. Segundo o padrão preestabelecido para a reciclagem dos antigos depósitos, os projetos de intervenção conservaram o perímetro externo e a estrutura original de tijolos aparentes dos antigos galpões. Às construções existentes foram agregadas estruturas metálicas nas cabeceiras ou, como no caso dos Galpões 15 e 16, adicionou-se um segmento de fachada composto por uma cortina de vidro. Dessa forma, ficou evidente o contraste entre as estruturas antigas e as contemporâneas. Nestes galpões, também foram adicionados volumes recuados em relação à fachada no pavimento de cobertura. Exceto os antigos galpões, no Dique 1, não haviam outras edificações históricas pertinentes à preservação.

Arrematando o extremo sul do conjunto de diques, foi implantado o Edifício Malecon, resultado da parceria de trabalho entre o escritório norte-americano HOK Internacional, autor do projeto, e do estúdio argentino Aisenson, que viabilizou a realização do empreendimento (ver figura 90). A privilegiada localização do edifício de escritórios torna-o visível de praticamente todos os pontos do Puerto Madero, conferindo-lhe a atribuição de marco local. Suas faces curvas favorecem a exploração da visual norte, voltada aos diques, ao centro de Buenos Aires, ao rio da Prata e à Reserva Ecológica. Ao sul, a fachada permite a visualização

¹⁵⁴ El trazado, relación morfológica e funcional con el Área Central. Usos e programas propuestos. Morfologías e tipologías. Op cit.

¹⁵⁵ Disponível em <http://www.clarin.com/diario/2008/02/24/laciudad/h-05415.htm>. Acessado em 28 de fevereiro de 2008, às 14h30min.

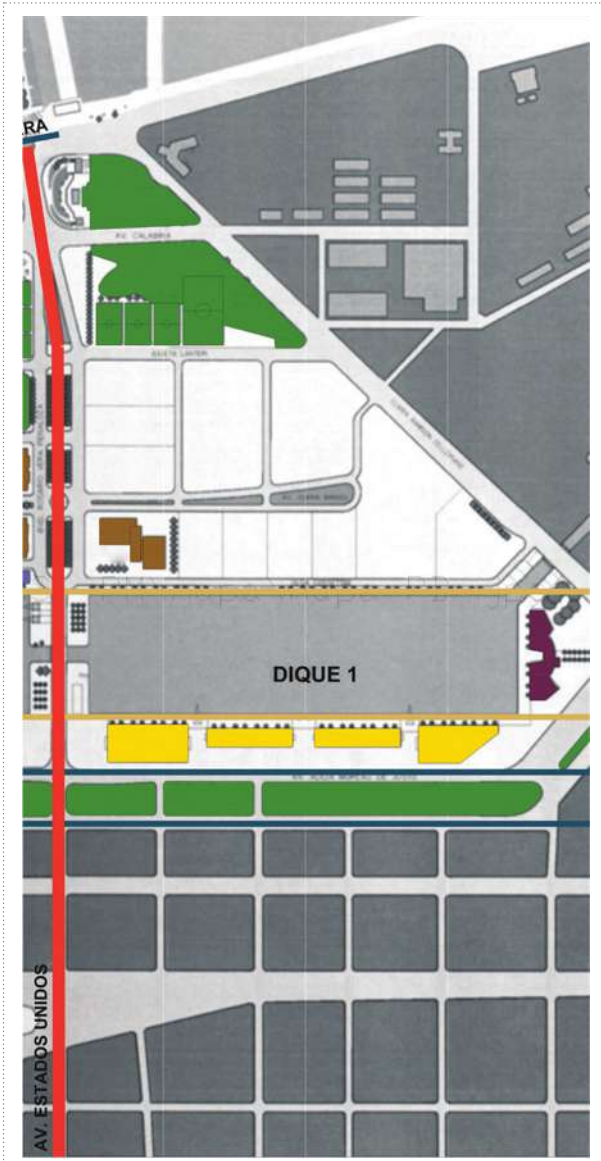


Figura 85. Implantação Dique.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

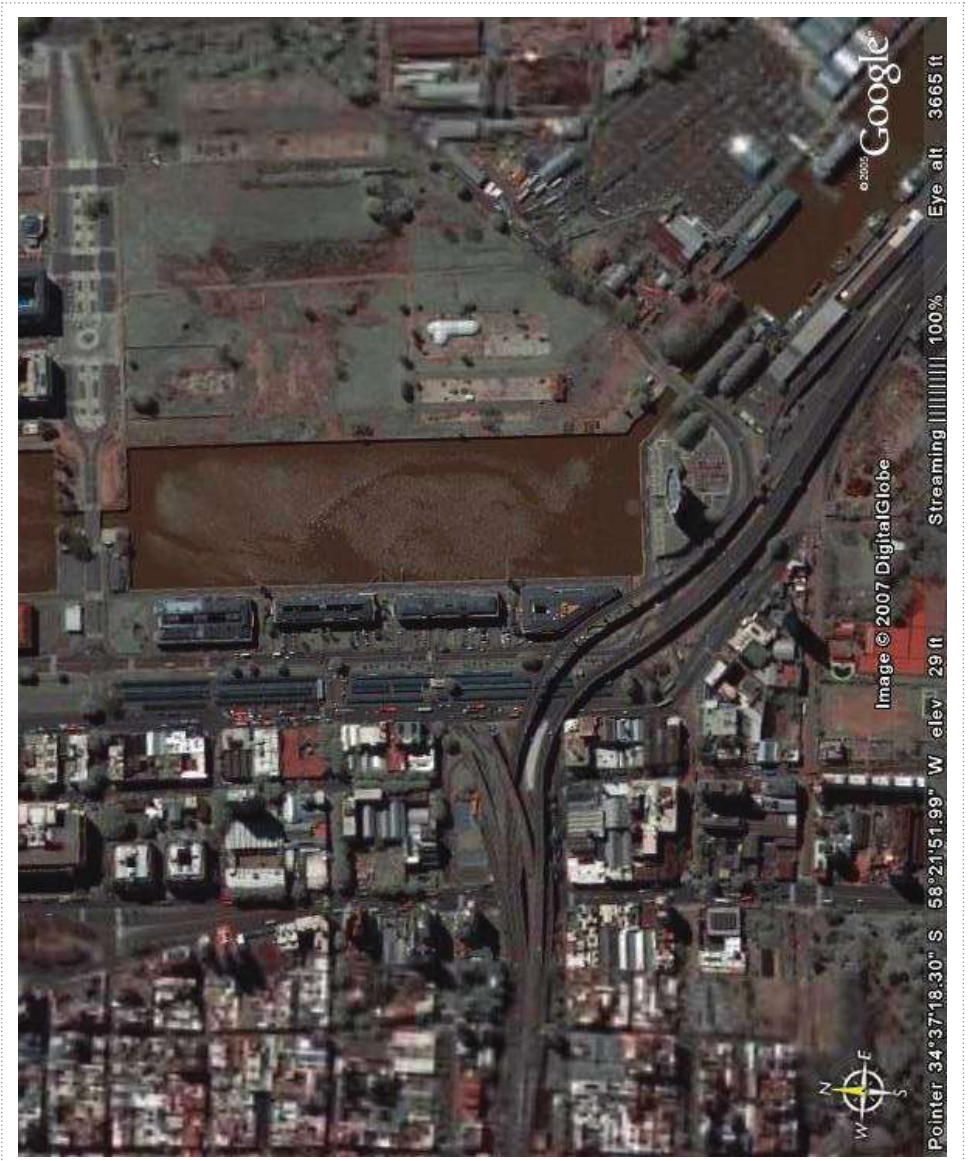


Figura 86. Foto aérea Dique 1.

Fonte: Google Earth.

da continuidade portuária que se estende em direção ao bairro La Boca. No térreo, a base comercial retangular busca a relação com os depósitos reciclados, localizados nas proximidades.¹⁵⁶ Conforme análises de Corona¹⁵⁷, imaginando a série de diques como uma larga avenida, o edifício Malecon consiste no fechamento sul da perspectiva desta ampla rua aquática.

Torna-se impossível desconsiderar, no extremo sul do Dique 1, a presença, do viadutos elevados da Autopista 25 de Mayo, que marcadamente contribuem para a perturbação e comprometimento da qualidade visual e espacial do limite meridional do Puerto Madero (ver figuras 91 e 92). Em contraposição ao extremo norte da série de diques, que se vincula ao centro urbano, neste ponto, ocorre um corte com a cidade existente. A falta de urbanização sob as estruturas da autopista e o cruzamento de avenidas rápidas no local contribuem para o afastamento das atividades e do uso populacional na região. Se comparado aos outros diques, o Dique 1 é o que apresenta menor movimentação de atividades e pessoas. O fato se deve tanto à falta de costura urbana com o entorno quanto à inicial etapa de desenvolvimento urbanístico que se encontra atualmente a região.

¹⁵⁶ Massuh, Laila Yazigi. Edifício premiado e com linhas contemporâneas é o novo marco de Puerto Madero. Revista Projeto Design, número 252, fevereiro de 2001, páginas 74 a 77.

¹⁵⁷ Martinez, Afonso Corona. Malecón, y después, sur... Revista Summa+ 41, páginas 73 a 82.

Figura 87



Figura 88



Figura 89



Figura 87: margem leste do Dique 1 em construção. Figura 88: vista do Galpão 15 a partir da avenida Alicia Moreau de Justo. Figura 89: relação do Galpão 16 com o viaduto da autopista 25 de Mayo.

Fonte: fotos da autora, 2007.

Figura 90



Figura 91



Figura 92

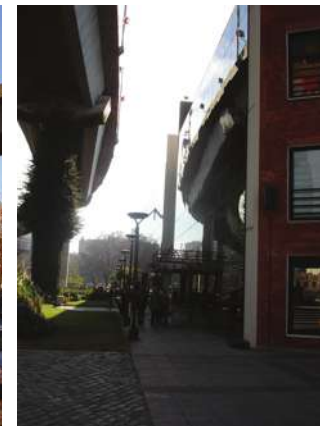


Figura 90: edifícios Malecon, implantado no extremo sul da linha de diques. Figuras 91 e 92: relação do Galpão 16 com o viaduto da autopista 25 de Mayo.

Fonte: fotos da autora, 2007.

2.3.2 Dique 2

Localizado no intervalo entre as Avenidas Estados Unidos e Belgrano, o conjunto leste do Dique 2 dá origem a um sistema de duas fileiras de quadras com 127 metros de comprimento, separadas por um bulevar (ver figuras 93 e 94). Estas edificações são destinadas predominantemente ao uso residencial, nos 7 pavimentos superiores e na cobertura, e ao comércio, no térreo. Em frente a essas edificações, implantam-se os prédios costeiros, que conformam a margem leste do dique. Também propostos como edifícios-quadra, os costeiros são destinados a atividades comerciais, no térreo, e a funções terciárias ou residenciais, nos 3 pavimentos superiores e cobertura. Destacam-se, nesta tipologia, os edifícios de escritórios projetados pela equipe de arquitetos do estúdio MSGSSS, que foram propostos como um conjunto de quatro elementos em frente ao canal. Embora se tenha construído apenas dois destes prédios, o projeto evidencia-se na margem leste do dique pelo contraste que estabelece com os antigos galpões reciclados.¹⁵⁸ A interrupção na seriação dos edifícios abre espaço para o posicionamento da praça aberta do setor, que faz parte do projeto denominado El Porteno Art District. Deste projeto fazem parte as edificações do Hotel Faena, a leste da praça, e as futuras instalações da edificação residencial El Aleph, projetada por Norman Foster, ao sul da mesma. A previsão é de que o conjunto seja inaugurado em 2010, simultaneamente às comemorações do bicentenário da Revolução de Mayo (ver figura 98).

Em toda a área do Dique 2, o Hotel Faena, cujo projeto de interiores é de Philippe Starck, representa, juntamente aos diques da margem oeste, a oportunidade de conservação das antigas estruturas que foram readaptadas ao uso contemporâneo. Anteriormente propriedade de

¹⁵⁸ Ver Edifícios costeiros, item 2.4.3

Molinos Rio de la Plata, a edificação de tijolos vermelhos era destinada ao armazenamento e elaboração do grão e ordenava o movimento dos barcos que descarregavam seus produtos na margem oeste dos diques e carregavam na margem leste farinha de trigo e outros cereais (ver figura 99). Em contraste à pesada construção de tijolos aparentes, e fazendo parte do mesmo complexo urbano, o El Aleph, de Norman Foster, é composto por elementos de vidro e metal, integrado ao espaço público a sua frente.

O primeiro projeto do arquiteto na América Latina é destinado a residências, comércio e escritórios. Conectadas às atividades hoteleiras e residenciais, na praça central, o projeto prevê o desenvolvimento de atividades culturais, conectadas ao espaço aberto dos diques. O projeto de Foster insere-se em um conjunto de distintas tipologias edificatórias, caracterizadas pela diversidade compositiva. A falta de unidade deste agrupamento de edificações é mais perceptível no Dique 2 pelo fato de ali se concentrar o maior número de construções, distribuídas muito próximas uma das outras. As tipologias variam entre edifícios periféricos à quadra, com vazio central, ou edifícios estreitos, que por si mesmos configuram a quadra. Além disso, o objeto livre, solto no espaço verde, é representado pelas torres. A multiplicidade compositiva apresenta-se não só na morfologia edilícia, mas também na diversidade de revestimento das construções, que varia entre a leveza do vidro à massa do tijolo aparente ou da pedra.

Em direção ao rio, a leste do agrupamento de edifícios, o tecido construído se dilui, passando a ser substituído pelo parque Micaela Bastidas. Fruto do Concurso Nacional de Anteprojetos Novas Áreas Verdes para Puerto Madero, o projeto, vencido pela equipe de Alfredo Garay, apresenta caráter de bairro, sendo proposto para se integrar às residências próximas a ele. O parque foi concebido como um sistema



Figura 93. Implantação Dique.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

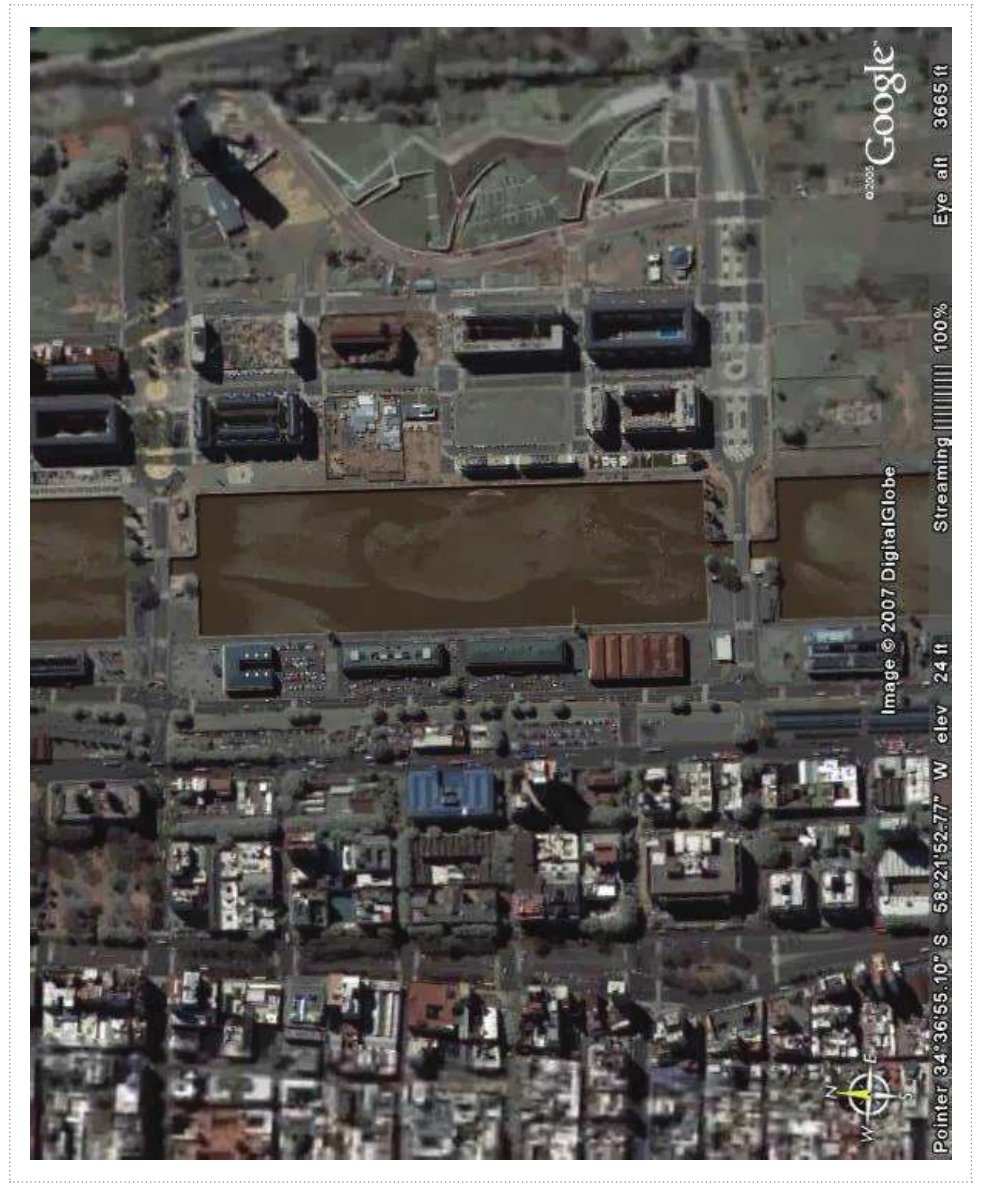


Figura 94. Foto aérea Dique 2.

Fonte: Google Earth.

de peças que, em sua articulação orgânica, faz a transição entre a costa ribeira e a zona edificada do setor.¹⁵⁹ Dividido em três distintos recintos, o espaço aberto é definido pela diferenciação de níveis, de materiais de construção e de espécies plantadas. Escadas e rampas de concreto, bem como os altos muros de gabião tornam-se os protagonistas da estruturação circulatória e espacial do parque. Esses caminhos, além de interligarem os recintos distribuídos em vários níveis, propõem a vinculação com o passeio da Costanera Sul, cuja recuperação e valorização também foram objeto do concurso para as áreas verdes do Puerto Madero¹⁶⁰ (ver figuras 101 e 102).

Seguindo, então, em direção ao rio, o parque une-se ao antigo passeio da Costanera Sul, desenhado pelo paisagista J.N. Forestier, em meados dos anos 20. Durante anos, símbolo de atividades recreativas e de lazer para os portenhos, reunindo multidões ao longo de sua margem, a Costanera Sul conforma a segunda borda aquática do conjunto Puerto Madero. Em função da declividade topográfica do centro ao rio, a avenida é conformada por taludes e escadarias, que possibilitam o acesso da população ao nível ribeiro. O projeto da avenida ajardinada simbolizou o princípio da retomada do contato urbano com o Rio da Prata. A partir disso houve a proposição de tantos outros projetos e jardins às margens ribeiras, colocando a Avenida Costanera Sul como catalisador do desenvolvimento do frente-água de Buenos Aires. Atualmente, de forma mais intensa nos finais de semana, a avenida concentra grande quantidade populacional, caracterizando-se como local de lazer e descanso. A falta de fiscalização e ordenação das bancas de ambulantes permite que estas invadam aleatoriamente o espaço de passeio dos pedestres, contribuindo para a depreciação

¹⁵⁹ Parque Micaela Bastidas. Revista Jardín, Anuário 2005. El Jardín em la Argentina – Agosto 2005, páginas 69 a 74.

¹⁶⁰ Ver Parque Micaela Bastidas, item 2.5.5.

desta área de lazer. A poluição visual é mais notável nas proximidades do Dique 2 pelo fato do local estar mais próximo do acesso à Reserva Ecológica (ver figura 103).

Ainda no setor leste do Dique 2, próximo aos parques, evidencia-se a presença das Torres El Faro, projetadas pelo escritório Dujovne – Hirsch y Asociados S.A. e destinadas exclusivamente ao uso residencial (ver figura 104). O conjunto é conformado por dois corpos de 45 pisos - atingindo 160 metros de altura -, unidos por passarelas e por um mirante no coroamento. Além de ter sido determinado em virtude da exigência de ser construído por etapas, o partido surgiu como resposta à obtenção das melhores orientações e visuais. Cada uma das torres tem acesso independente no pavimento térreo, através de um jardim integrado à extensa área de parque circundante ao prédio.¹⁶¹ Tendo em vista a demasiada altura das torres, no nível do pedestre, foi proposto um embasamento que, além de abrigar estacionamento, serviços e atividades de lazer, também cumpre a função de intermediador entre as torres e a escala humana. Constituinte a mais elevada construção do conjunto Puerto Madero, as Torres El Faro alcançaram o limite de altura permitido pela norma vigente no setor.¹⁶²

Do outro lado do canal, na margem oeste do Puerto Madero, implantaram-se as instalações da Universidade Católica Argentina (UCA) (ver figuras 105 e 106). A localização dos galpões na área central de Buenos Aires, com considerável área coberta, levou a universidade a adquirir quatro dos antigos depósitos para instalar suas faculdades e administração. Enrique Altuna, arquiteto autor do projeto, utilizou como estratégia a criação de um campus integrado à cidade, através da abertura de praças laterais às edificações e da proposição de um calçadão

¹⁶¹ Torres El Faro. Revista Summa+, nº 77, dezembro de 2005, páginas 180 a 187.

¹⁶² Ver Torres El Faro, item 2.4.5.



Figura 95



Figura 96



Figura 97

Figuras 95, 96 e 97: imagens das diferentes tipologias arquitetônicas presentes no Dique 2.

Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

na frente do canal para uso público. A proposta do arquiteto procurou preservar ao máximo os edifícios, demolindo apenas o necessário para solucionar questões importantes, como segurança, iluminação das circulações, flexibilidade da planta e maior rendimento dos espaços. Segundo os arquitetos houve a tentativa de outorgar um novo uso moderno às construções, sem modificar seu aspecto externo.

Parcialmente destruído por um incêndio, o Galpão 9 foi reconstruído para servir de porta de entrada ao campus, abrigando alojamentos para alunos e professores visitantes, quadras poliesportivas, ginásio, teatro, capela e sede da reitoria. Ao seu lado, os Galpões 10 e 11, que possuem plantas idênticas, foram destinados às salas de aula das faculdades, colocadas perimetralmente ao edifício. Algumas obras internas foram imprescindíveis para a reciclagem das edificações, como a execução do subsolo e da cobertura, a abertura de vãos para as escadas e a eliminação de algumas colunas centrais, o que ampliou o espaço de circulação. Atividades que requeriam maior quantidade de área construída, como o auditório e a biblioteca, foram colocadas no subsolo. No térreo, priorizou-se a implantação de serviços, restaurante e administração. No decorrer dos três níveis acima foram colocadas as salas de aula, e, na cobertura, propuseram-se os escritórios de administração das faculdades. Último a ser recuperado, o Galpão 12, destina-se a cursos de pós-graduação e à ampliação de residências estudantis.¹⁶³

¹⁶³ Massuh, Laila Yazigi. Reciclagem chega ao Porto. Op. Cit.

Imagens Dique 2. Figura 98: complexo onde se insere o projeto de Norman Foster, El Aleph. Fonte: <http://www.fosterandpartners.com/Projects/1337/Default.aspx>. Figura 99: edifícios-quadra vinculados ao espaço do parque, no qual se integra o Hotel Faena. Figura 100: bulevar central de ligação norte-sul do conjunto. Fonte figura 99 e 100: fotos autora, 2007.



Figura 98



Figura 99



Figura 100

Imagens Dique 2. Figuras 101 e 102: Parque Micaela Bastidas. Figura 103: acesso a área do Parque Natural Reserva Ecológica. Fonte: fotos da autora, 2007.



Figura 101



Figura 102



Figura 103

Imagens Dique 2. Figura 104: Torres El Faro com o Hotel Faena a frente. Fonte: fotos autora, 2007. Figuras 105: galpão 9 antes da intervenção. Figura 106: galpão 9 após a revitalização. Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero.



Figura 104



Figura 105



Figura 106

2.3.3 Dique 3

Delimitado entre o intervalo das avenidas Belgrano e Tte. Gral. Perón, o Dique 3 (ver figuras 107 e 108) relaciona-se, por proximidade, ao centro cívico de Buenos Aires. Não fosse o acentuado desnível entre a Praça Cólón e a cota dos diques, somado à barreira física gerada pela avenida de tráfego intenso Ing. Huergo, o conjunto de antigos depósitos e a praça aberta entre os galpões estariam diretamente interligados à Casa do Governo e à Praça Cólón. Como tentativa de salientar e prolongar o eixo da Avenida de Mayo, que inicia no Congresso Nacional e se estende até a Casa Rosada, propôs-se a implantação da Ponte de la Mujer sobre o espelho da água do canal portuário (ver figura 109). Primeira obra de Santiago Calatrava na América Latina, a Ponte de la Mujer localiza-se em frente ao centro cívico, simbolizando a continuidade sobre a água do eixo de Mayo. Destinada ao trânsito de pedestres a ponte reforça a ligação leste-oeste do setor, proporcionando a união direta entre a Avenida Alicia Moreau e o passeio terciário e comercial a leste dos diques. Dividida em três seções – duas fixas, em ambas as margens, e uma móvel, no centro, – a ponte abre-se, girando 90 graus, sobre o eixo cônico de concreto armado, para dar passagem à circulação de embarcações.¹⁶⁴

Situadas no prosseguimento do eixo de Mayo, em frente à praça aberta do dique, as antigas instalações da Junta Nacional de Grãos foram preservadas por determinação das normativas do Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero (ver figura 110). Caracterizadas pela seqüência de volumes cilíndricos, a edificação, juntamente com os antigos armazéns, no princípio do século XX, tornou-se símbolo de progresso e modernidade.¹⁶⁵ Considerando que a produção industrial dos

silos era inconveniente à nova proposta de reabilitação do Puerto Madero, o funcionamento do moinho foi desativado. Previsto para abrigar atividades culturais e institucionais, as antigas instalações encontram-se, atualmente, em desuso. Existe, no entanto, estudos de projeto, como o realizado pelo arquiteto Mariano Bilik, que propõe a adição de volumes anexos aos atuais, propondo a continuidade e integração com a forma existente.

Também construída no princípio do século passado, a antiga edificação Moinhos del Prata representa outro importante elemento histórico conservado na área do dique em estudo (ver figura 11). Pertencente ao grupo de seis prédios, distribuídos em cinco quadras entre os Diques 2 e 3, do Faena Art District, o projeto Los Molinos, de MC. Cormark & Asociados, destina-se a pontos comerciais, espaço cultural, museu e unidades habitacionais. As obras iniciadas em março de 2006 têm previsão de término em 24 meses. O projeto de 29.000 m² respeita as fachadas e os elementos históricos existentes, propondo as novas atividades ao redor do átrio central, onde antes se alojava o maquinário do moinho.¹⁶⁶ Em complementação às preexistências presentes no Dique 3, destaca-se a Fragata Sarmiento, ancorada no canal para abrigar o Museu Naval (ver figura 109). Construída na Inglaterra, em 1897, a embarcação fez parte da Escola Armada Nacional Argentina, tendo participado de dezenas de viagens pelo mundo. Após ser declarado Monumento Histórico Nacional, em 1961, o barco perdeu sua função náutica, conservando, em seu interior o mobiliário original e registros históricos, testemunhados por fotografias. No extremo leste do dique, às margens da Costanera Sul, as escadarias que antigamente davam acesso ao balneário público foram reconstruídas, conservando o estilo

¹⁶⁴ Ver Ponte de la Mujer, item 2.4.2.

¹⁶⁵ Bilik, Mariano. Tiempo para la arquitectura.

¹⁶⁶ Disponível em http://www.lanacion.com.ar/archivo/nota_id=757511&origen=acumulado&acumulado_id=, acessado em 02/09/2007, 23h49min.

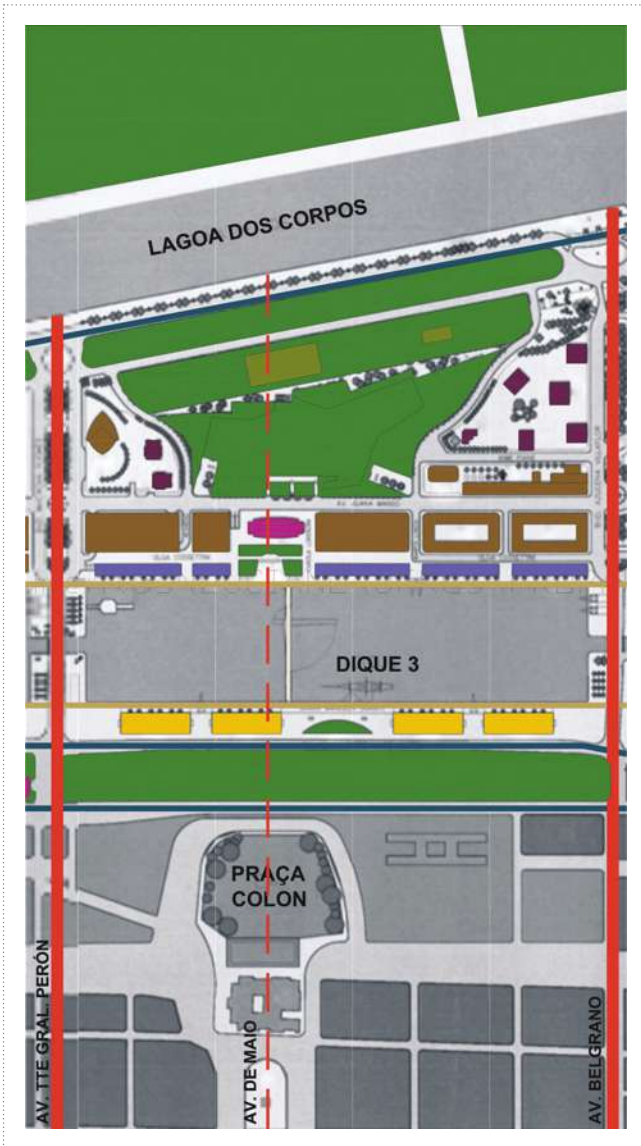


Figura 107. Implantação Dique 3.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.



Foto aérea Dique 3.

Fonte: Google Earth.

característico de sua época de construção. Em comparação com os outros diques restantes, o Dique 3 é o que apresenta os mais fortes condicionantes preexistentes em seu entorno próximo.

De maneira semelhante ao parcelamento proposto nos outros diques, a área é ocupada por edifícios-quadra, sendo que os quarteirões costeiros ao canal são caracterizados pela pouca largura e os demais pelo partido de corpo periférico ao lote, em que o miolo da quadra permanece vazio. Em virtude da menor profundidade entre a linha de diques e as margens da Costanera Sul, o Dique 3 é conformado por apenas duas fileiras de edifícios quadra, conforme atribuições do Plano Mestre. O largo bulevar que, no Dique 2, separa as duas fileiras de quadras largas, neste local, segrega a linha edificatória do parque que se abre no vazio gerado entre os conjuntos de torres. Diferentemente do Parque Micaela Bastidas, o Parque Mujeres Argentinas foi proposto para ser um espaço aberto em escala metropolitana. Também resultado do Concurso para as Áreas Verdes do Puerto Madero, o projeto priorizou a marcação da continuidade do eixo de Mayo, localizado na continuidade da Ponte de la Mujer (ver figuras 112). Para as áreas de circulação trabalhou-se com caminhos de concreto, materializado pelas escadas e pelas rampas, compostos juntamente aos muros de gabião, que acentuam as diferenças de níveis. Em contraste ao amplo espaço verde da cota mais alta, que é proposto para dar amplitude às elevadas torres, projetaram-se diferentes recintos, no nível mais baixo, que buscam a integração com as edificações e com a Costanera Sul. Em virtude de questões financeiras, no momento da execução do parque, solicitou-se a equipe vencedora que realizasse algumas alterações na proposta, como o corte do estacionamento subterrâneo e do espelho da água que marcava a continuidade do eixo de Mayo. Em fase de desenvolvimento e conclusão da obra, no período

de realização deste estudo, o parque tem inauguração prevista para o segundo semestre de 2007.

Destaca-se entre as torres implantadas no Dique 3, qualificadas predominantemente pelas funções terciárias, o edifício Repsol, projetado por César Pelli. O projeto, em execução em meados de 2007, apresenta partido de um prisma triangular, com altura de 160 metros, justaposto ao prisma térreo rotacionado (ver figura 113). Em seu entorno próximo foram propostas edificações residenciais, reforçando a atitude de promover a pluralidade de usos no mesmo espaço urbano. Somando-se às atividades residenciais e terciárias, voltado para a Avenida Tte. Gral. Perón, localiza-se o Hotel Hilton, projetado pelo estúdio de Mario Roberto Alvarez y Asociados, que além de dispor de atividades hoteleiras, agrega centro de convenções e apart hotel (ver figura 114).

A miscigenação de atividades é característica, inclusive, nos galpões revitalizados, que agregam comércio e serviços, no térreo, e moradia e escritórios nos pavimentos superiores. Entre os quatro depósitos do Dique 3, merece atenção a proposta do arquiteto Mariano Bilik para o Galpão 8. Destruída por um incêndio, a edificação foi completamente reconstruída, conservando o mesmo perímetro dos outros galpões, porém propondo uma releitura dos materiais de revestimento.¹⁶⁷ Considerando os depósitos restantes, os Galpões 5 e 6 receberam intervenção proposta pelo escritório argentino MSGSSS, que, assim como nos demais depósitos, sugeriu intervenções nas extremidades e na fachada voltada ao espelho d'água.¹⁶⁸ Todos esses prédios localizados na margem oeste do Dique 3 apresentam como entorno próximo as edificações do centro cívico de Buenos Aires e o prédio do Exército Nacional.

¹⁶⁷ Ver Ordem contemporânea: reconstrução Galpão 8, Dique 3, item 2.4.1.3

¹⁶⁸ Ver Ordem superposta: recuperação Galpão 5, Dique 3, item 2.4.1.2.



Figura 109



Figura 110



Figura 111



Figura 112

Imagens Dique 3. Figura 109: Ponte de la Mujer e Fragata Sarmiento. Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero. Figura 110: Antigas edificações da Junta Nacional de Grãos. Figura 111: Moinhos del Prata. Figura 112: Parque Mujeres Argentinas. Figura 113: Torre Repsol, de César Pelli. 114: Hilton Hotel e Figura 115: escadarias da Avenida Costanera Sul.

Fonte: fotos da autora, 2007.



Figura 113



Figura 114



Figura 115

2.3.4 Dique 4

Caracterizado pela menor profundidade entre todas as parcelas, o Dique 4 é, também, o que apresenta maior vinculação com o micro-centro urbano (ver figuras 116 e 117). Essa união é reforçada pelo prolongamento da Avenida Córdoba, que consiste numa importante artéria do tecido de Buenos Aires. Devido à proximidade com outros centros terciários, como a Praça Roma ou o Catalinas Norte, os edifícios da margem oeste do dique são destinados, em maior quantidade às atividades de escritórios (ver figuras 119, 120 e 121). O rápido desenvolvimento destes dois distritos financeiros despertou o interesse do mercado imobiliário para a demanda de edifícios de escritórios junto ao centro da cidade.¹⁶⁹ Nos antigos galpões reciclados o uso terciário concentrou-se nos andares superiores e na cobertura. No térreo, implantaram-se atividades comerciais, na fachada voltada ao canal, e serviços, no lado orientado à cidade. No extremo norte do dique e de todo o conjunto do Puerto Madero, implantou-se, num ponto estratégico de visibilidade e acessibilidade, a Torre Telecom (ver figura 118 e 119). Inicialmente concebida como parte de um par de torres que conformariam o pórtico de arremate setentrional do conjunto, o edifício abriga a sede de escritórios da empresa na Argentina. O projeto foi desenvolvido pelo escritório nova-iorquino KPF - Kohn Pedersen Fox Associates – e adequado ao contexto local pelo estúdio portenho Hampton – Rivoira e Asociados. Constituinto o primeiro edifício em altura do Puerto Madero, a torre é configurada por dois volumes interceptados, com diferentes alturas e tratamentos de fachada. O volume voltado aos diques, e posicionado perpendicularmente a este, propõe o arremate norte do passeio que margeia o canal e, ainda, busca a exploração das privilegiadas visuais do rio e do centro de Buenos

¹⁶⁹ Borthagaray, Juan Manuel. El desarrollo urbano del área antiguo Puerto Madero em la ciudad de Buenos Aires. Op. Cit.

Aires. Já o volume posterior a este, mais alto e com maior massa, responde ao contexto urbano, relacionando-se com a área Catalinas e Retiro. A base do prédio foi trabalhada com uma extensa praça seca que dá acesso ao hall e cumpre o papel de intermediadora entre a escala humana e a torre.¹⁷⁰

Onde, no desenvolvimento do plano mestre, propôs-se a segunda torre de fechamento norte do Puerto Madero, já na margem leste, foi construída a danceteria Opera Bay, que também funciona como bar e restaurante (ver figura 124). O local configurou-se como espaço de lazer para muitos trabalhadores do entorno, que finalizam o período de trabalho e ali se reúnem. É notável em quase todos os restaurantes e outros estabelecimentos de lazer do Puerto Madero a adaptação de suas ofertas aos distintos horários e públicos de atendimento, que variam no horário de almoço, vespertino e noite. A edificação costeira mais próxima do Opera Bay é o museu da Fundação Fortabat, projetado por Rafael Viñoly. A série de costeiros é complementada por edificações de escritórios com base comercial, que se relaciona com as atividades esportivas do Yatch Club, desenvolvidas sobre as águas do Dique 1 (ver figura 125).

Igualmente ao Dique 3, no Dique 4, em virtude da pouca profundidade entre a linha no canal e as margens da Costanera Sul, implantou-se apenas uma fileira de quadras. As edificações ali presentes são destinadas tanto ao uso terciário, quanto residencial e se relacionam com o espaço verde presente em sua fachada leste. Diferentemente aos Diques 2 e 3, onde o espaço verde público manifesta-se por parques projetados, no Dique 1, a área aberta volta-se a quadras escolares poliesportivas ou a canteiros centrais às vias de circulação

¹⁷⁰ Hohn, Pedersen & Fox, Hampton-Rivoira & Asoc., arqs. La primera torre. Summa+ 32, páginas 54 a 61.



Figura 116. Implantação Dique 4.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.



Figura 117oto aérea Dique 4.

Fonte: Google Earth.

veicular. Neste ponto, nas margens da Costanera Sul não se tem contato com as águas ribeiras, mas sim com uma área cercada, onde há obras de construção de um viveiro de plantas nativas (ver figura 120).



Figura 118



Figura 119



Figura 120

Imagens Dique 4. Figura 118: acesso norte do Puerto Madero, pela Avenida Córdoba. Figura 119: edificações da Praça Roma vinculadas ao acesso norte do Puerto Madero. Figura 120: contraste entre os guindastes do antigo porto e as novas edificações da Praça Roma. Fonte: fotos autora, 2007.



Figura 121



Figura 122



Figura 123

Imagens Dique 4. Figuras 121 e 122: edifício Telecom. Figura 123: edificações terciárias. Fonte: fotos autora, 2007.



Figura 124



Figura 125



Figura 126

Imagens Dique 4. Figura 124: Opera Bay em frente ao conjunto de edifícios do Catalinas Norte. Figura 125: Yacht Club. Figura 126: área cercada referente ao Parque Natural Reserva Ecológica. Fonte: fotos autora, 2007.

2.4 Zoom in: entrando na escala arquitetônica

A identificação das ocasiões de cada um dos quatro diques possibilitou o conhecimento do projeto de forma abrangente, a partir da qual foram selecionados os exemplares arquitetônicos de maior pertinência e interesse para estudo na escala do objeto. Após a averiguação do projeto por parcelas, sucede-se a segunda etapa de análise, que se baseia em um corte traçado na direção transversal do Puerto Madero, indo da cidade ao rio. Na análise que segue, o foco da pesquisa centra-se no âmbito arquitetônico, no qual a escala do usuário e as relações entre as distintas tipologias edilícias recebem destaque. O corte realizado no projeto estabeleceu um percurso, no qual se avaliaram as distintas tipologias arquitetônicas presentes na área. Em virtude do número extensivo de edifícios projetados no Puerto Madero, seria muito difícil verificar com profundidade todas as obras, até mesmo porque muitas delas ainda se encontram inconclusas. Além disso, a apresentação de todas as edificações presentes no local poderia resultar em uma catalogação arquitetônica, o que se distancia do objetivo principal da pesquisa. A questão de interesse é verificar as relações entre o Plano, como norma e como estrutura reguladora, e a cidade real, materializada por arquiteturas singulares, com suas características específicas. O corte transversal na área do Puerto Madero ilustra a heterogeneidade tipológica das edificações na direção leste-oeste do projeto, que se contrapõe completamente à homogeneidade presente na direção norte-sul (ver figura 127). O desenho foi elaborado ¹⁷¹ com o intuito de substituir o perfil genérico do projeto, tratado nos itens anteriores, por exemplos reais construídos, que demonstram a relação entre o projeto e a execução, fatores esses simultaneamente inseparáveis e irredutíveis à total coincidência.

¹⁷¹ Desenho desenvolvido pela autora no decorrer do estudo do projeto.

O corte traçado na direção da cidade ao rio examina as diferentes volumetrias e tipologias arquitetônicas presentes no setor. Esse corte, no entanto, não segue uma linha contínua da cidade ao rio, mas se compromete com a eleição de pelo menos um exemplar de cada faixa longitudinal – e por consequência tipológica - conformadora da proposta. Para a análise das qualidades arquitetônicas foram escolhidas edificações que apresentavam maior relevância como objeto de estudo, mais destacado vínculo com o entorno ou maior quantidade de material disponível para consulta. O corte inicia na margem oeste do Dique 3, em virtude da forte associação que este subsetor mantém com o centro cívico de Buenos Aires (ver figura 128). Neste lado do canal, foi analisado o projeto de reciclagem arquitetônica do Galpão 5 e de requalificação urbanística do Galpão 8. Sobre o espelho da água, o estudo foi focado na Ponte de la Mujer, de Santiago Calatrava, devido à sua importância como elemento emblemático para Buenos Aires. Na margem leste do canal, optou-se por examinar as edificações localizadas no Dique 2, em função da maior quantidade de material disponível sobre essas obras e, também, por ali estarem concentrados projetos de destacado significado formal. Assim, no Dique 2, foram analisados os Edifícios Costeiros, o Madero Plaza e as Torres El Faro. Em um momento seguinte, em que se tratou do Concurso Nacional para as Áreas Verdes do Puerto Madero, examinou-se o projeto para o Parque Micaela Bastidas, também localizado no Dique 2. Através da investigação mais apurada dessas edificações, podem-se discutir e tangenciar temas do debate urbano que abrangem assuntos como a requalificação do patrimônio instalado, bem como o resgate da moradia e do espaço verde localizado na área central da metrópole. A análise projetual é acompanhada de diagramas que objetivam explicitar e desfragmentar os diversos componentes configuradores da extensa parcela urbana.

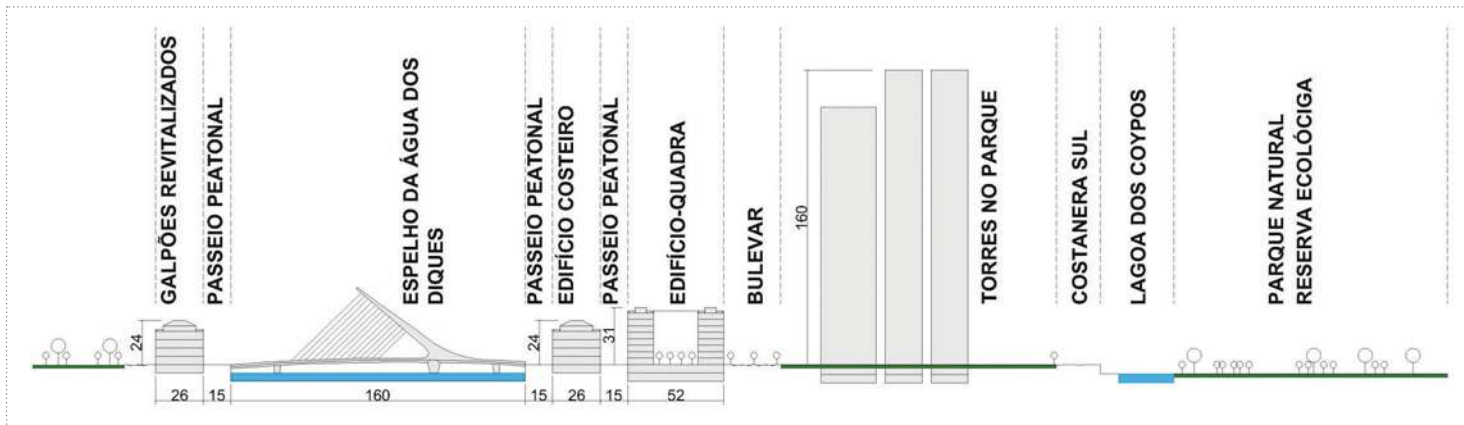


Figura 127. Corte transversal do Puerto Madero, traçado na direção da cidade ao rio.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

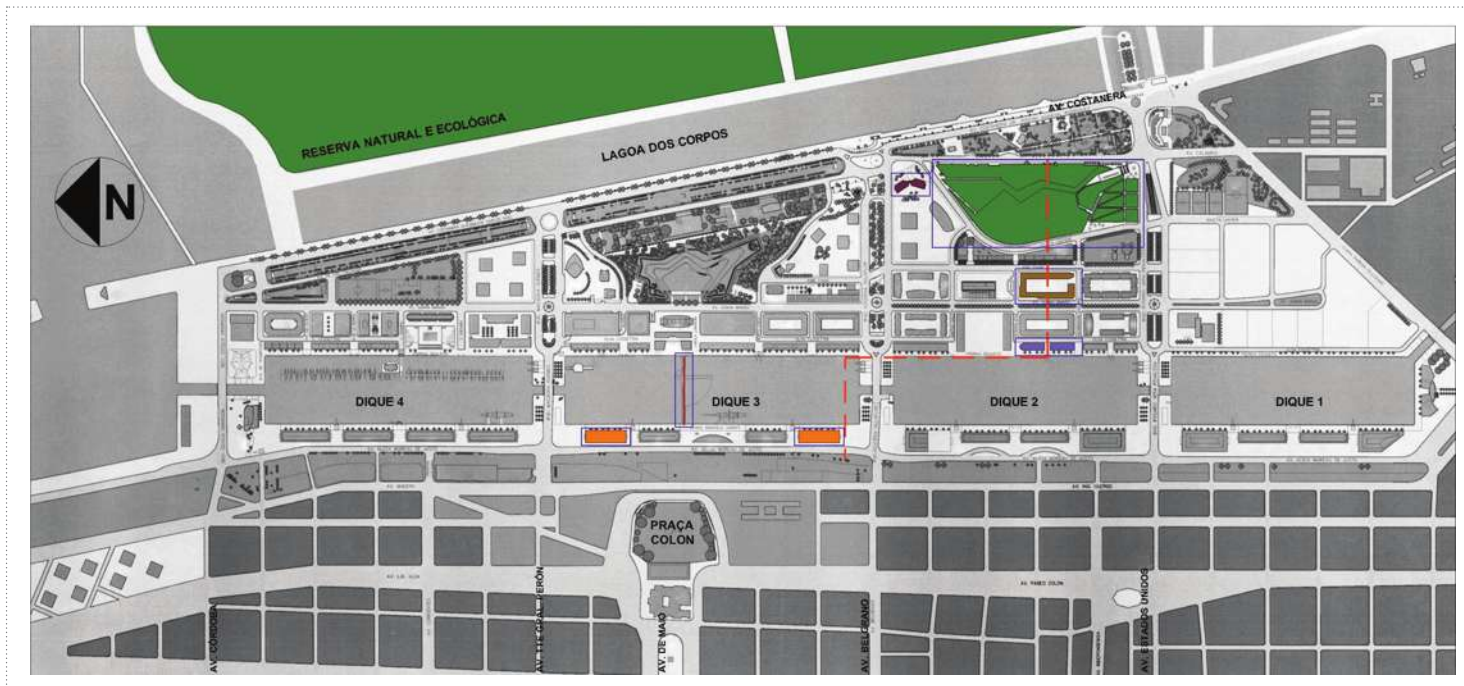


Figura 128. Implantação do Puerto Madero, destacando a linha de corte e as edificações analisadas.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

2.4.1 Galpões portuários

*“A função cria a forma, mas o que se faz de uma forma quando a função inicial desapareceu? Uma forma existente pode acolher uma nova função? Todo o trabalho sobre edifícios existentes gira em torno da dialética forma e função: uma reconversão tem êxito unicamente quando existe uma adequação entre a nova função e a forma existente.”*¹⁷²

Paulatinamente, a partir de 1991, com a licitação dos primeiros cinco galpões, iniciou-se a reinserção dos antigos depósitos portuários no conjunto urbano. Ocorreram sucessivas licitações que obtiveram grande êxito, de modo que, em função disso, a recuperação dos depósitos concretizou-se em curto tempo. A venda das antigas edificações gerou fundos para que a Corporação Puerto Madero executasse os serviços de infra-estrutura. O Plano Mestre para a urbanização da margem leste, já analisado, desenvolveu-se simultaneamente ao processo de reutilização dos antigos depósitos portuários a oeste dos diques, utilizando-se, também, da verba adquirida com as primeiras licitações. A reconversão dos diques destinou-se à elaboração de uma oferta dirigida a moradias, escritórios, restaurantes e universidades privadas. O processo de recuperação dos depósitos iniciou no dique 4, situado ao norte da área, na zona de mais fácil vinculação com a cidade. Funcionalmente, os depósitos reproduzem uma seqüência similar a respeito de acessos e usos, voltando a maior parte das atividades ao espaço público interior – margem dos diques - e deixando para a rua da cidade os acessos menores e os serviços de apoio.

¹⁷² Robert, Philippe. Reabilitação – reconversão. A arquitetura como palimpsesto. Metamorfose – O valor do tempo na arquitetura. Revista Arquis, nº 4, Revista do Centro de Investigação em Arquitetura – Universidade de Palermo – Editorial CP67, página 09.

Os *docks*¹⁷³ do Puerto Madero transformaram-se em um pólo de atração para as empresas que buscam uma variante ao tradicional centro ou, então, para os habitantes que almejam estabelecer-se próximo ao rio. A atitude traz consigo o espírito contemporâneo de instalar-se em um local aberto à paisagem. Descongestionar a área central da cidade e reafirmar sua relação com o rio está entre os objetivos implícitos na operação iniciada com a recuperação dos armazéns. No que se refere ao âmbito arquitetônico, invariavelmente, as propostas para os antigos depósitos acarretaram a intervenção em estruturas históricas consolidadas. Manteve-se o corpo principal dos edifícios existentes, que foram trabalhados com distintos elementos compositivos, como forma de fornecer identidade própria a cada componente do conjunto de marcada regularidade formal.¹⁷⁴

A preservação e a reutilização dos *docks* devem-se ao reconhecimento do valor histórico, patrimonial e evocativo que representam para Buenos Aires. Puerto Madero sempre teve sua imagem associada à configuração linear de seus armazéns, desde sua origem de uso comercial até a atualidade de atividades mistas. Contando com similar dimensão e arquitetura, os depósitos organizam-se em uma fila de espaçamentos regulares entre si, configurando a fachada urbana em frente ao rio da Prata. A estrutura em faixa apresenta-se à cidade marcada pela série de 16 galpões avermelhados, que se interpõe às visuais das ruas do tecido de Buenos Aires, de forma a participar da perspectiva do centro da cidade. Decidiu-se por preservar e reutilizar os *docks* devido ao reconhecimento do valor histórico, patrimonial e evocativo que representam para Buenos Aires.

¹⁷³ Alfonso Corona Martinez supõe que a denominação de docks para os depósitos seja pura metonímia, pois seu verdadeiro significado refere-se aos diques.

¹⁷⁴ Glusberg, Jorge; Mereles, Louise Noelle; Purini, Franco. Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados. Museo Nacional de Bellas Artes, Buenos Aires. Página 82.

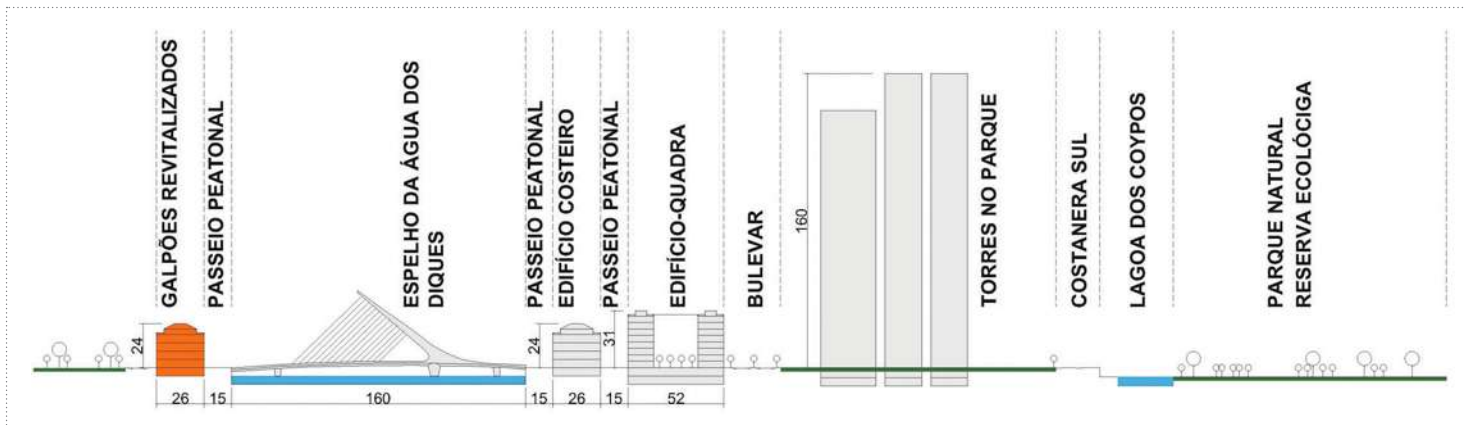


Figura 129. Corte transversal do Puerto Madero, marcando o posicionamento da linha de antigos galpões portuários revitalizados.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

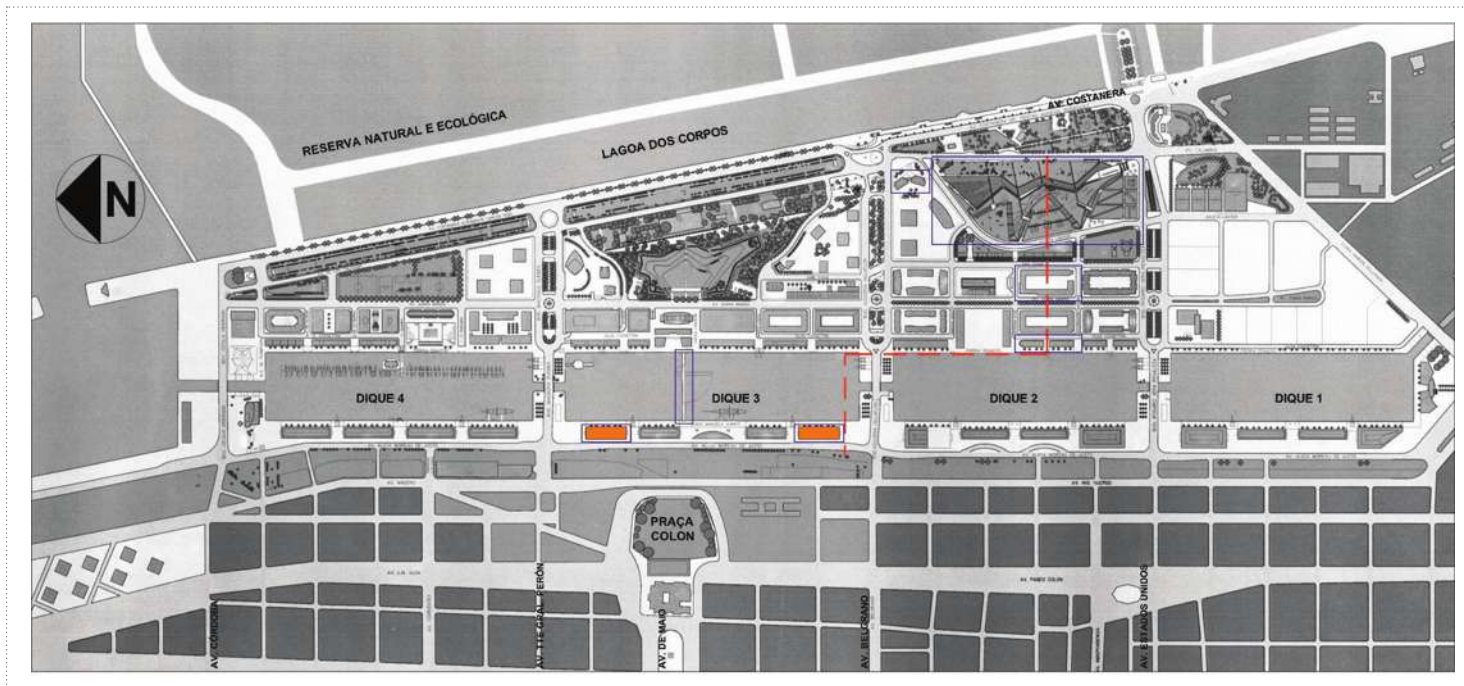


Figura 130. Implantação do Puerto Madero, marcando o posicionamento dos galpões portuários analisados.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

2.4.1.1 Ordem existente: os galpões portuários

Concebidos pela empresa Hawkshaw, Son & Freytag, na Inglaterra, e montados em Buenos Aires por seus representantes técnicos, os edifícios utilizados como galpões e armazéns resultam, junto à arquitetura ferroviária, na expressão mais clara da importação da tecnologia industrial inglesa na Argentina. Caracterizando-se pela grande qualidade construtiva, os galpões foram considerados aptos à reutilização, decorrido aproximadamente um século de sua execução. Construídos entre os anos de 1900 e 1905, são de três ou quatro pisos e sótão, de estrutura de concreto ou ferro e madeira, com cimento de pedra e acabamento em tijolos vermelhos. A sólida construção dos galpões possui estruturas aptas a suportar grandes sobrecargas, caracterizando-se por uma modulação própria de lógica construtiva das obras industriais: 3,25 no sentido longitudinal e 4,5 metros no transversal (ver figura 131). Os pilares são octogonais e diminuem de seção à medida que aumentam os níveis. As modificações implantadas devido às mudanças de atividades, de galpão depósito a edifício universitário, residencial ou comercial, implicaram demolições interiores. O perímetro externo, no entanto, foi integralmente conservado, tendo sido admitidas intervenções adicionais ao volume original em suas extremidades e na cobertura. No geral, entretanto, as reformas não requereram reforço estrutural, visto que os galpões foram projetados para suportar os elevados pesos das cargas ali estocadas.

Além de contarem com um monta-carga e uma escada, devidamente encaixadas na estrutura de concreto armado ou de ferro e madeira, os galpões apresentavam paredes corta-fogo que segmentavam a edificação em três partes. As aberturas de ferro fundido são compostas junto a pilares e arcos sobre as janelas, cujo uso juntamente com tijolo à vista, explorado segundo suas próprias qualidades, resultou nesses

edifícios já incorporados à imagem da cidade e que formam parte do patrimônio arquitetônico e cultural da capital argentina. Um dos principais atrativos das construções industriais do início do século é sua categórica imposição construtiva e arquitetônica. Através de suas ritmadas fachadas compostas por base, fuste e coroamento, os antigos depósitos portuários expõem-se à cidade como elementos de serviço e produção (ver figura 132). Entre tantos fatores que se destacam para a defesa de sua reutilização, a nobreza, o rigor e a solidez das construções podem ser citados como fatores preponderantes.

Segundo definições de Corona Martinez, os armazéns configuram-se como objetos bilaterais que cumprem o papel de definidores dos espaços antagônicos: a margem urbana e a fileira aquática dos diques. Dessa forma, o “incompatível” espaço entre os galpões caracteriza a “articulação, transição e resolução dessas duas ordens espaciais.” Sob a ótica do pedestre, esses espaços são fundamentais para a integração com outras praças, já na escala veicular, constituem os pontos de percepção da presença dos diques. *“Urge a necesidad de colonizá-las, caso se pretenda que o passeio pela costa dos diques tenha vida e que o passeio sobre a Avenida Dávila seja mais que a margem de uma via rápida.”*¹⁷⁵

Sistematicidade compositiva consiste na principal característica dos galpões do Puerto Madero, dado o ritmo homogêneo de sua distribuição (ver figura 133). Do ponto de vista lingüístico, os armazéns aproximam-se tanto à complementação, ao inserir-se na ambientação portuária, quanto de oposição, ao estabelecer a contradição novo-velho. Adotou-se como concepção de intervenção nos antigos depósitos o conceito de adição aos edifícios temporalmente velhos, porém estruturalmente flexíveis a usos contemporâneos (ver figuras 134 e 135). Distintas pro-

¹⁷⁵ Martinez, Alfonso Corona. Variaciones em Puerto Madero. Revista Summa+ nº 26, página 34.

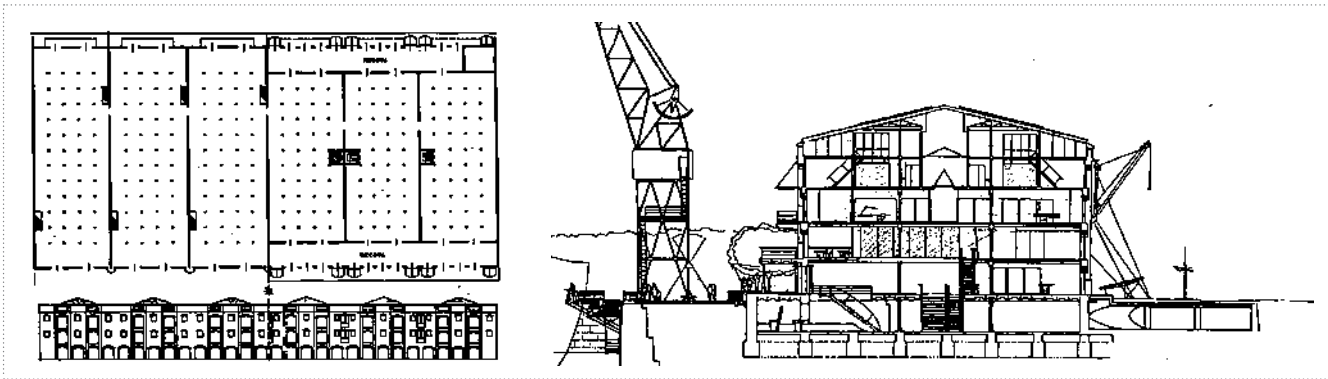


Figura 131. Corte transversal, planta baixa e fachada e de um depósito portuário antes da revitalização.

Fonte: IPU, Inventário de Patrimônio Urbano. Buenos Aires – Puerto 1887 – 1992.

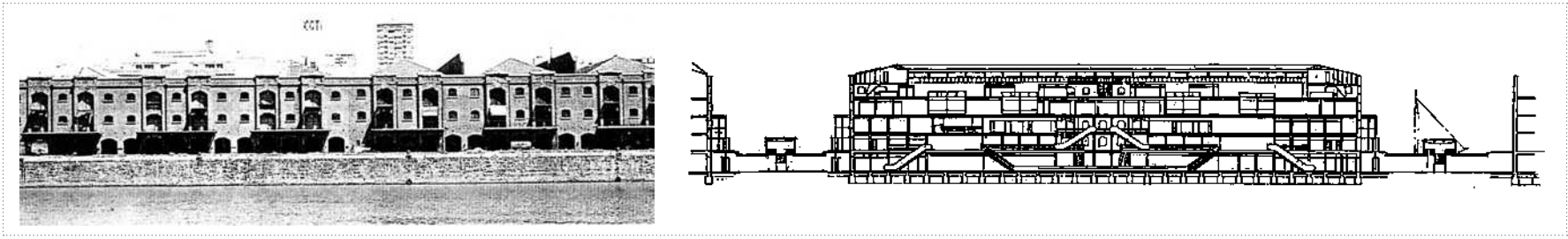


Figura 132. Fachada e corte longitudinal de um depósito portuário antes da revitalização.

Fonte: IPU, Inventário de Patrimônio Urbano. Buenos Aires – Puerto 1887 – 1992.

Figura 133: vista aérea dos diques e galpões do Puerto Madero. Figura 134: galpão portuário antes da recuperação. Figura 135: galpão portuário após da recuperação. Fonte: arquivos cedidos pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.



Figura 133

Figura 134

Figura 135

postas conjugam e ressaltam no edifício os opostos entre memória e presente ou entre modernidade e historicidade.

Elementos contemporâneos foram inseridos nas estruturas históricas, diferenciando-se claramente da regularidade volumétrica da edificação original e reforçando a contraposição entre os dois tempos. A adição de novas partes sobre a ordem existente consiste na característica mais marcante do projeto de readequação dos galpões. Os projetos de reutilização dos armazéns respeitam o entorno de características portuárias, a escala e a volumetria prismática do objeto existente, qualificando as novas intervenções pela colagem, superposição e intersecção de elementos que dialogam com a massa construída. Estruturas metálicas e de vidro concretizaram a formalização do novo sobre o velho, provocando a simultânea relação de contraste e harmonia entre os materiais. Singulares elementos, como varandas, marquises ou mesmo os anexos laterais, salientam-se na regular composição de aberturas da fachada não só pela alteração do material utilizado, mas também, e principalmente, pela diferenciação geométrica. As propostas refletem distintas maneiras de convivência das antigas peças obsoletas com a cidade atual.

Os projetos primaram pelo respeito à força do volume de tijolos e a seu caráter industrial, optando pela preservação da massa edilícia. Essencialmente houve poucas modificações no perímetro exterior, onde foram mantidos os revestimentos externos e as aberturas originais, agregando-se aberturas no térreo, especialmente nas cabeceiras, onde se estabelece a conexão entre as praças. As intervenções laterais constituem os pontos de maior notoriedade de intervenção, onde as delgadas estruturas de ferro se salientam da pesada massa construída de tijolos aparentes. Elementos extremos expõem-se como peças que assinalam as pontas e estabelecem a relação entre os galpões, valorizando os antigos depósitos e conferindo-lhes um aspecto contem-

porâneo. Essas peças, somadas às extensas varandas voltadas para os diques ou para os grandes panos de vidro de algumas propostas, visivelmente emergem na composição edificatória. As antigas construções revisam alguns elementos modernos inexecutáveis na trama urbana convencional, como o terraço-jardim ou a *“promenade arquitectural’ corbusiana em seu esplendoroso espaço central, o dúplex e as plantas flexíveis nos altos edifícios.”*¹⁷⁶

O projeto de reutilização de cada um dos 16 galpões incorpora alguma peculiaridade compositiva que marca a diferenciação da proposta. Genericamente, no entanto, é possível estabelecer que, além das cabeceiras, os eixos verticais de circulação e tomada de luz, inseridos em pátios interiores, e a nova cobertura da edificação – recuada e com estrutura metálica - destacam-se como elementos focais comuns a todas as intervenções. Dessa maneira, a linha de docks dispostos lado a lado forma um corredor multiuso, abrigo comércio, trabalho, moradia, atividades profissionais e de lazer. No térreo, concentram-se variadas lojas, restaurantes e até cinema. Nos pavimentos acima, desenvolvem-se pequenas residências ou escritórios. Considerando que a planta dos galpões mede 26 x 112 metros e que as atividades desenvolvem-se em cinco pavimentos (subsolo, térreo, três níveis e cobertura), pode-se dimensionar a enormidade de área que a reutilização de cada um dos galpões resgatou à zona central de Buenos Aires. A cada armazém reciclado, o centro urbano recebe aproximadamente 15.000 m² de área em funcionamento, totalizando, só na linha de docks, a reativação de 240.000 m² em um sítio privilegiado da cidade. A reconversão dos galpões representa, literalmente, a linha de frente que impulsionou o

¹⁷⁶ Varas, Alberto, arquiteto. Paseo del Puerto – Condomínio Dock 8. Puerto Madero – História, UCA, Dock 8. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 56 a 61.

avanço da cidade em direção ao rio.

Projetar um edifício de atividades novas em um molde de outra tipologia – um depósito portuário – consiste no grande, e também, interessante, desafio dos arquitetos. A tipologia baixa e longilínea adotada para as novas instalações contrapõe-se às torres não só pelas diferenças físicas, mas também porque estimula a vida na rua e a relação interior- exterior. No caso dos galpões portuários, a forma provém de sua função, contudo, quando se procede a uma intervenção com alteração de uso, essa equação é revisada: a função deve estar contida na forma preexistente. O grande desafio do projeto é definir novos usos em um molde da tipologia de um depósito portuário. Devido à rapidez dos acontecimentos em tempos contemporâneos é válido destacar que normalmente as formas são mais temporalmente perduráveis do que as funções.¹⁷⁷ Em decorrência disso, priorizou-se, para os antigos armazéns do Puerto Madero, a perpetuação física das construções que são símbolos da história de Buenos Aires. Ao adaptar-se aos novos usos, sem qualquer conflito, a reciclagem dos *docks* enfatiza a perpetuação dos significados urbanos. Reciclar pode ser uma correta e adequada denominação ao caso em questão, pois faz menção ao término de um ciclo e o princípio de outro.¹⁷⁸

A recuperação dos galpões simboliza a atitude de perceber nostalgicamente a cidade, que se recompõe e se demonstra com uma nova imagem. Tais atitudes de requalificação e atenção urbana representam o princípio da *“aquisição da qualidade metropolitana de olhar-se a si mesma”*.¹⁷⁹ Através da reativação funcional dos armazéns, localizados

¹⁷⁷ Manteola, Flora. Las formas y su destino contemporáneo. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 50 a 53.

¹⁷⁸ Güiraldes, Pablo. Oficinas com amarras. Summa+ nº 11, página 24.

¹⁷⁹ Varas, Alberto. Los Docks de Puerto Madero: una oportunidad urbanística y un momento de reflexión sobre la arquitectura de la ciudad. Revista Arquis nº 1, páginas 60 e 61.

em uma região estratégica para a cidade, manifesta-se a viabilidade de revalorizar as antigas zonas urbanas, sem, contudo, menosprezar a sua identidade. O ato de preservar esse bem patrimonial histórico e, depois convertê-lo a outro uso, explicita as variadas possibilidades de readaptação das antigas estruturas ao convívio da cidade contemporânea. Mais do que isto, comprova o protagonismo dos atores urbanos na continuação da memória formal da cidade.

2.4.1.2 Ordem superposta: recuperação Galpão 5, Dique 3

Entre os 16 galpões revitalizados, optou-se por realizar o estudo no Galpão 5, devido à associação que mantém com o entorno: localizado no ponto de intersecção com a Avenida J.D. Perón, relaciona-se com o eixo da Praça de Mayo (ver figuras 129 e 130). Do ponto de vista urbano, o armazém 5 do dique 3 conforma o limite leste do amplo espaço formado pela Praça Colón, o Correio Central e o Ministério do Exército. Em frente ao galpão 5, do outro lado do dique, situam-se as instalações dos antigos silos da Junta Nacional de Grãos. A interligação entre ambos, às margens do espelho da água, é realizada pela Ponte de la Mujer - projetada por Santiago Calatrava -, posicionada em frente à edificação de análise e na continuidade do eixo da Avenida de Mayo. Todos esses elementos configuram o entorno próximo do objeto analisado, colaborando para o reforço das relações entre as estruturas patrimoniais preservadas e as intervenções urbanas contemporâneas.

Seguindo projeto da equipes dos arquitetos Dujovne-Hirsch, Juan Carlos Lopez e Asociados e Manteola, Sanchez Gómez, Santos, Solsona, Salaberry (MSGSSS), esses galpões foram reciclados com o intuito de atender ao programa de moradias nos pavimentos altos e de comércio e serviços no pavimento térreo. As antigas estruturas subter-

râneas destinaram-se a espaços de uso coletivo da edificação e ao estacionamento. No caso deste projeto, que visa à alteração de uso em uma ordem compositiva consolidada, o grande desafio é a conjunção da identidade edificatória a uma expressão contemporânea de forma e função (ver figuras 136 e 137).

Embora configurem interessante matéria-prima, as qualidades arquitetônicas do edifício não foram suficientes para a transformação do antigo depósito de mercadorias em espaço para moradias. Medindo 26 metros de largura, a edificação estava submetida a obscuras zonas interiores, constituindo o ponto de partida para a intervenção: abertura de um rasgo longitudinal ao longo de todo o prédio, visando à entrada de luz natural no interior de toda a edificação (ver figura 138). O centro da massa construída foi perfurado até atingir o subsolo, onde se criou um jardim interior que congrega as áreas de uso social da edificação. Além de garantir boa luminosidade aos distintos níveis, o vazio central à edificação promove integração visual entre os pavimentos, de forma a evitar a formação central de halls escuros e fechados. Geometricamente, o corte não corresponde à malha original do edifício, tendo sido assim proposto como forma de explicitar a transgressão às preexistências. Mediante a inserção de plantas e do jogo de luzes e cores, o vazio interior sugere a criação de uma paisagem interna contemporânea com características próprias, contraditórias à imagem externa da construção.¹⁸⁰

Externamente, as alterações seguem os mesmos princípios de evidenciar as intervenções novas, distanciando-se de qualquer mimetismo com o existente. Assim, a leveza das brancas estruturas de metal e de concreto dos anexos laterais e das bancadas frontais visivelmente

se destaca da massa edificada de tijolos aparentes. Volumes troncopiramidal, implantados nos extremos norte-sul, abrigam terraços cobertos em cada nível. De igual maneira, uma extensa varanda horizontal, que corre ao longo de toda a fachada voltada ao dique, incorpora-se às unidades do primeiro pavimento. Na fachada oeste, de maior vinculação com a cidade, manteve-se a composição ritmada das aberturas, tendo sido inseridas apenas pequenas varandas que se projetam do volume. No pavimento térreo, salientes marquises metálicas marcam o hall de acesso aos pavimentos superiores. Adotou-se como conceito de projeto a superposição de formas contemporâneas à regularidade formal do prisma de tijolos aparentes existente (ver figuras 139, 140, 141 e 142).

Quanto ao programa de necessidades, os andares superiores atenderam a 100 moradias, propostas como um conjunto diferente da habitação tradicional do tecido portenho. Empregou-se o conceito de espaço único, onde os ambientes de trabalho, lazer, serviço e descanso podem estar integrados ou segregados por estruturas leves. Ou seja, uma unidade flexível à ligação entre estar e dormitório, entre cozinha e estar ou entre área de trabalho e de lazer. Apesar do seu amplo significado, os “lofts” foram sugeridos como um espaço capaz de abrigar múltiplas atividades não-estruturadas na moradia tradicional. A proposição de uma tipologia residencial flexível ambiciona a recuperação de um espaço não-específico, porém aberto à imaginação de locais personalizados. As estruturas espaciais fixas e definidoras restringem-se ao perímetro continente da unidade e às conexões de serviços (shafts), situadas estrategicamente a fim de proporcionar variadas combinações de planta (ver figuras 143, 144, 145 e 146). Propuseram-se distintos limites à parcela residencial com o intuito de criar variadas superfícies e conformações espaciais internas. No último pavimento, devido à cria-

¹⁸⁰ Glusberg, Jorge, Mereles, Louise Noelle, PURINI, Franco. *Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados*. Museo Nacional de Bellas Artes, Buenos Aires. Página 82.

Figura 136



Figura 137

Figura 138



Figura 136: intervenção contemporânea no Galpão 5, Dique 3 fachada: oeste e sul. Fonte: arquivos cedidos pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

Figura 137: intervenção contemporânea no Galpão 5, Dique 3, fachada leste e norte. Fonte: Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados.

Figura 138: vista pátio interno do Galpão 5, após a revitalização. Fonte: Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados.

ção de um andar de cobertura, propôs-se uma distinta tipologia residencial, formada por apartamentos duplex. O volume projetado para o coroamento do prédio - executado em vidro e metal - foi deslocado do plano da fachada, conformando um terraço perimetral ao redor de toda a edificação.¹⁸¹

Seguindo a idéia de varanda aberta ao exterior, no pavimento térreo, os restaurantes estão voltados à fachada aberta aos diques e conectados a espaços abertos e cobertos. Ainda no pavimento térreo, porém, na fachada que se abre ao centro urbano, foram concentradas as atividades de comércio e serviços. O subsolo foi recuperado como área vital do edifício, abrigando atividades condominiais, como sauna, vestiários, salas de jogos, etc. Estas atividades, assim como as 100 vagas de automóveis construídas no pavimento subterrâneo, fora das delimitações prediais, interligam-se diretamente aos espaços centrais e núcleos de circulação do prédio. No antigo depósito portuário, entre subsolo e cobertura, revitalizaram-se seis pavimentos que abrigam múltiplas atividades.

2.4.1.3 Ordem contemporânea: reconstrução Galpão 8, Dique 3

Situado no mesmo dique 3, o galpão 8 foi completamente reconstruído, em virtude de um incêndio ocorrido em 1992, apresentando-se como uma releitura contemporânea dos antigos armazéns de tijolos aparentes. Devido ao cumprimento das normas urbanísticas, o novo projeto conserva o perímetro externo da antiga construção que ali se encontrava (ver figura 147). Claramente a nova proposta demonstra-se contrastante com relação aos velhos depósitos em termos de composição e de materiais de construção. Contudo, no que diz respeito à

volumetria, o projeto dá continuidade à linearidade formal do conjunto na qual está contido, reproduzindo um bloco de pouca largura e vantajoso comprimento (26 x 100 metros). Mariano Bilik, autor do projeto - ao lado de seus associados, dos escritórios Baudizzone- Lestard- Varas e Sergio Fryd- Juan José Szewc Arquitetos e dos engenheiros Norberto Fligler e Mario Kogan – explica o projeto através da concepção de um navio ancorado nos diques do Puerto Madero. A idéia é reforçada pelas colocações de Corona, na qual confere o caráter náutico às passarelas interiores ou ao terraço de madeira da cobertura, denominado como a *“cobertura superior do transatlântico, que domina o espelho da água do dique”*.¹⁸²

*“Foi Le Corbusier que introduziu no imaginário da arquitetura moderna os navios, neste lugar não parecem arbitrários. Esta analogia intensifica-se olhando o edifício desde o lado da água. Ali as sucessões de varandas dos pavimentos altos podem ser vistas como similares às plataformas salientes dos velhos docks destinados a carga ou descarga de mercadorias, mas também o recuo dos pisos superiores e as esquadrias inclinadas dos apartamentos duplex levam até o limite a similaridade com as estruturas desses luxuosos navios de cruzeiros que saem de Miami. As similaridades se detêm e retrocedem: esta fachada é predominantemente cinza, a cor do concreto de sua estrutura.”*¹⁸³

Um olhar atento às distintas fachadas evidencia como o jogo de cheios e vazios é destaque na sua diferenciação. Na fachada leste, voltada aos diques, há o predomínio de avantajados panos de vidro, interceptados por filiformes estruturas metálicas que cortam sua super-

¹⁸¹ Manteola, Flora. Op. Cit.

¹⁸² Martínez, Alfonso Corona. Variaciones em Puerto Madero. Summa+ 26, páginas 34 a 45.

¹⁸³ Martínez, Alfonso Corona. Op. cit.

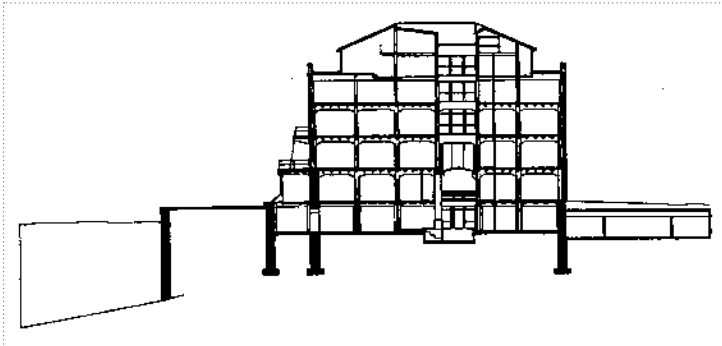


Figura 139. Corte transversal do Galpão 5, onde é possível ver o vazio central e as novas intervenções de cobertura e varanda. Fonte: Revista Arquis nº 1.

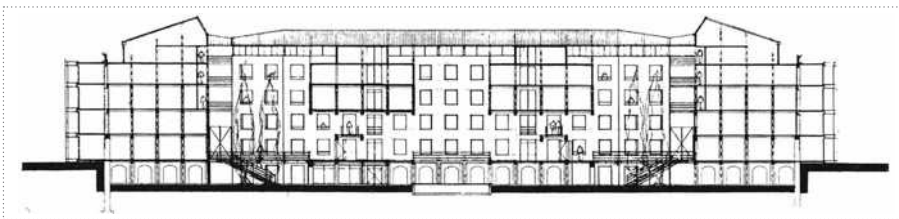


Figura 140. Corte longitudinal do Galpão 5, após intervenção. Fonte: IPU, Inventário de Patrimônio Urbano. Buenos Aires – Puerto 1887 – 1992.

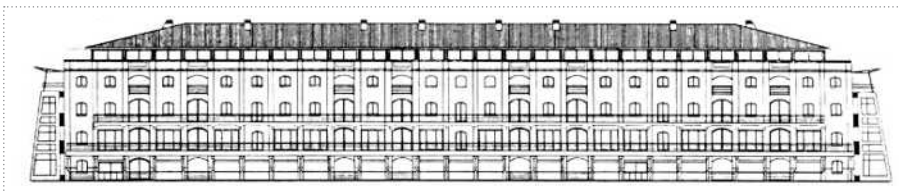


Figura 141. Fachada leste Galpão 5. Fonte: Revista Arquis nº 1.

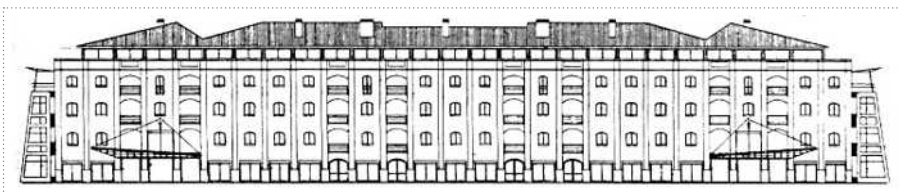


Figura 142. Fachada oeste Galpão 5. Fonte: Revista Arquis nº 1.

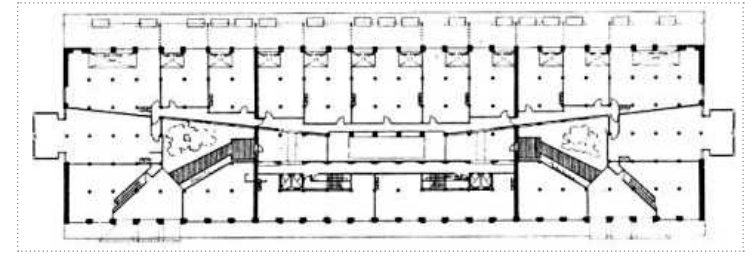


Figura 143. Planta pavimento térreo do Galpão 5, destinado a uso comercial e de serviços. Fonte: Revista Arquis nº 1.

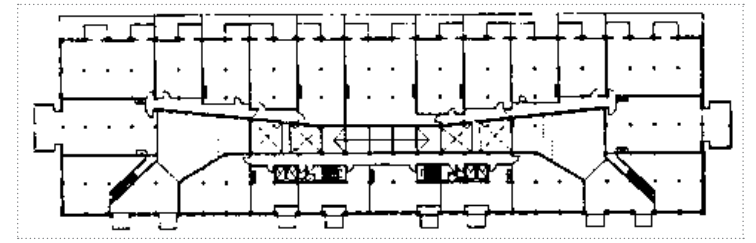


Figura 144. Planta 1º pavimento do Galpão 5, onde se distribuem as unidades habitacionais. Fonte: Revista Arquis nº 1.

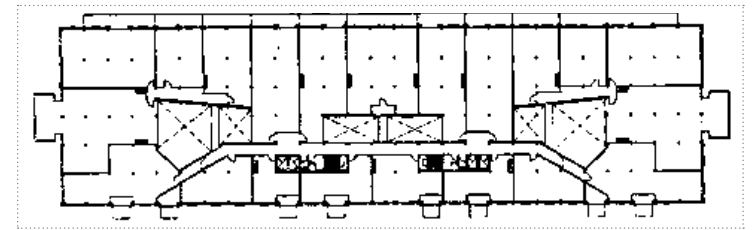


Figura 145. Planta 2º e 3º pavimento do Galpão 5, onde se distribuem as unidades habitacionais. Fonte: Revista Arquis nº 1.

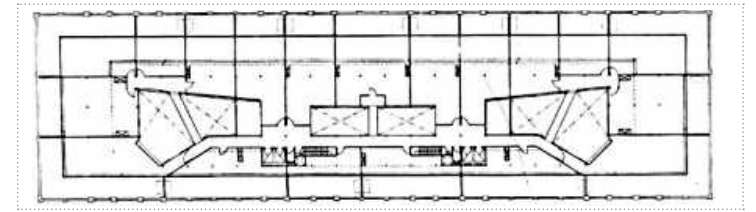


Figura 146. Planta 4º pavimento do Galpão 5, onde se distribuem as unidades habitacionais duplex. Fonte: Revista Arquis nº 1.

fície. Extensas varandas longitudinais à edificação reforçam sua horizontalidade volumétrica e a expõem ao contato com o espaço externo (ver figuras 148 e 149). A concepção da constituição volumétrica por placas ou superfícies torna-se nítida ao serem observadas as cabeceiras, onde ocorre o descolamento das faces do objeto (ver figura 150). Em frente às amplas vidraças é atravessada uma estrutura porticada de concreto armado branco, de onde, também, projetam-se varandas que, neste caso, arrematam os extremos da edificação. A introdução do sólido elemento de concreto nas curtas faces laterais sugere a transposição a uma composição mais fechada ao exterior. É o que de fato se explicita na face voltada à Avenida Alicia Moreau de Justo, conformada pela maciça parede de concreto armado, predominante na composição oeste. A atitude busca o diálogo compositivo com os antigos galpões, caracterizados pela massa de tijolos aparentes, e proporciona a continuidade linear que os margeia. Ainda, no que se refere à relação com o entorno, é válido salientar que essa última fachada estabelece comunicação visual, material e cromática com as edificações à sua frente, correspondendo à Aduana e ao edifício do Exército.

Tecnologias mistas de construção são empregadas na concepção deste “novo galpão”. As soluções vão desde revestimentos pré-moldados de alumínio e concreto, que requerem menos mão-de-obra, a materiais moldados no local – como é o caso das placas externas. Pórticos de concreto pré-moldado, que vencem vãos de 7,80 metros de extensão, são responsáveis pela estruturação do prédio. Nas varandas que se projetam ao exterior, há a mescla entre estruturas metálicas e de concreto armado, que, nesta circunstância, aparecem pintadas de cinza escuro. O contraste entre a técnica do concreto, que compõe a massa do edifício, e as estruturas metálicas agregadas, confere-lhe um renovado caráter. A leveza de materiais como o vidro e o metal, ga-

rante grande parte da relação de contraste entre o *dock* 8 e os demais armazéns. Diz-se grande parte, pois a contraposição é também salientada pela coloração dos elementos de composição: do branco aos tons de cinza. Corona coloca que esta “tradução” do antigo armazém portuário resulta em um *palazzo*:

*“Minha qualificação de palazzo não é inteiramente arbitrária, posto que sua composição esteja dominada por um aparente piano nobile, cujas aberturas abarcam os pisos 2 e 3, e o primeiro piso figura ser um mezzanino de planta baixa, e sobre as grandes vidraças dos pisos intermediários, o quarto piso duplica as janelas do piano nobile: finalmente, aparece um ático retirado, a partir do qual se inicia a evocação náutica ...”*¹⁸⁴

O “*ático retirado*” faz referência ao recuo da cobertura, elemento comum a todas as intervenções nos galpões portuários. Externamente, a cobertura é lida como o coroamento superior do objeto, porém, no espaço interno, é vista como elemento intercambiador entre público e privado. A sensação deve-se à zenital que corta o edifício no sentido longitudinal, possibilitando a entrada de luz natural ao miolo da edificação – resolvendo a elevada largura de 26 metros - e conformando um pátio interno coberto (ver figura 151). Passarelas metálicas transversais, responsáveis pela circulação interna entre as distintas unidades caracterizam a configuração espacial interior. Atravessando todos os pavimentos da edificação, o rasgo central divide o bloco em dois elementos paralelos.¹⁸⁵ Dessa forma, o espaço central estabelece uma relação contraditória no interior do objeto: ao mesmo tempo em que segrega os dois blocos, através do corte longitudinal, une-os pe-

¹⁸⁴ Martínez, Alfonso Corona. Op. cit.

¹⁸⁵ Martínez, Alfonso Corona. Op. cit.



Figura 147



Figura 148



Figura 149

Figura 150



Figura 151



Figura 147: Galpão 8, Dique 3. Fonte: arquivos cedidos pela
Corporação Antigo Puerto Madero S.A. Figura 148 e 149:
Galpão 8, Dique 3, vista da fachada leste. Fonte: fotos da
autora, 2007. Figura 150: Galpão 8, fachada sul e oeste.
Fonte: foto da autora, 2007. Figura 151: Galpão 8, pátio interno.
Fonte: Revista Summa+ 26.

las passarelas (ver figura 152). Ao modo da configuração externa, na rua interior, as fachadas opostas também se confrontam. O maciço oeste figura-se na forma de um muro branco, oposto ao revestimento de placas de alumínio da fachada leste. Ambas as faces internas são mutuamente perfuradas pelas pontes de ligação interior.

A análise das plantas baixas demonstra que as passarelas internas não são correspondentes em todos os pavimentos (ver figuras 153, 154 e 155). No quarto piso, seguem um ritmo homogêneo, fazendo a união do corredor longitudinal ao hall de cada duas dependências, quase se comportando como uma cobertura. No quinto pavimento, a repetição é mais pausada, dando espaço ao maior contato com a cobertura translúcida. Tensão e orientação espacial interna resultam da descontinuidade vertical das passarelas, o que provoca alternadas sensações e possibilidades visuais à medida que se elevam os níveis. No térreo, por exemplo, o acesso principal coincide com o rasgo vertical.¹⁸⁶ Já nos andares consecutivos, o vazio intercala-se às passarelas de acesso aos apartamentos. No total, são 90 unidades residenciais de um ou dois níveis (duplex, no último pavimento), que se distribuem ao longo deste espaço central. Em contraposição ao caso anteriormente comentado (Galpão 5), as unidades propostas para o Galpão 8 apresentam limites externos regulares e de dimensões similares. As habitações são divididas em quatro distintas tipologias de apartamentos: de fachada oeste, de fachada leste e de extremidades norte e sul. Nos dois últimos pavimentos, ocorre a variação do perímetro das unidades em virtude de ali se desenvolverem apartamentos duplex. Em todos os apartamentos, existe uma estrutura interna fixa que abriga as atividades de serviço, todavia o restante da unidade permanece livre de qualquer divisão espacial.

¹⁸⁶ Martínez, Alfonso Corona. Op. cit.

O programa de necessidades é complementado, no térreo, a atividades de comércio e serviços, enquanto no subsolo há espaço para garagem, quadras esportivas e ginásio. A proposta dos arquitetos pretendeu criar um conjunto multiuso, com as características da vida urbana: moradia, trabalho, recreação e comércio. O projeto inclui praças entre os dois galpões, servindo de acesso ao calçadão junto ao canal.¹⁸⁷ Diferentemente da reciclagem dos outros galpões portuários, nesse caso, as preexistências eram urbanas. Visava-se ao diálogo com as construções existentes mediante a manutenção do perímetro externo. Nesse sentido, a intervenção é satisfatória por estabelecer uma relação que, apesar de claramente diferenciada das demais, se harmoniza a elas.

¹⁸⁷ Massuh, Laila Yazigi. Reciclagem chega ao Porto. Op. Cit.

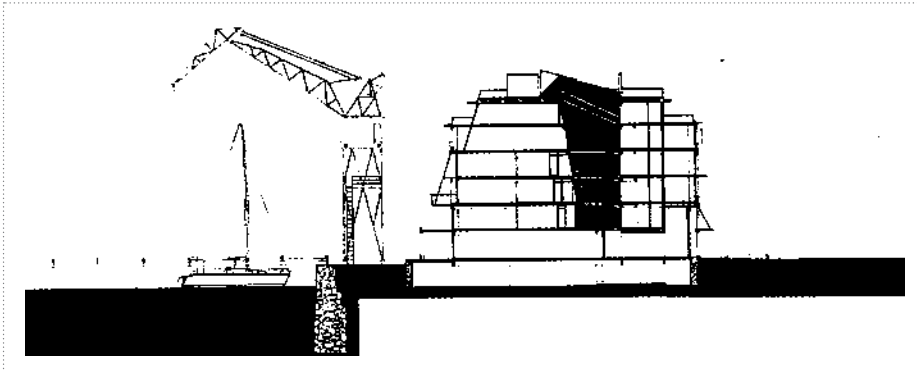


Figura 152. Corte transversal do Galpão 8.

Fonte: Revista Arquis nº 1.

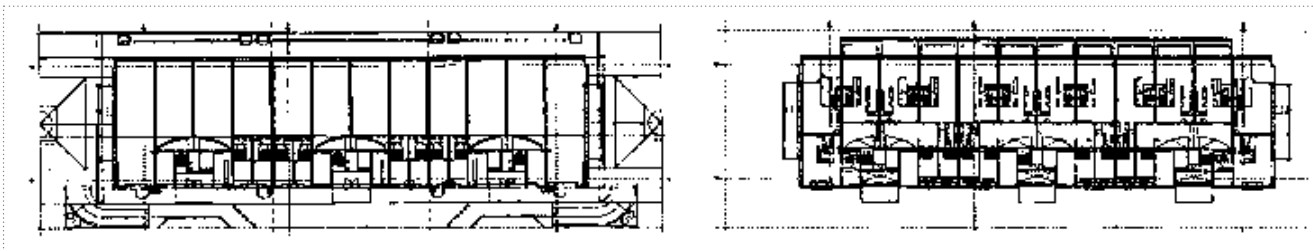


Figura 153. Planta térreo e 1º pavimento do Galpão 8, respectivamente.

Fonte: Revista Arquis nº 1.

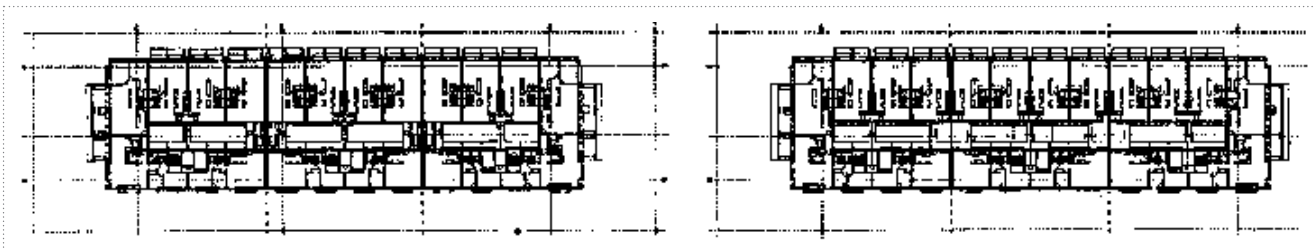


Figura 154. Planta 2º e 3º pavimento do Galpão 8, respectivamente.

Fonte: Revista Arquis nº 1.

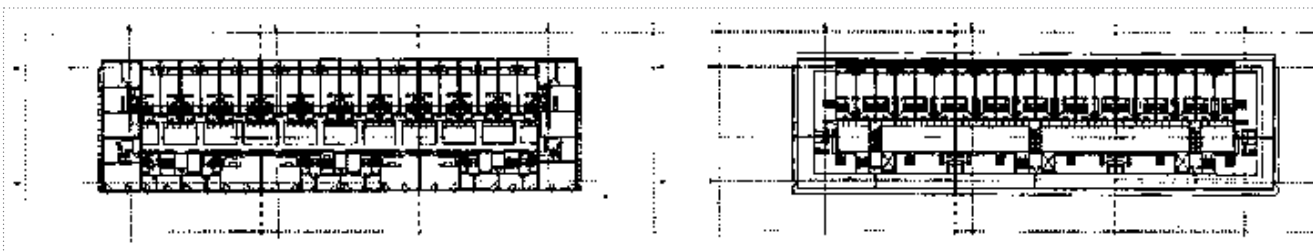


Figura 155. Planta 4º e 5º pavimento do Galpão 8, respectivamente.

Fonte: Revista Arquis nº 1.

2.4.2 Ponte de la Mujer, Santiago Calatrava

Além de representar a continuidade virtual do eixo cívico portenho, que se estende do Congresso Nacional à Casa Rosada, a Ponte de *la Mujer* é também o primeiro projeto de Santiago Calatrava na América Latina. Localizada sobre o canal do Dique 3, a ponte é destinada ao trânsito de pedestres, unindo as praças abertas dos dois lados do espelho da água (ver figuras 156 e 157). O trecho representa a única passagem exclusivamente de pedestres do projeto Puerto Madero, visto que as outras pontes existentes admitem o tráfego veicular. Posicionada para destacar o eixo de Mayo, a ponte enfatiza a conexão leste-oeste do setor e incentiva a ligação entre as atividades terciárias e comerciais de ambas as margens do dique. O projeto para a ponte teve como objetivo fundamental a definição de um elemento emblemático que acentuasse o desenvolvimento urbanístico moderno da capital Argentina e contribuísse para divulgar o projeto de revitalização do Puerto Madero internacionalmente.¹⁸⁸

Trata-se de uma ponte atirantada, na qual o mastro é o mais marcante elemento estético e estrutural. Em uma alusão feita por Calatrava a um casal dançando tango, o mastro representa o homem que, pela força dos cabos de aço, sustenta a figura feminina. Neste caso, a mulher é representada pela sutil curva do piso de madeira por onde se percorre o caminho.¹⁸⁹ O mastro, de 39 metros de altura, é estruturado por chapas de aço de variadas espessuras que, ao longo de sua extensão, contêm enrijecedores internos, concentrados nos tirantes e na base (ver figura 158). Ao longo do elemento, são fixa-

dos os 19 cabos de aço galvanizado, que com seus 50 milímetros de diâmetro sustentam a plataforma de passeio.¹⁹⁰ Em compensação aos esforços de tração dos tirantes, estruturalmente, o tablado de madeira é conformado por uma viga caixão metálica de seção transversal. Esta configuração é característica da seção giratória, visto que a ponte é dividida em três setores, dos quais os dois extremos de 25 e 33 metros são fixos e o central, de 102 metros, é móvel. Dessa maneira, a largura de 5 metros do tablado é estendida pelos 160 metros de comprimento total.¹⁹¹ O mecanismo de rotação permite o giro de 90° do tramo central do passeio, não inviabilizando, assim, a tráfego fluvial no canal (ver figura 159 e 160). Apoiado em um pilar central de concreto branco, com 9,40 metros de altura, o equilíbrio estrutural do trecho móvel é estabelecido pelo recheio de concreto realizado na parte traseira da ala suspensa. Em ambos os lados do dique, as pontes fixas de aproximação reforçam a sustentação do trecho giratório e possibilitam o encurtamento do vão suspenso.

Financiada pelo empresário Alberto González, após sua conclusão, a ponte foi doada ao Governo da Cidade de Buenos Aires. Configurada por distintos elementos, a estrutura foi integralmente confeccionada na Espanha, tendo sido transportada aos pedaços para ser montada no local. Em 2001, a construção foi aberta ao uso da população, tornando-se um elemento simbólico dentro do projeto de revitalização do Puerto Madero. Inaugurada em meio à recessão econômica argentina, a ponte simboliza o interesse - mesmo em plena crise financeira - de trazer para a capital uma arquitetura de qualidade. A atitude de destinar o projeto a um arquiteto famoso

¹⁸⁸ Cultura Urbana, Puente Puerto Madero, Contextos, nº 2 (setembro 2000), páginas 29 a 33.

¹⁸⁹ Disponível em <http://11870.com/pro/36554>, acessado em 04 de outubro de 2007, às 20h49min.

¹⁹⁰ El Puente Calatrava, Architekt, nº 34 (abril 2001), páginas 29 a 33.

¹⁹¹ Site http://www.puertomadero.com/obras_infra.cfm, acessado em 04 de outubro 2007, às 11h30min.

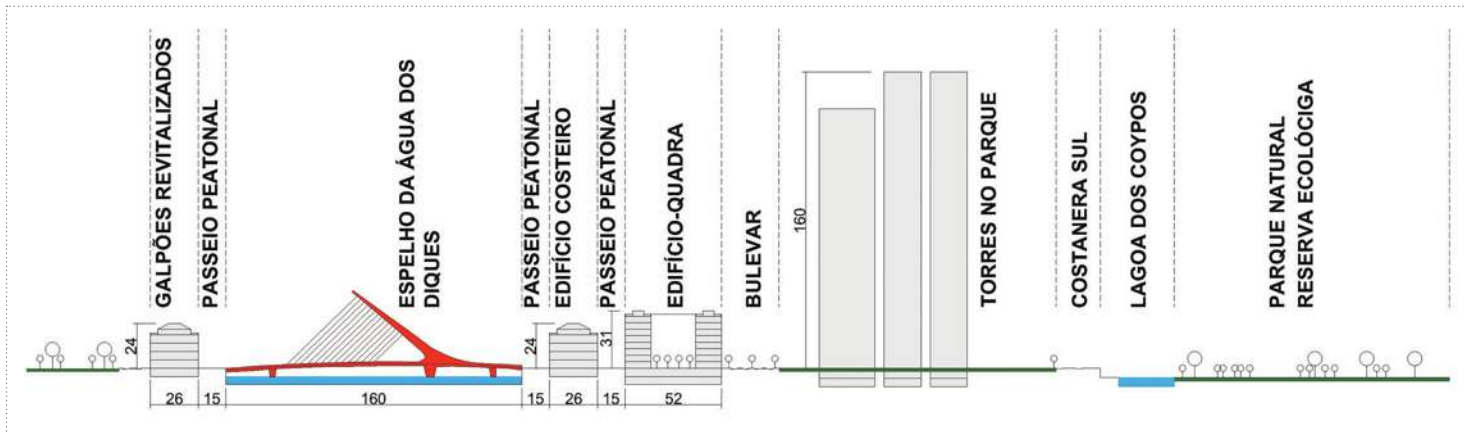


Figura 156. Corte transversal do Puerto Madero, marcando o posicionamento da Ponte de la Mujer.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

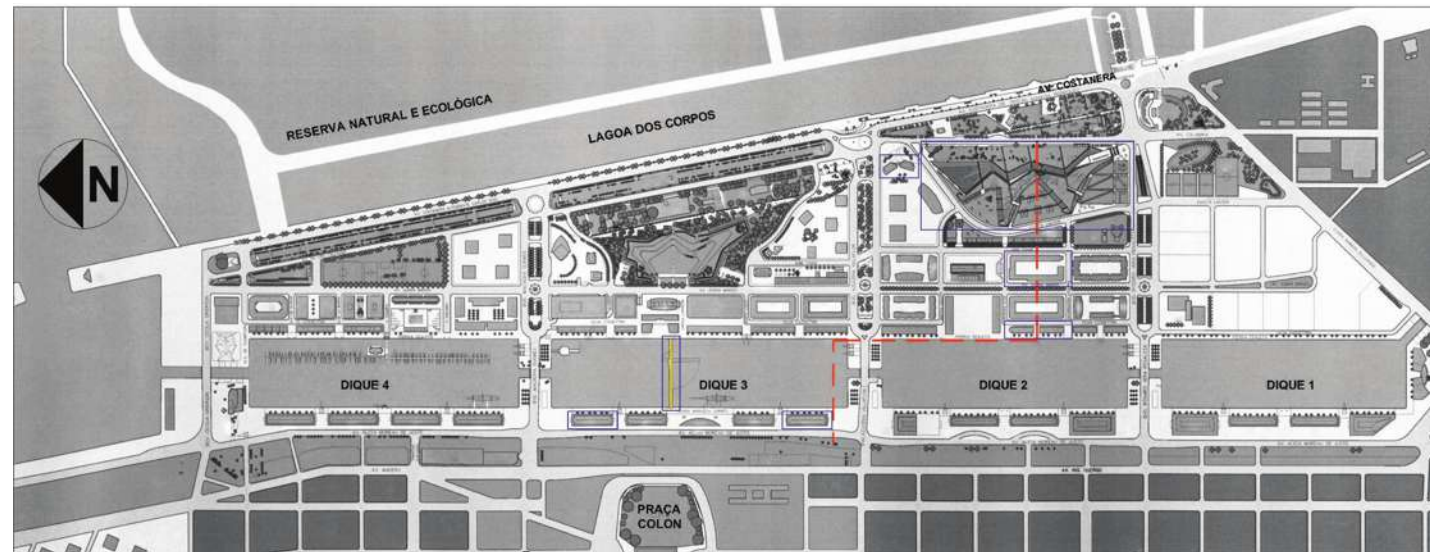


Figura 157. Implantação do Puerto Madero, marcando o posicionamento da Ponte de la Mujer.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

por conceber construções emblemáticas traz consigo o desejo de direcionar para a realidade latino-americana o olhar internacional e reforçar a contemporaneidade de Buenos Aires como uma cidade que se refaz e se atualiza.

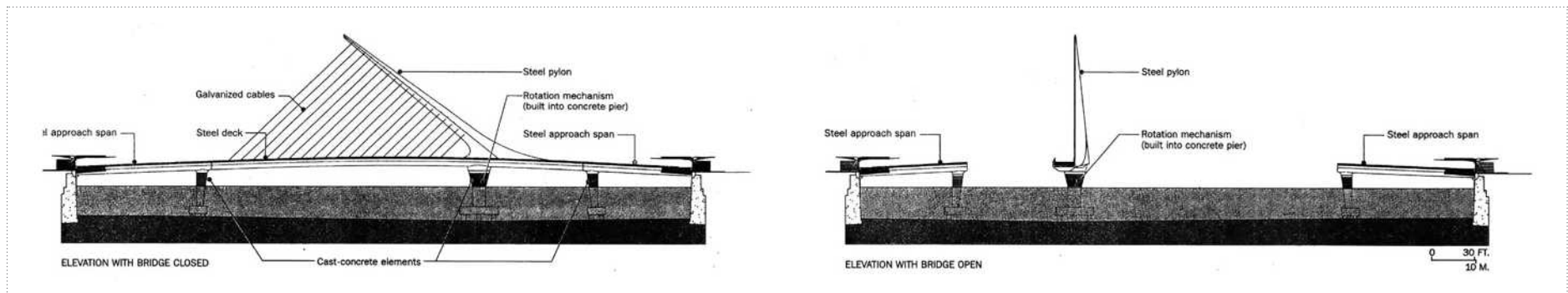


Figura 158



Figura 159



Figura 160

Figura 158: corte longitudinal da ponte fechada e aberta. Figura 159: simulação da ponte fechada. Figura 160: simulação da ponte aberta.

Fonte: Architectural Record 06.

2.4.3 Edifícios Costeiros, MSGSSS

Localizado na borda leste do Dique 2, o projeto para os Edifícios Costeiros foi concebido pelos escritórios dos arquitetos Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Sallaberry (MSGSSS); Baudizzone, Lestard, Varas; Urgell, Penedo, Urgell. Concluídos em dezembro de 1999, estes edifícios representam o início da composição de uma nova margem urbanizada. A leste dos diques, na face oposta aos antigos galpões portuários, implantaram-se tipologias volumetricamente similares aos sólidos blocos de tijolos aparentes, porém compositivamente contrastantes (ver figuras 161 e 162). Estas intervenções buscaram o diálogo e a relação urbana com a imponente série das construções de tijolos aparentes. Ao modo como se distribuem os depósitos na margem oeste dos diques, as novas edificações também se configuram em uma linha paralela ao canal, embora não sejam qualificadas pela repetição e ritmo homogêneo, uma vez que a diversidade formal das construções implantadas na margem leste dos diques contribuiu para a falta de unidade do conjunto (ver figura 163).

Além da variedade compositiva das construções, percebe-se a multiplicidade funcional da nova faixa edificada, destinada ao abrigo de escritórios e espaços comerciais, de forma a complementar o uso já confirmado nos *docks* e reforçar a diversificação tipológica e funcional do setor. Privilegiando as atividades terciárias e de comércio, o conjunto dos Edifícios Costeiros é conformado por quatro volumes retangulares, marcados pela horizontalidade. Estes edifícios são arrematados por coberturas metálicas que prosseguem do último pavimento e se apóiam nas fachadas laterais, quase tocando a edificação mais próxima. Juntamente à repetição e similaridade formal que estabelecem entre si, o “quase” toque garante a leitura dos edifícios continuamente como um conjunto formado por quatro objetos. As construções extre-

mas apresentam cobertura metálica apenas nas fachadas voltadas aos pátios internos, em contraposição às fachadas extremas, onde o corte do coroamento evidencia a intenção de encerrar a leitura do todo. Assim, a atitude deixa claro o conceito de aproximação dos volumes entre si, a serem lidos de forma única. Seguindo a linha de interpretação de Diez, o grupo de edifícios faz menção aos vagões de um trem, que podem ser lidos separadamente, porém funcionam de forma conjugada. Embora tenham sido construídos apenas dois blocos do conjunto de quatro, o projeto define-se pela presença de edificações análogas.

“O desenho revela uma referência ao ritmo dos velhos galpões de tijolos do outro lado do espelho da água. Esta relação adquire o tom de contraponto através da proporção dos novos edifícios, cuja escassa largura permite, quase nos obriga, a imaginá-los como a formação de trem, com estes quatro vagões azulados recorrendo ao velho porto.”¹⁹²

O projeto original propunha a seriação de quatro volumes semelhantes, de forma a configurar um conjunto homogêneo na escala do dique, cuja extensão se aproxima de 600 metros (ver figura 164). A ilustração da situação atual mostra que os Edifícios Costeiros ficaram implantados entre edificações que não estabelecem nenhuma relação formal com eles, o que de fato contribuiu para a perda de coesão da linha edilícia da margem leste dos diques (ver figura 165). Talvez a construção de edificações similares ao longo de toda a extensão da borda leste colaborasse para a perda de força do projeto, tendo em vista a longa distância dos quatro diques. No entanto, a repetição das edificações análogas poderia ter sido dada na escala de cada dique,

¹⁹² Diez, Fernando. Formación em el puerto. Revista Summa + nº 42, página 78 a 82.

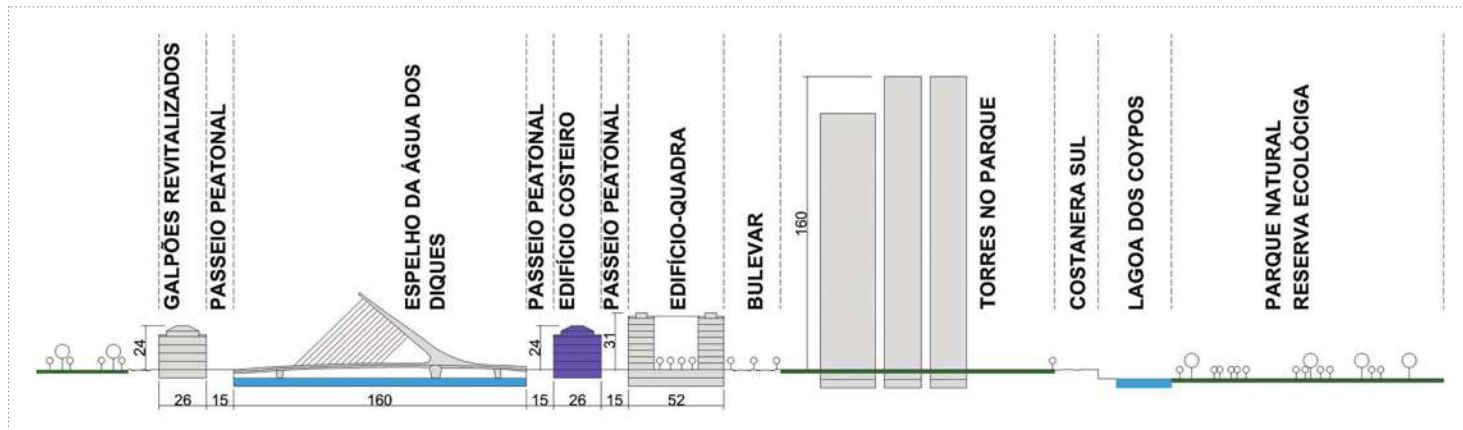


Figura 161. Corte transversal do Puerto Madero, marcando o posicionamento da linha dos Edifícios Costeiros.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

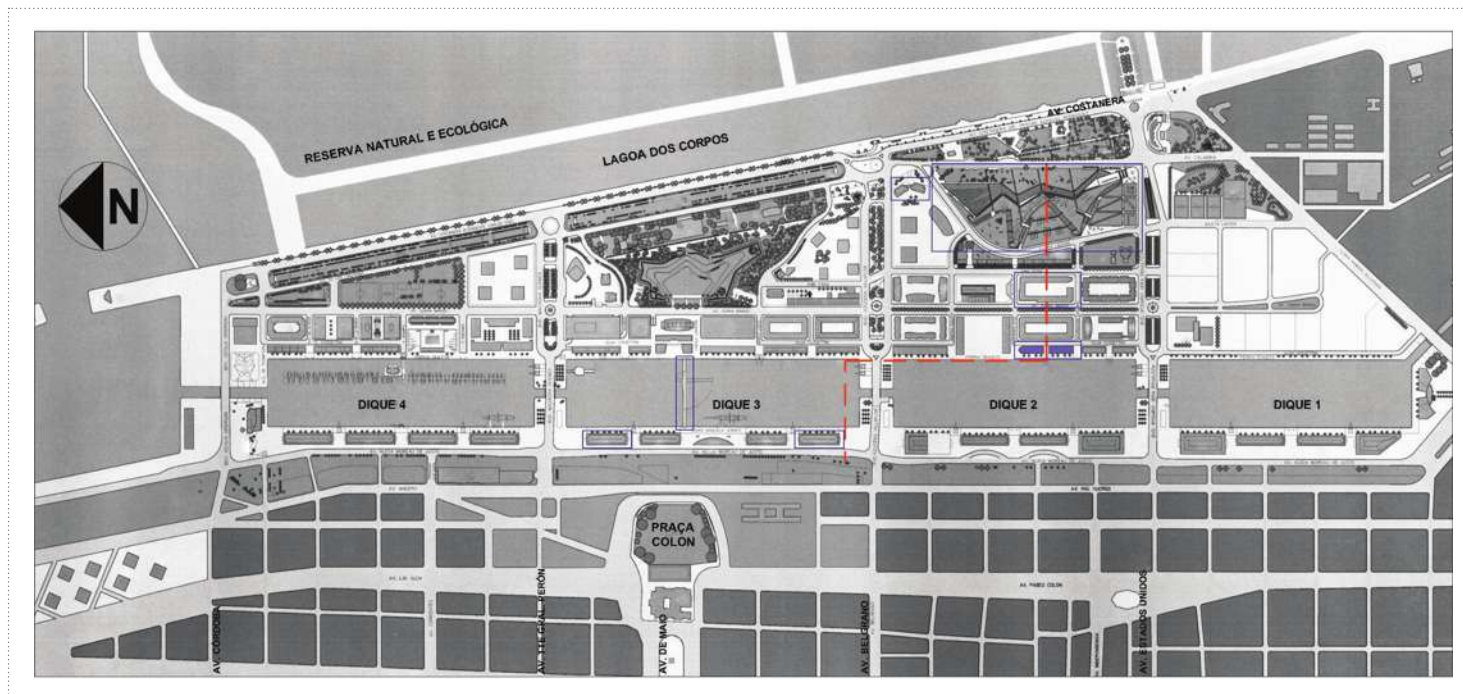


Figura 162. Implantação do Puerto Madero, marcando o posicionamento dos Edifícios Costeiros analisados.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

justamente como sugere o projeto para os Edifícios Costeiros, executado pela metade. Dessa forma, a margem leste estaria formada por um jogo de repetição (na extensão do dique) e diversidade compositiva dentro de um mesmo perímetro volumétrico (na escala do todo).

Seguindo as determinações do Plano Mestre, os edifícios costeiros são implantados de forma a dar continuidade à formação do setor por quadras, configurando uma faixa edificatória voltada para os passeios de pedestre que os margeiam. Quadras longas e delgadas de aproximadamente 15 metros de largura por 127 metros de comprimento configuram a frente leste dos diques do Puerto Madero. Devido a pouca profundidade das edificações, torna-se difícil percebê-las como quadras, senão como uma fileira de edificações soltas em dois bulevares de pedestres. Embora a conformação externa siga a volumetria dos antigos galpões, a distribuição interna dispõe-se de maneira distinta. Como elementos fixos, os edifícios possuem um ou dois núcleos de circulação vertical – um no edifício da extremidade norte e dois no restante dos prédios –, o que cria condições de flexível conformação dos escritórios e espaços comerciais, responsáveis por aproximados 20.000 m² da área útil gerada pelas edificações. Junto a estas estruturas imóveis também estão posicionados os sanitários que atendem às unidades.

O edifício de extremidade norte apresenta planta baixa fluída, tendo como estruturas internas permanentes apenas o núcleo de circulação e serviços e os pilares de sustentação. O restante do espaço permanece livre para as alternadas subdivisões internas. Nos outros blocos, existem 8 unidades previamente divididas, diferenciando-se apenas por serem setores de extremidade ou meio da edificação. De maneira similar aos galpões, o último pavimento está recuado da fachada principal, propiciando a formação de um terraço circundante ao volume (ver figura 166). No pavimento térreo destas edificações se estabelecem

espaços comerciais e o acesso às unidades de escritório, situadas nos quatro andares superiores - três pavimentos tipo e cobertura. Neste pavimento, também, sob uma estreita marquise circundante ao prédio, favoreceu-se o convívio com a rua e, também, o maior contato das atividades comerciais com o passeio de pedestres a frente dos diques.

Os vazios gerados entre os prédios, concebidos como pátios, possibilitam a formação de quatro fachadas livres, voltadas ao exterior (ver figura 167). Como tratamento para todas as fachadas utilizou-se a cortina de vidro, onde a variação se dá pela alternância de disposição dos perfis metálicos posicionados entre os panos de vidro. Nas faces longitudinais, os perfis estão distribuídos na horizontal, salientando a divisão entre os pavimentos. No entanto, nas fachadas que se voltam aos vazios entre as edificações, estes perfis são também dispostos na vertical. No edifício de extremidade norte, a fachada leste, que se abre para a Rua Olga Cossettini, é diferenciada pela subtração no volume, que marca o acesso à edificação. Na fachada oeste, a superfície é tratada de forma contínua, no entanto, esta face é privilegiada pela visual direcionada para a série de diques (ver figuras 168, 169 e 170).

Apesar de aparentemente serem blocos revestidos de vidro, os volumes são, na verdade, compostos por quatro planos que se unem. Este detalhe ganha maior destaque no edifício localizado ao norte do grupo de quatro, que possui a fachada extrema em curva facetada, fazendo a gradual transposição entre os lados da edificação. A observação detalhada revela que o conjunto não se compõe por prismas retangulares de forma pura, senão por superfícies planas que delineiam o edifício. A ambigüidade compositiva demonstra-se na fachada de menor largura, onde a horizontalidade dos perfis de alumínio é interrompida por montantes verticais. É nesse ponto que cabe destacar as observações de Diez a respeito da fachada como revestimento, onde o autor compara

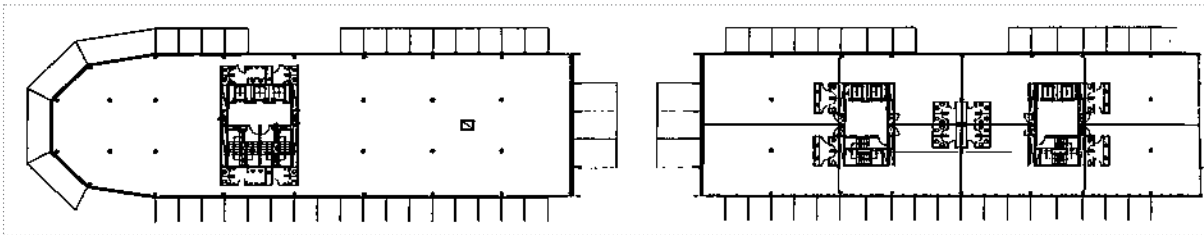


Figura 163. Planta tipo dos dois prédios costeiros.

Fonte: Revista Summa+ 42.



Figura 164. Maquete eletrônica do projeto original, com os quatro prédios formando um conjunto.

Fonte: Site <http://www.msgsss.com.ar>.



Figura 165. Imagens da situação atual da margem leste do Dique 3.

Fonte: fotos da autora, 2007.



Figura 166. Fachada lateral entre as edificações e terraço de cobertura.

Fonte: Revista Summa+ 42.



Figura 167. Vazio entre as edificações.

Fonte: Revista Summa+ 42.

o acabamento exterior a uma pele, que pode ser alterada inúmeras vezes na concepção do edifício. Ou seja, a aparência externa da edificação, ao invés de explicitar o conceito construtivo do edifício, torna-se um ornamento ¹⁹³. Neste caso, os encorpados elementos metálicos da fachada escondem a verdadeira estrutura portante da edificação: pilares de concreto armado com 30 centímetros de lado.

“Enquanto que nas fachadas compridas e nos extremos arredondados o muro cortina se articula com estilizadas linhas horizontais de alumínio branco, nas tampas planas dos lados curtos, em mudança, resolve-se com um tramado vertical e horizontal constituído por perfis UPN30. As dimensões dos perfis sugerem que efetivamente é o concreto estrutural que suporta o edifício. Uma observação cuidadosa revela que não é assim. Ali se compreende que a espessura dos perfis surge de um propósito estético e não de uma necessidade estrutural, da busca de um efeito visual que se forma forçando essa ilusão suportante.” ¹⁹⁴

Neste aspecto, os Edifícios Costeiros formalmente afastam-se dos antigos galpões portuários, nos quais a sólida imagem provém de seu caráter industrial, nitidamente revelado em seu volume e em suas fachadas. Ao mesmo tempo em que os Costeiros buscam o diálogo com os antigos galpões portuários – por correspondência em ritmo e volumetria -, estabelece-se um destacado contraste de materiais. Enquanto que nos antigos depósitos a volumetria caracteriza-se pela robustez da massa de tijolos aparentes, nos Costeiros a construção destaca-se pela leveza do vidro e dos metais. Conforme a incidência

¹⁹³ Díez, Fernando. Oficinas em enclave: la identidad em la piel (a propósito do muro cortina). Revista Summa + nº 23, página 42.

¹⁹⁴ Díez, Fernando. Formación em el puerto. Op. Cit.

solar na superfície de vidro, sua coloração varia do azul ao dourado, estampando na fachada, em determinados momentos, o reflexo do espelho d’água ou, até mesmo, o skyline das estruturas portuárias. A escolha dos materiais dos prédios novos também interfere na sua relação interior e exterior. Isto porque a transparência e liberdade da fachada permitem que os ambientes internos tenham maior proveito das visuais das proximidades. A conversa com o entorno – ainda em formação – é também complementada pela escala do edifício, harmonizada junto com os diques e com os antigos galpões.

Apesar das relações que se possam traçar entre os Edifícios Costeiros e os antigos galpões, não se pode deixar de salientar que estas edificações atendem a programas diferentes e, além disso, pertencem a períodos distintos de construção. O Plano Mestre impôs que as novas construções correspondessem às antigas em termos de “molde” volumétrico, porém, deve-se destacar que a edificação contemporânea requer implicações específicas em virtude de seus novos usos e sistemas de construção. Quando se trata dos depósitos portuários, fala-se sobre reutilização de preexistências, o que é distinto ao caso dos Costeiros, onde a edificação diz respeito à releitura de uma antiga volumetria. Nestes dois casos, estabelece-se a relação de contraste entre o novo e o existente. Os Edifícios Costeiros seguiram uma volumetria pré-determinada, porém revisaram implicações de planta, técnicas construtivas e materiais de revestimento, de forma a torná-los condizentes ao uso a que se destinam e à época em que foram projetados.

Cabe destacar que a proposição de estabelecer relações de escala e contraste de materiais com os antigos galpões é satisfatória. Da mesma forma em que os depósitos arrematam a linha de frente entre a cidade e o rio, os Edifícios Costeiros pertencem a um conjunto de edificações que inaugura a formação de um novo setor urbano, avançando ainda



Figura 168



Figura 170



Figura 169

Figura 168: fachada sul dos Edifícios Costeiros. Figura 169: fachada norte. Figura 170: fachada oeste.

Fonte: Revista Summa+ 42

mais ao encontro do Rio da Prata e ao contato com espaços verdes. Este projeto perdeu força pelo fato de ter sido reduzido à metade (das quatro edificações projetadas, apenas duas foram construídas), bem como por não estabelecer uma relação compositiva harmônica e homogênea com os edifícios circundantes da própria margem leste. Mesmo assim, é válido destacar que o conjunto responde ao entorno no sentido de promover o contato com a rua e a diversificação de funções.

2.4.4 Edifício Madero Plaza, Estúdio Aisenson

O projeto, desenvolvido pelo Estúdio Aisenson, do qual fazem parte os arquitetos Roberto Aisenson, Carlos Pujals, Javier Hojman, María Hojean e Pablo Pschepiurca, retoma o conceito da quadra multifuncional, aliando atividades comerciais e residenciais. Situado entre a Avenida Juana Manso e a Rua A. Paine, ao sul da Rua Petrona Eyle, na quadra Ñ do Dique 2, Madero Plaza tem como entorno próximo o Parque Micaela Bastidas, a leste, e o hotel El Porteño, localizado no lote imediatamente a norte (ver figuras 171 e 172). Tangenciando a face oeste da construção, é também de grande importância, a presença do Bulevar Juana Manso que, por seu caráter de avenida estruturadora do conjunto, reforça os argumentos a favor do uso comercial no térreo. Enquadrado na tipologia proposta pelo Plano Mestre do Puerto Madero, o edifício Madero Plaza assume a ocupação periférica da quadra retangular, reservando para o miolo do quarteirão um pátio aberto, para onde se voltam as distintas atividades da edificação. Essa intenção projetual altera o conceito da quadra que retém um espaço esquecido em seu interior. A proposta também revisa algumas normas estipuladas pelo plano, como a quebra do perímetro de massa, transformando o pátio interior em uma praça de acesso público, que, ao mesmo tempo, organiza as entradas das unidades. Embora a versão final do projeto

tenha sido modificada - foram eliminadas as atividades terciárias -, a massa construída ganhou unidade, em virtude da menor permeabilidade da praça, que também perdeu seu caráter público.¹⁹⁵

O mais relevante traço de contemporaneidade do projeto centra-se na reflexão que estabelece sobre a questão habitacional no tecido urbano e na nova proposição que traz para este problema atual. Conforme observações de Diez¹⁹⁶, ao analisar outro edifício-quadra, também situado no setor leste do Puerto Madero, os quarteirões semelhantes ao ocupado pelo Madero Plaza tornam-se muito pequenos para abrigarem várias edificações, porém grandes demais para a implantação de apenas um prédio. Assim tais construções adquirem o caráter do “edifício evento” que precisa promover a interação público-privada. O projeto em questão mostra-se satisfatório, pois compatibiliza o espaço da quadra entre múltiplas funções e revisa a organização do quarteirão em um sistema misto entre verticalidade e horizontalidade. A densidade ocupacional é resolvida em extensos volumes circundantes ao terreno, que crescem em altura e são complementados pelo integral uso do subsolo, possibilitando, então, a liberação de parte do solo para uso urbano e para o maior aproveitamento das visuais e orientações solares (ver figuras 173 e 174). Nesse aspecto, o projeto examina e propõe alternativas distintas aos modelos existentes no tecido consolidado.

As funções residenciais, desenvolvidas ao longo dos pavimentos superiores, são complementadas pelas atividades comerciais, implantadas no pavimento térreo. Os estabelecimentos comerciais foram assim propostos não só com o objetivo de estabelecer o diálogo da edificação com o meio em que se insere, como também com o intuito de gerar a dinamização funcional do quarteirão. Voltadas tanto ao pátio interno

¹⁹⁵ Liernur, Jorge Francisco. Case: Puerto Madero Waterfront. Harvard Design School. PRESTEL.

¹⁹⁶ Diez, Fernando. Prismas Fracturados. Summa+ 53 (fev-mar 2002), páginas 32 a 37.

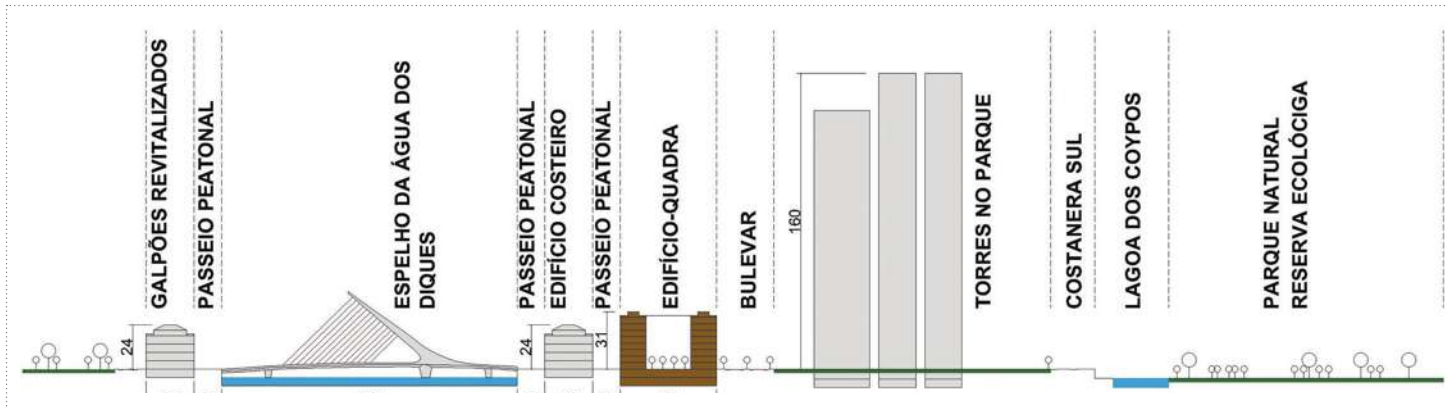


Figura 171. Corte transversal do Puerto Madero, marcando o posicionamento da linha de edifícios-quadra.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

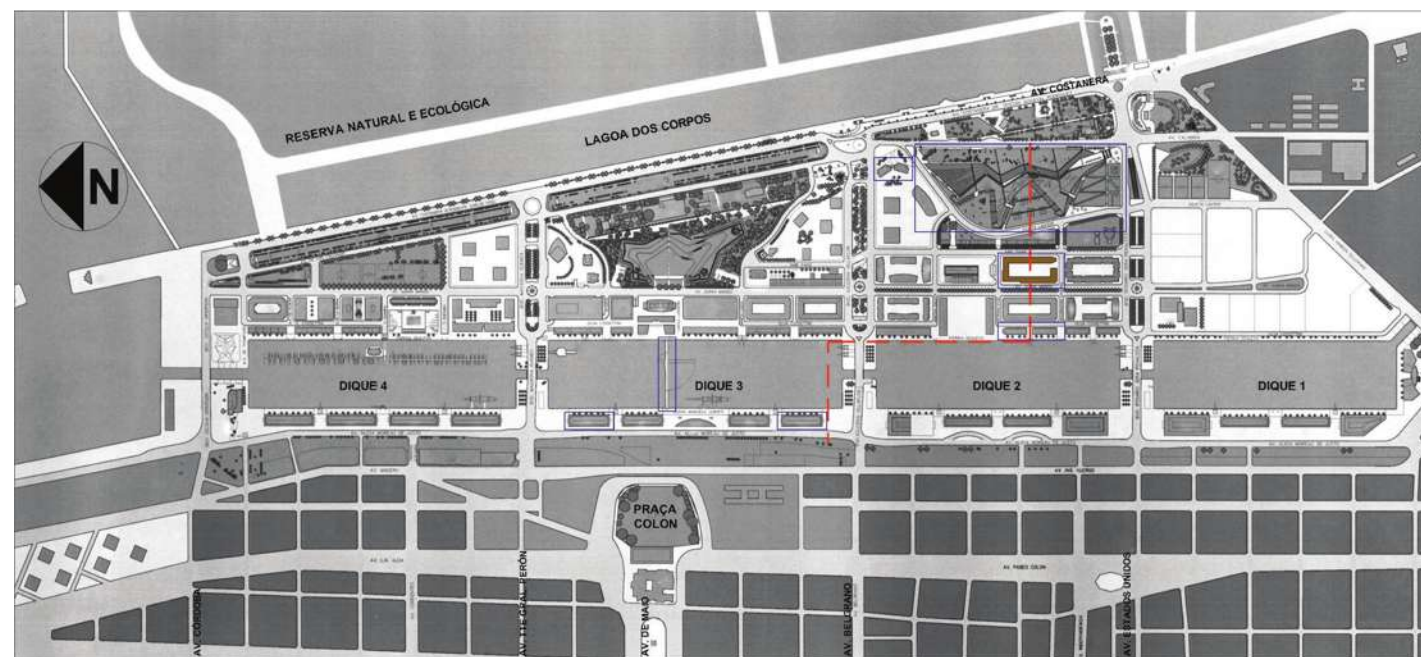


Figura 172. Implantação do Puerto Madero, marcando o posicionamento do edifício-quadra analisado.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

do prédio, quanto para as ruas circundantes a ele, estes espaços promovem a relação público-privada do conjunto e reafirmam o caráter comercial do entorno próximo, principalmente na face voltada para a avenida. As salas comerciais orientadas para a Avenida Juana Manso, a oeste, e ao El Porteño Hotel, a norte, foram propostas com área superior aos departamentos voltados ao Parque, que, além de menores, foram ali instalados com a finalidade de dinamizar o passeio adjacente (ver figura 176).

Na fachada interna do edifício, os estabelecimentos comerciais são diferenciados dos acessos residenciais pelo recuo proposto em relação ao plano do corpo edificado, sugerindo a hierarquia entre ambos os usos. No pavimento térreo, o jogo de reentrâncias e saliências promove a distinção entre os nove halls de entrada das unidades habitacionais e os dez conjuntos comerciais também orientados para o interior. Os ingressos aos pavimentos superiores voltam-se ao vazio central ou aos corredores que interligam o passeio público ao pátio interno privado, buscando a revitalização e a dinamização da área de uso comum. Na escala arquitetônica, o miolo de quarteirão aberto é proposto como um local para o desenvolvimento de atividades coletivas e, também, como uma fachada interna, capaz de permitir a abertura das atividades para ambas as faces do edifício. Na escala urbana, o centro de quadra é projetado não apenas como lugar transitório entre o público e o privado, mas também como local extensor do tecido urbano. Assim, o pátio interior torna-se um espaço semipúblico de permanência ou de passagem às unidades privadas.

Distribuídas em nove pavimentos, as 260 unidades habitacionais somam 31000 m² de área construída exclusivamente para uso privado residencial. Tal dimensão possibilita a reflexão sobre a moradia massiva de alta densidade e, inclusive, sobre a retomada dessa modali-

dade habitacional no centro urbano. Variando entre 45 m² e 180 m², as unidades de um, dois ou três dormitórios voltam suas aberturas para o espaço aberto do pátio central ou para as perspectivas do entorno próximo. Procurou-se solucionar a maioria das unidades com os ambientes principais direcionados ao exterior, resultando apenas 15% do total das moradias com aberturas exclusivamente para o interior. Tendo orientação privilegiada, a fachada leste apresenta a mais ampla visual do prédio, pois, além da vista do parque a sua frente, nos andares superiores, é possível ver o horizonte ribeiro. Além do benefício das visuais, o oitavo e o nono pavimento se destacam por abrigarem unidades duplex, onde o andar inferior é destinado aos ambientes sociais e o superior aos dormitórios. As atividades residenciais, desenvolvidas ao longo do corpo do prédio, são também complementadas pelas funções de uso coletivo – academia, quadras esportivas, piscina, vestiário, sala de reuniões, etc. – que estão distribuídas no primeiro subsolo. O projeto resgata o espaço subterrâneo como lugar para o desenvolvimento de atividades coletivas, conectadas ao espaço aberto através de grandes clarabóias situadas no pátio interno à edificação. Em complementação às atividades comuns, ainda no primeiro subsolo, são previstas vagas para estacionamento, que aliadas ao espaço do segundo subsolo atingem 300 unidades destinadas exclusivamente aos moradores.

O edifício-quadra estrutura-se através da articulação e intersecção de prismas puros, caracterizados pelo tratamento horizontal das aberturas. Extensos rasgos e subtrações nas fachadas dão lugar às varandas presentes em todas as faces do conjunto. Apesar de serem implantados continuamente em toda a periferia da quadra, os volumes são facilmente percebidos separadamente, não só pela alteração dos materiais, mas também pela diferenciação dos planos de fachada. (ver figuras 177, 178, 179 e 180) As superfícies orientadas a leste e

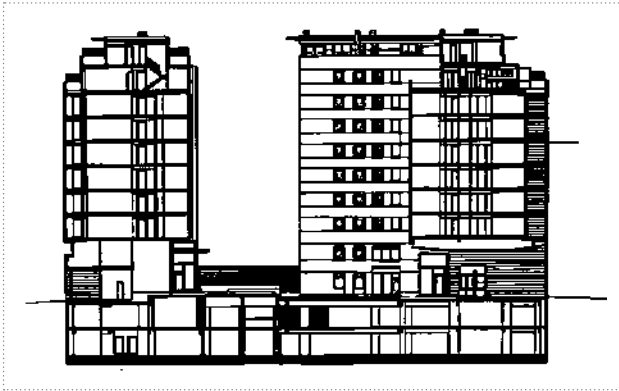


Figura 173. Corte transversal da edificação.

Fonte: Revista Summa+ 71.

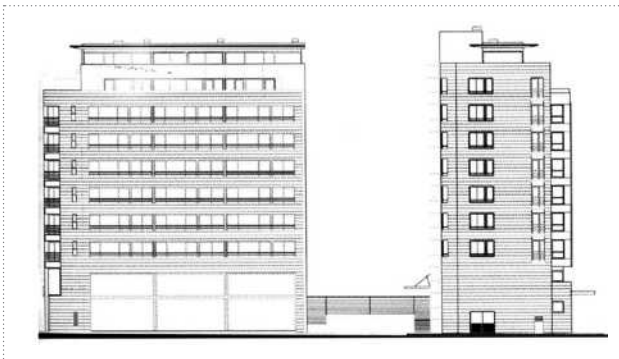


Figura 174. Fachada sul da edificação.

Fonte: Case: Puerto Madero Waterfront.

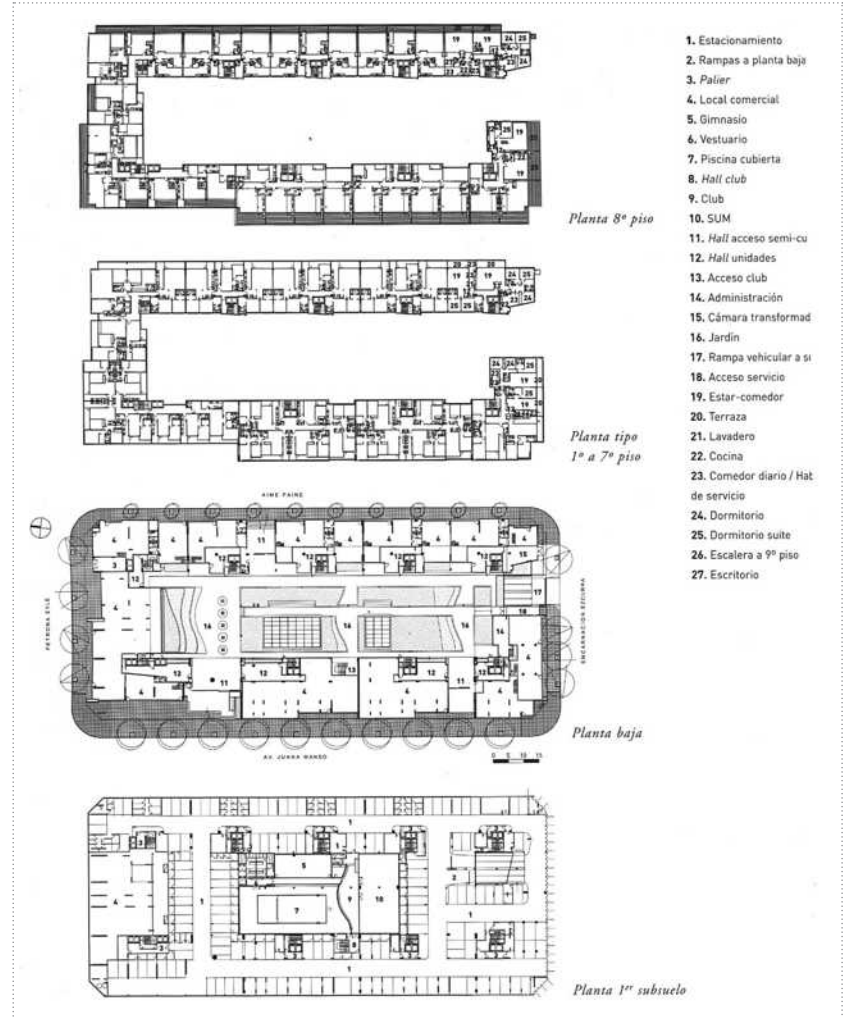
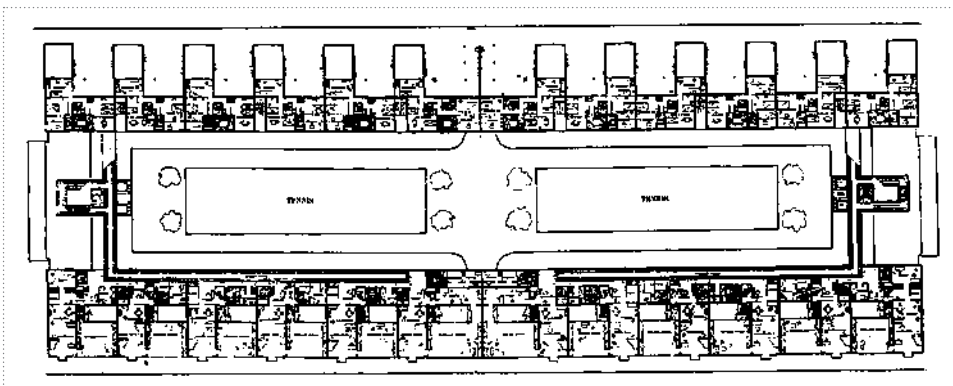


Figura 175. Planta geral Immeubles Villas, de Le Corbusier.

Fonte: La gran máquina - la ciudad en Le Corbusier.

Figura 176. Plantas da edificação: 1º subsolo, térreo, tipo do 1º ao 7º pavimento e 8º pavimento (de baixo para cima).

Fonte: Revista Summa+ 71.

oeste formam aproximadamente 130 metros de fachada ininterrupta, que alterna planos e vazios tratados com pedra ou alumínio. A assimetria das fachadas fica clara não só pela grande diferenciação entre largura e comprimento do prédio, como também pela oposição criada entre as fachadas que se abrem a uma avenida comercial e outra voltada para um parque. Mesmo diferenciados pelo tratamento das superfícies, os volumes conservam unidade geométrica, marcada pela regularidade das formas. Para evitar as mansardas sugeridas pelo plano, o projeto finalizou com leveza a parte superior da edificação, através de uma lâmina que cobre o corpo recuado do último pavimento e coroa a massa edificada dos volumes horizontais.

No que diz respeito à configuração perimetral da construção é válido salientar que existem precedentes modernos para o caso do edifício-quarteirão, como exemplifica as Immeubles-Villas, projetadas em 1922, por Le Corbusier (ver figura 175). Assim como no prédio estudado para o Puerto Madero, as vilas foram concebidas como elementos que, agregados, possibilitavam variadas maneiras de combinação. A disposição ao redor de todo o perímetro da quadra permite, também, que a edificação tenha fachadas orientadas para os quatro pontos cardeais. Os estudos desenvolvidos na década de 20 originaram um processo de trabalho acerca da quadra residencial, atentando para elementos básicos da quadra tipo que se forma em vilas desenvolvidas no interior de um perímetro fechado.¹⁹⁷ O Madero Plaza retoma tais conceitos de forma a caracterizar o interior do quarteirão não como um vazio, mas como um espaço de estar integrado às atividades comerciais e residenciais.

¹⁹⁷ Monteys, Xavier. La gran máquina: la ciudad en Le Corbusier. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

Figura 177: fachada oeste da edificação, a partir do parque Micaela Bastidas.
Figura 178: fachada leste da edificação, a partir dos edifícios costeiros.

Fonte: fotos autora, 2007.



Figura 177



Figura 178

Figura 179: fachada oeste e norte da edificação, a partir do parque Micaela Bastidas.
Figura 180: fachada leste e norte da edificação, a partir do canal de diques.

Fonte: Revista Summa+ 71.



Figura 179



Figura 180

2.4.5 Torres El Faro, Dujovne-Hirsch Associados

“Este tipo de edifício não está caracterizado somente por seu tamanho, senão também por seu valor significativo, por sua capacidade para gerar uma imagem e um valor plástico e simbólico que, como um farol, anuncia a nova localização.”¹⁹⁸

Ao mesmo tempo em que se situam em frente ao rio da Prata e soltas em uma ampla área verde, as Torres El Faro, também, estão localizadas nas proximidades do microcentro portenho. Posicionadas na esquina da Rua Azucena Villaflor – prolongamento da Avenida Belgrano – com a Costanera Sul, no Dique 2, as torres representam o primeiro arranha-céu implantado no Puerto Madero (ver figuras 181 e 182). O escritório Dujovne-Hirsch Associados, do qual fazem parte os arquitetos Berardo Dujovne e Silvia Hirsch, utilizaram-se da privilegiada localização do terreno para aproveitar as espetaculares visuais do entorno ribeiro e da Reserva Ecológica. Além de se destacarem pela mais elevada altura de torres do setor, esses prédios também se caracterizam por estarem posicionados no lote edificado mais próximo à Lagoa dos Coypos, justificando, por isso, a possibilidade de obtenção de vistas panorâmicas nos andares mais altos. Apesar de estarem implantadas nas proximidades das áreas verdes, as torres estabelecem pouca relação com o entorno, em virtude de suas atividades térreas estarem bastante voltadas para o interior da edificação.

Tipologicamente contrapostas ao edifício quarteirão em termos de volumetria, as torres se assemelham ao caso anteriormente estudado pela densidade de atividades implantadas em uma única construção.

¹⁹⁸ Diez, Fernando. Oficinas em enclave: la identidad em la piel (a propósito do muro cortina). Revista Summa + nº 23, página 42.

De maneira distinta, no entanto, caracterizam-se pela verticalidade das funções ali agrupadas. Em relação ao restante do conjunto edificatório da região, formado predominantemente por construções horizontais, as torres se destacam pela elevada altura, que permite sua visualização não só desde o rio, como também desde o centro da cidade. Do ponto de vista do tecido urbano em que estão contidas, como determinado pelo Plano Mestre, as torres representam a marcação de importantes acontecimentos do conjunto, como o anúncio dos eixos de penetração e a aproximação à costa ribeira.

Segundo os arquitetos autores da proposta, o mais forte condicionante para a concepção do projeto corresponde ao desejo de que ele se convertesse em um marco urbano, destacando-se como um elemento isolado na trama da cidade. O segundo ponto determinante para a definição do partido refere-se à resposta que o projeto deveria dar para a necessidade de se executar a obra, de 6000m², em duas etapas. Após o estudo das alternativas tecno-construtivas para a concretização de uma obra em distintos momentos, opto-se pela separação e autonomia dos volumes. Assim, as duas torres gêmeas foram propostas como dois volumes articulados, unidos pela base e por três passarelas, sendo duas delas intermediárias e uma de coroamento. Essas pontes foram propostas por questões funcionais de ligação entre os dois prédios e, também, por motivos estéticos de salientar a ligação física entre as duas edificações. Os volumes compõem-se como um V com ângulo interno de 135°, cujo vértice direciona-se ao rio, formando um pórtico que se salienta em relação à costa ribeira (ver figuras 183 e 184).

A forma do prédio está diretamente relacionada à resolução estrutural, que consistia no maior desafio técnico e pelo qual o escritório do engenheiro Alberto Fainstein e o de Dujovne-Hirsch e Associados obtiveram o Premio Engenheiro José Luis Delpini à estrutura notável Biênio 2003-

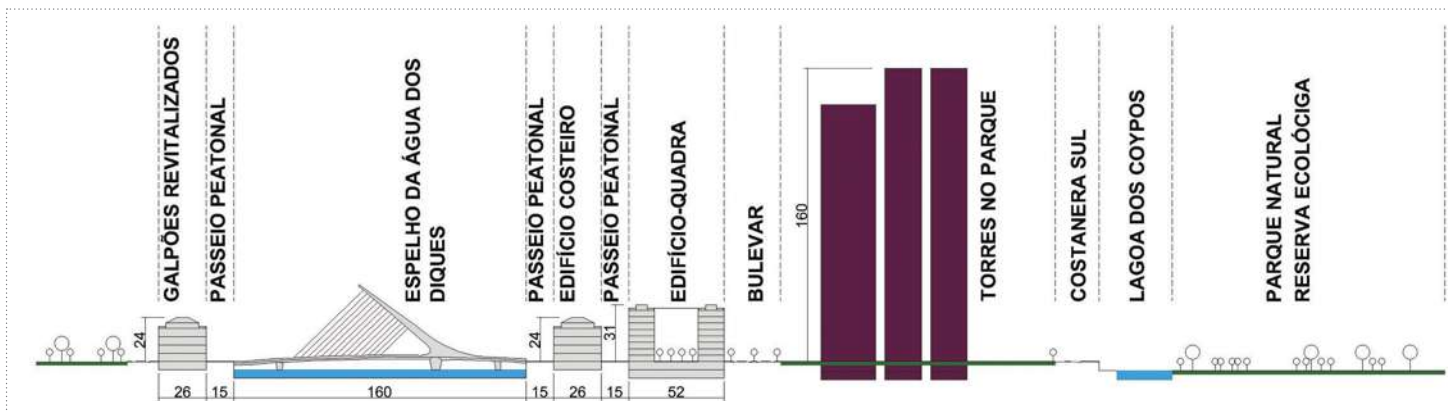


Figura 181. Corte transversal do Puerto Madero, marcando o posicionamento da linha de edifícios-torre.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

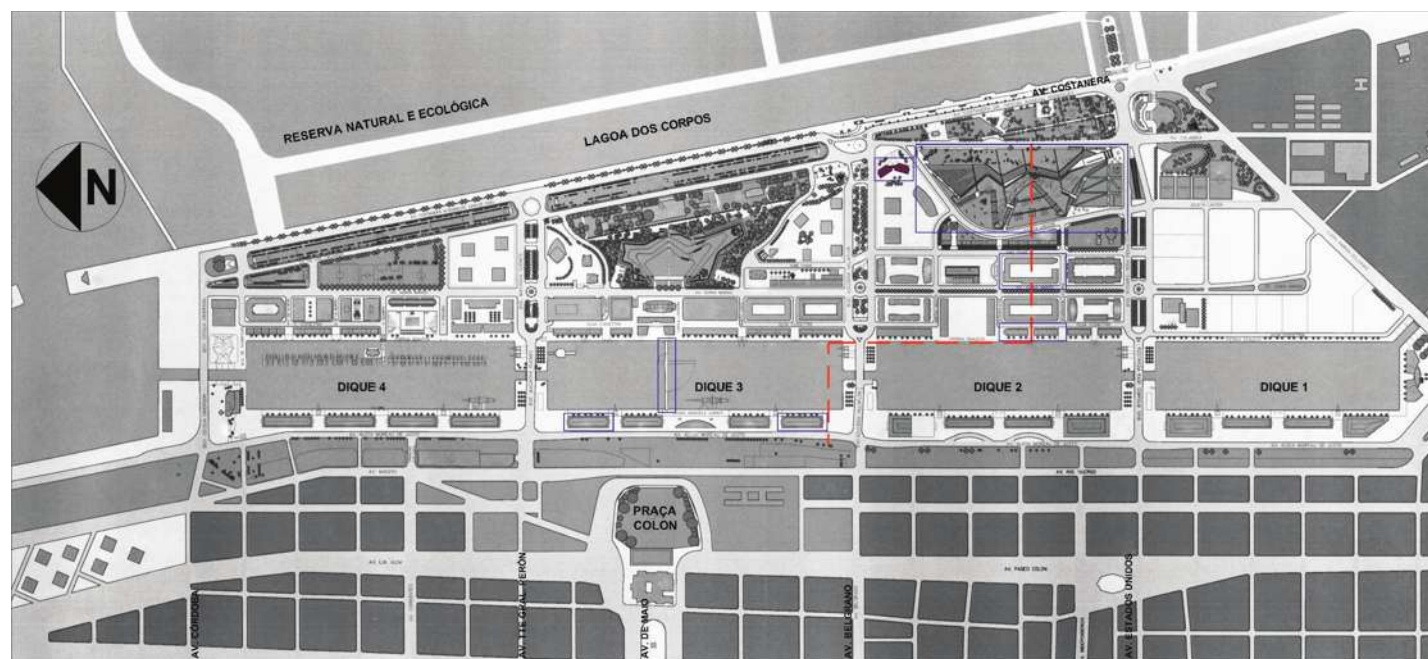


Figura 182. Implantação do Puerto Madero, marcando o posicionamento do edifício-torre analisado.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

2004, que outorgam à Associação de Engenheiros Estruturais (AIE), junto com a SCA e o CAI.¹⁹⁹ A sustentação da edificação foi concebida como um esqueleto externo, cujo núcleo central é portante, de forma a isentar a planta de colunas intermediárias. Os entrespos de 3 metros de altura, unem-se à trama exterior e aos núcleos centrais – onde se locaram as circulações verticais e os sanitários das moradias - sem a necessidade de vigas, garantindo às unidades, que variam de 190 a 420 metros quadrados, total flexibilização na organização dos espaços.²⁰⁰ Segundo o engenheiro Fainstein, devido aos fortes ventos da região, projetou-se uma estrutura resistente a cargas verticais e horizontais, com concreto de alta tenacidade, o que resultou na esbeltez das torres de 46 pavimentos. A estrutura é caracterizada por sua imponência, visto que as torres se assentam sobre uma construção de concreto com 1,40 metros de altura, que se apóia sobre pilares de 80 centímetros de diâmetro, enterrados 30 metros.²⁰¹ A amarração estrutural entre as torres é garantida pelas pontes metálicas, que por possuírem um desenho especial de juntas, absorvem os movimentos diferenciais entre os dois volumes. Estas passarelas também foram posicionadas, nos pisos 13 e 24, para aumentar a segurança quanto a saídas de emergência, uma vez que ligam às escadas de incêndio de ambas as edificações. Por seu grande desenvolvimento tecnológico, a estrutura faz com que as torres tornem-se símbolo da tecnologia construtiva.

Destinadas ao uso exclusivamente residencial, as 160 unidades são distribuídas ao longo de 45 pavimentos, sendo que dos pisos 3 ao 39, compõem-se duas moradias por pavimento e, do 40 ao 45, propõe-se

¹⁹⁹ Disponível em <http://www.lanacion.com.ar/665205>, acessado em 27 de setembro de 2007, às 09h07min.

²⁰⁰ Disponível em http://www.rascacielosbuenosaires.hpg.ig.com.br/Torre%20EI%20Faro/torre_el_faro_datos.html, acessado em 27 de setembro de 2007, às 09h18min.

²⁰¹ Guachione, Silvia. Torres 5 estrellas. Arquitectura, ingeniería, planeamiento y diseño. Clarín, segunda 5 de março de 2001.

uma unidade por andar. A dimensão projetada para as unidades residenciais é bastante vantajada, principalmente nos níveis superiores em que cada apartamento ocupa um andar inteiro. Nestas moradias, a área social volta-se completamente às vistas do rio, demonstrando a preocupação do projeto em garantir a importância dos espaços coletivos da residência. A área íntima absorve flexibilidade para conter até quatro dormitórios, podendo, no entanto, ceder lugar à criação de escritório. O amplo pé-direito de 3 metros de altura e a ausência de vigas no forro garante fluidez e continuidade visual dos espaços integrados. Em todo o piso de número 46, incluindo a passarela de arremate superior da edificação, projetou-se um espaço de uso coletivo, constituído como mirante e como local de lazer para os moradores. Em complementação às atividades de uso comum, no volume de base do edifício foram projetadas duas praças, uma coberta e outra descoberta, por onde se dá o acesso à edificação. Associadas a essas áreas, também no volume térreo, há espaços destinados para solário, piscina, spa, cancha de tênis, sauna e salão de usos múltiplos. Todas estas atividades estão implantadas sobre o corpo de serviços e estacionamento, que abriga um total de 500 vagas, sendo que para cada apartamento correspondem três espaços de garagem e o restante é reservado aos visitantes.²⁰²

A liberdade das fachadas para a obtenção das melhores vistas do entorno deu-se graças à concentração das atividades de circulação e serviços no miolo de cada uma das torres. A conexão entre esses núcleos, manifestada pela execução das passarelas unificadoras dos volumes, salienta a marcação da identidade visual do conjunto e permite a criação de um sistema articulado. O corpo da edificação é composto por uma parede contínua de concreto armado pintado de branco,

²⁰² Summa + 77, 1 Detalles 2 páginas 180 a 187.

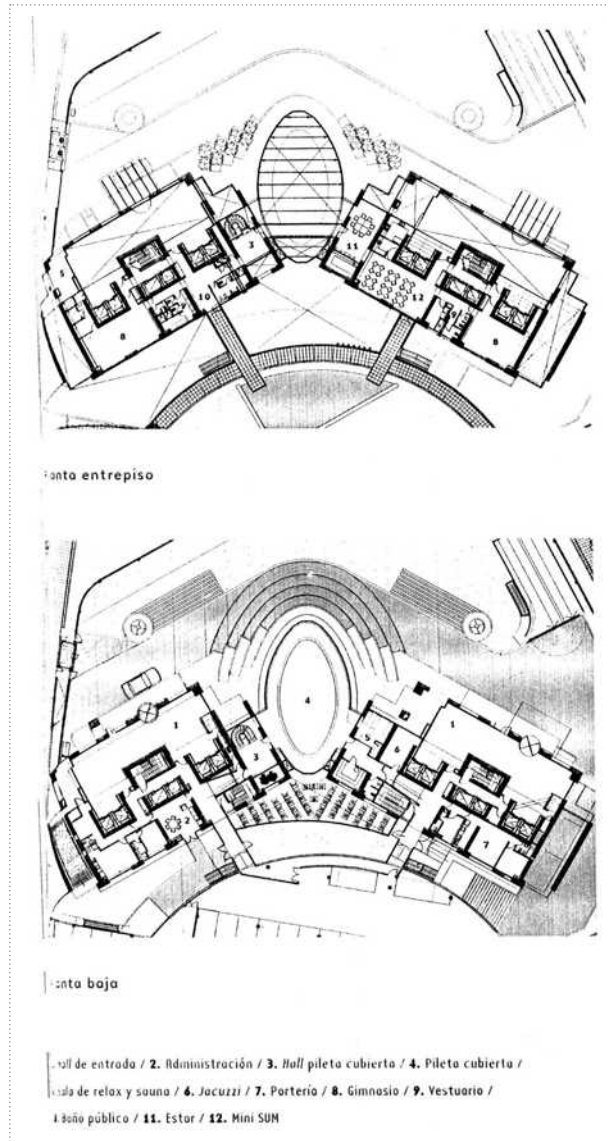


Figura 183. Planta do pavimento térreo e do mezanino (de baixo para cima).

Fonte: Revista Summa+ 77.

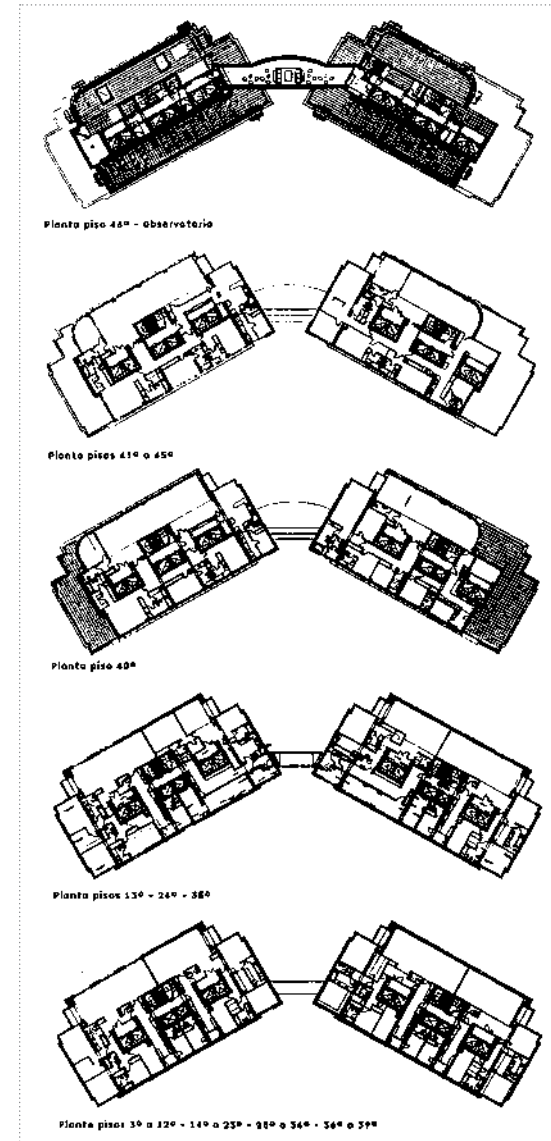


Figura 184. Plantas dos pavimentos tipo.

Fonte: Revista Summa+ 77.

cuja superfície é inteiramente perfurada pelas janelas. A mudança da tipologia residencial nos últimos pavimentos é marcada, na fachada, pelo recuo da edificação em relação ao corpo principal e, também, pela mudança do material de revestimento, proposto para contrastar com o branco do concreto. Ainda, sobre os dois blocos que configuram o conjunto de apartamentos do prédio, destacou-se o volume de arremate superior da edificação, formado pelo pavimento coletivo e pelas estruturas de reservatórios e casa de máquinas. As aberturas do prédio são de alumínio, constituídas por vidros duplos para preservar o conforto térmico e acústico do interior dos ambientes. Também para se resguardar dos fortes efeitos dos ventos, as varandas foram fechadas com vidro. Internamente, as privilegiadas visuais do rio e da cidade representam os mais significativos atrativos. A busca pelas melhores orientações e vistas para as moradias contribuiu na determinação da forma das torres (ver figuras 186, 186 e 187).

Do ponto de vista tecnológico, em virtude dos aspectos geográficos já mencionados, a proposta significa um desafio projetual, elevando-a a uma categoria diferenciada em relação às edificações residenciais convencionais. Outro aspecto que distingue as Torres El Faro de outras construções habitacionais é o conceito de moradia intensiva manifestada em forma de torre. A edificação solta em um espaço parque, contendo em seu programa atividades coletivas voltadas aos moradores, que possibilita o estabelecimento de uma rotina internalizada ao prédio, é denominada por Diez como “enclave residencial”.²⁰³ Segundo o autor “o empreendimento residencial arquetipo é um par de torres, porque sua definição formal e iluminação noturna tiram partido desta dualidade, tornando-as um acontecimento de escala urbana.” A composição

de duas torres gêmeas isoladas, com elevada altura, possibilita que formalmente a edificação assuma o caráter de símbolo urbano. As Torres El Faro caracterizam-se como um elemento de destaque para a cidade não só por sua elevada altura, mas também por representarem os primeiros arranha-céus residenciais de toda uma área requalificada urbanisticamente.

²⁰³ Diez, Fernando. Crise de autenticidade, mudanças na produção da arquitetura argentina, 1990-2002. Tese de Doutorado – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, julho 2005.

Figura 185: fachada oeste da torre El Faro. Fonte: Case: Puerto Madero Waterfront. Figura 186: fachada norte e oeste. Fonte: Revista Summa+ 77. Figura 187: fachada oeste da edificação. Fonte: Revista Summa+ 77.



Figura 185



Figura 186

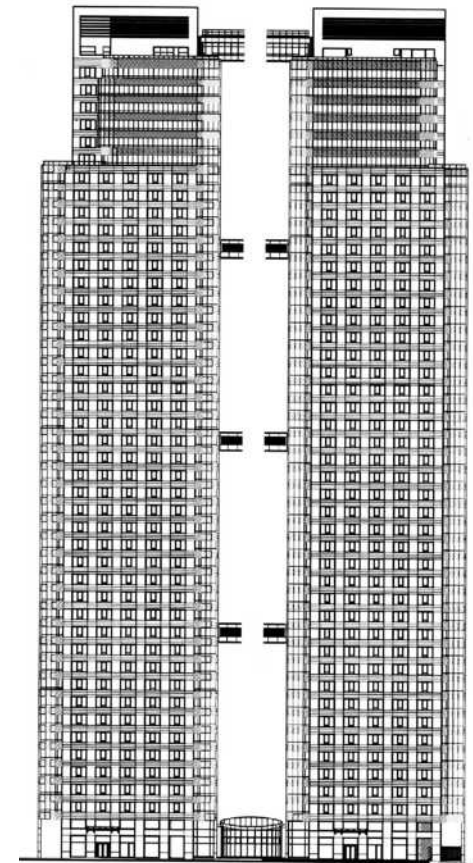


Figura 187

2.5 Zoom in: entrando no parque urbano

2.5.1 Concurso áreas verdes Puerto Madero e revalorização Costanera Sul

Posteriormente ao Concurso Nacional de Idéias para a urbanização do Puerto Madero, em 1996, a Corporação Antigo Puerto Madero, com o apoio da Municipalidade da Cidade de Buenos Aires, convocou o Concurso Nacional de Anteprojetos para Novas Áreas Verdes para Puerto Madero e Revitalização e Revalorização da Costanera Sul. Organizado pela SCA²⁰⁴ e patrocinado pela FADEA²⁰⁵, o concurso tinha como principal objetivo a requalificação de 56 hectares de parque, dotados de mobiliário urbano. Como assessores, participaram os arquitetos Cora Burgin, pela Municipalidade da Cidade de Buenos Aires; Jorge Pasinato e Marcela Suárez pela Corporação Antigo Puerto Madero; Mederico Faivre e Felipe Tarsitano pela SCA. Integraram a comissão de avaliação o doutor Angel Rafael Ruiz e os arquitetos Roberto D' Angelo e Jorge Vahedzian, representando a Municipalidade; Carlos Mariani, pela FADEA; Álvaro Arrese, pela SCA e Juan Molina e Vedia, pelos participantes. O jurado selecionou os três primeiros prêmios e as duas menções. Diferentemente ao concurso de projetos para a urbanização do Puerto Madero, que selecionou os três melhores trabalhos para condensar em uma proposta final, o Concurso para as Novas Áreas Verdes classificou apenas uma alternativa para colocar em execução.

A equipe vencedora era integrada pelos arquitetos Irene Joselevich, Graciela Novoa, Alfredo Garay, Nestor Magarinós, Carlos Verdecchia, Adrián Sebastián, Marcelo Vila e Eduardo Cajide. Para este projeto, o jurado destacou “a correta leitura da situação planejada para a área e

seu ideal desenvolvimento urbanístico”. A proposta diferenciava acen-tuadamente as áreas por usos e escalas. No Dique 3, um setor trian-gular, em escala metropolitana, incorpora-se aos silos da Antiga Junta Nacional de Grãos e, em seu vazio, marca o eixo de Mayo através de um espelho da água. A culminação do eixo dá-se no monumento de Yrurtia. Em outro setor, no Dique 2, projetou-se atividades esportivas informais, áreas florestais e praça de brinquedos, vinculadas às mora-dias do entorno próximo. Na concepção dos avaliadores, foi adequada a proposição quanto à florestação, que tirou proveito da floração, porte e folhagem. Um ponto importante do projeto é a delimitação das bordas e limites dos distintos setores, criando uma grande variedade de situa-ções que integram áreas secas e verdes. Como destaque a ser revisto, o jurado enfatizou a movimentação de terras, em especial referente às áreas de estacionamento subterrâneo.

Ao estudar as bases do concurso, a equipe constatou a necessi-dade de união entre a zona de expansão do centro da cidade e a nova área urbanizada, que até então permanecia isolada do resto da trama. Para os projetistas, os parques são parte de um único traçado urbano, que segue a lógica de outros materiais, como o ar, a água e as plan-tas. O projeto procurou seguir o caráter de desenvolvimento do Parque Natural Reserva Ecológica, cuja proposição visa acompanhar a recom-posição do sistema, com respeito à identidade e geografia local. A dire-triz principal de projeto, então, tornou-se a resolução da tensão entre os pressupostos conceituais da reserva natural e de um projeto de ur-banização, que seguia o traçado regular do centro urbano. O projeto foi concebido como um integrador entre o tecido e as áreas de parque (ver figura 188).

Os gráficos apresentados pela equipe demonstram, respectiva-mente, as diretrizes e condicionantes adotados para a concepção do

²⁰⁴ Sociedade Central de Arquitetos.

²⁰⁵ Federação Argentina de Entidades de Arquitetos.

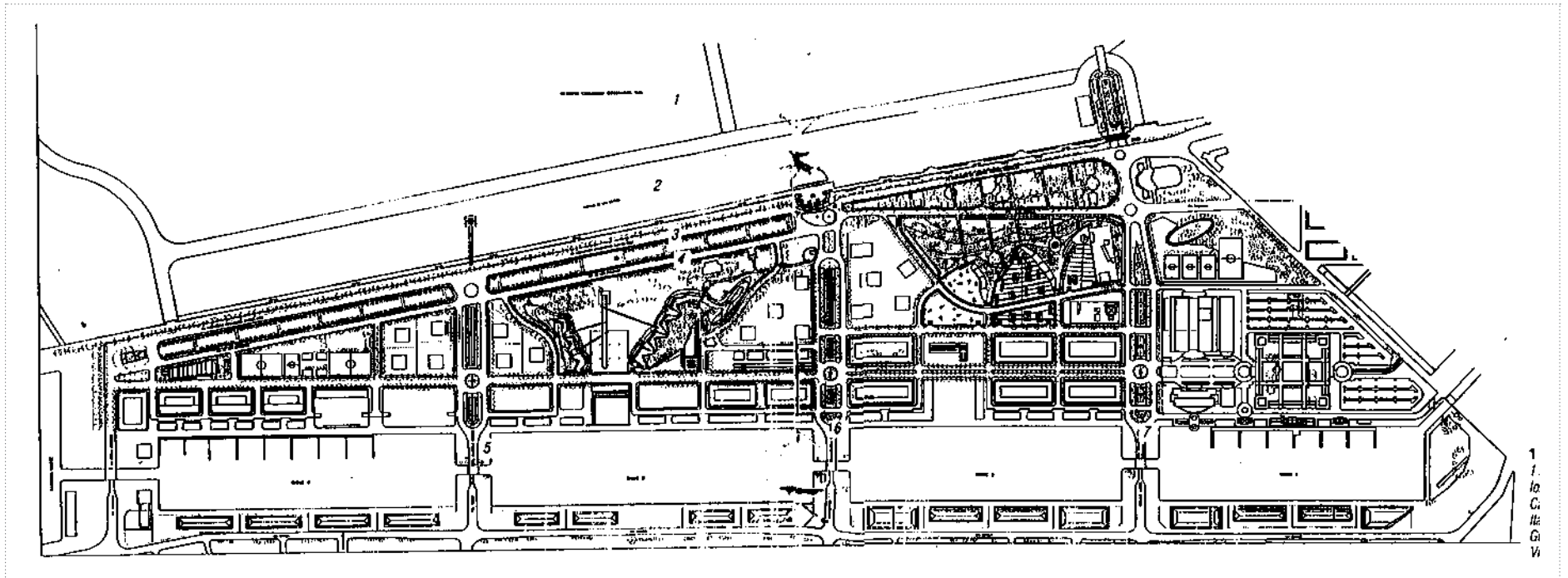


Figura 188. Implantação da proposta para as áreas verdes do Puerto Madero.

Fonte: Revista Revista SCA 183.

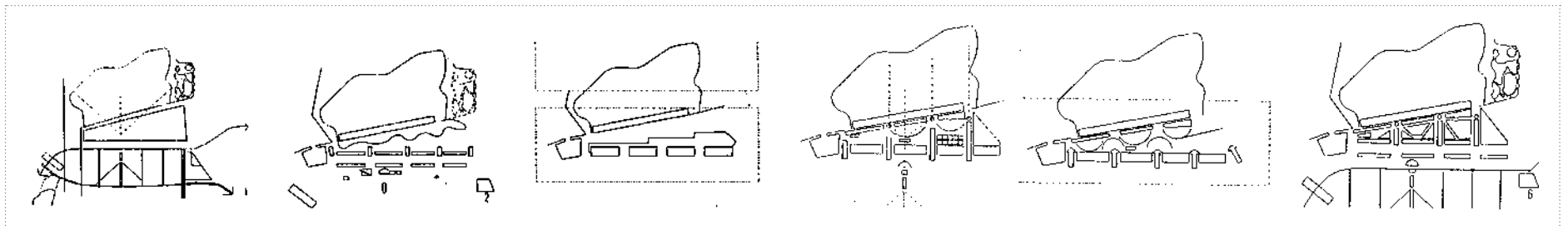


Figura 189. Diagramas explicativos do projeto para as áreas verdes do Puerto Madero.

Fonte: Revista Revista SCA 183.

projeto: a sucessão de áreas verdes sobre a borda costeira caracteriza-se por ter gerado uma ilha no centro da cidade; esta ilha é alcançada através de cinco pontes; o traçado da Lagoa dos Coypos diferencia os espaços, dando lugar a dois setores leste-oeste; a hipótese de um parque linear estruturado pela geometria da Costanera Sul perde força ao colidir com os conjuntos de torres propostos no anteprojeto; a localização das torres e o sistema de bulevares seccionam a área verde em quatro setores que apresentam diferentes tensões a respeito do resto da cidade; agregam-se como peças os conjuntos da Costanera Sul e balneário, além do espelho da Lagoa dos Coypos e dos três bulevares de acesso e das quatro quadras ocupadas por torres; a identificação destes fragmentos permite compreender a totalidade como um sistema, mas também demonstra a autonomia das partes, reconhecendo novas escalas de intervenção de maior flexibilidade em relação ao desenho urbano (ver figura 189).

2.5.2 Parque Central

Situado no eixo da Avenida de Mayo e centralizado entre os conjuntos de torres, o Parque Central é concebido como um vazio no skyline costeiro, adquirindo características de parque metropolitano. Como diretriz principal, considerou-se a integração e entrecruzamento entre as distintas geometrias do Eixo de Mayo e da Costanera Sul. Dessa forma, o eixo histórico da cidade é reafirmado pelo posicionamento de um espelho da água que corta linearmente o parque de leste a oeste. No extremo da linha, propôs-se a colocação do monumento que Rogério Yrurtia projetou como celebração do Centenário da Revolução de Mayo, porém nunca materializado. Aos elementos que intercedem o eixo, como os Silos da Junta Nacional de Grãos, previu-se a renovação dos usos, que passariam a abrigar eventos cívicos e culturais. Além

disso, como na Praça de Mayo, projetaram-se dois eixos diagonais que alcançam os bulevares de penetração, em cuja intersecção se coloca um monumento que simboliza o Centro da Cidade Judicial. O Parque é dividido em três setores, definidos pela diferenciação das cotas de nível. No nível zero, a área aberta corresponde ao teto dos estacionamentos subterrâneos. Taludes escalonados e colinas suaves ampliam a variedade de recintos do parque e proporcionam variadas escalas dentro desta mesma área. A diferenciação dos setores foi, também, reforçada pela seleção vegetal, que alterna gramado, plantas rasteiras, plátanos, palmeiras e jacarandás (ver figura 190).

2.5.3 Parque do Velho Moinho

Proposto como uma área de escala barrial, o Parque do Velho Moinho, mesmo sofrendo mais forte influência do tecido da cidade circundante, apresenta maior autonomia em relação à estrutura do seu entorno urbano. Inicialmente, o terreno foi visualizado como um retângulo de 500 x 200 metros, isento da presença do conjunto de torres. Então, assim como no Parque Central, foram diferenciados os setores da zona, classificados em área aberta e de bosque. O setor plano é localizado próximo ao eixo costeiro e as pequenas colinas são pensadas para estarem vinculadas ao traçado do bairro a seu redor. Solucionando a tensão entre ambas as geometrias, na área aberta, são definidos três recintos ogivais, sob o qual se desenvolve o estacionamento subterrâneo (ver figura 191). Situado sobre as colinas na área elevada, o setor de bosque foi assim proposto para conter um programa aberto e convidativo ao desenvolvimento de diferentes atividades. O espaço de transição entre os planos é configurado por uma muralha de concreto e por um plano inclinado de gabião. No nível inferior, cada ogiva contém uma determinada atividade: uma delas é voltada às crianças, sugerindo

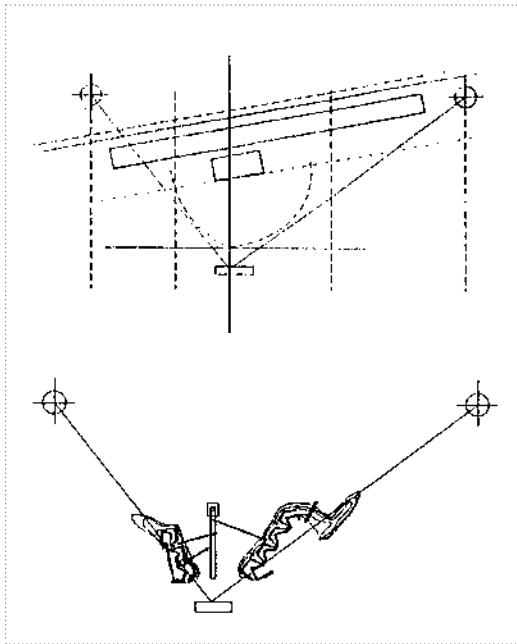


Figura 190. Diagramas explicativos do projeto para o Parque Central.

Fonte: Revista Revista SCA 183.

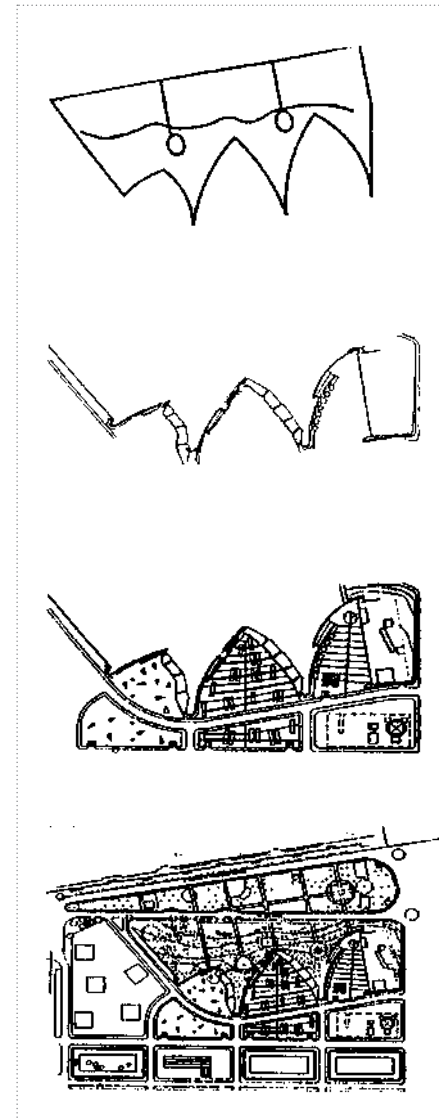


Figura 191. Diagramas explicativos do projeto para o Parque do Velho Moinho.

Fonte: Revista Revista SCA 183.

atividades recreativas; a seguir propõe-se uma sucessão de recintos a escala do jardim, separados por plantas que reproduzem o parque tradicional; por último, projeta-se um grande plano verde, contendo mobiliário que incentiva o descanso. A união entre essas variadas peças configura o parque previsto para estar associado, principalmente, às moradias do entorno imediato.

2.5.4 Costanera Sul e Lagoa dos Coypos

Adotada como uma peça de valor histórico e seguindo a norma que a considera área de proteção histórica, a Costanera Sul foi concebida como área de restauração e requalificação. Após estudo do projeto original de Carrasco e Forestier, propôs-se a reconstrução da área conforme o projeto inicial, no qual um módulo que combina tipas, álamos e plátanos se desenvolve ao longo do eixo. Sugeriu-se, também, o reposicionamento do Museu Participativo de Ciências para um local avaliado como mais adequado ao novo contexto urbano. Logo em frente ao balneário da Costanera Sul, a Lagoa dos Coypos foi considerada área de limite e de transição entre uma zona de parque projetada e a extensa área de reserva natural. A maior proposta consiste no tratamento hidráulico da lagoa, através de dragado e renovação constante de água. Quanto à Reserva Ecológica, propôs-se o plantio de algumas espécies já presentes na reserva sobre a borda da lagoa, como forma de consolidar a área da reserva. Para as margens da lagoa, também se sugeriu a colocação de mobiliário urbano que seguisse o mesmo padrão do restante da área.

O concurso para as áreas verdes do Puerto Madero, ao contrário do Concurso Nacional de Idéias para a urbanização do local – que determinou apenas a localização e extensão dos espaços públicos – objetivou a criação de parques urbanos projetados. Estas áreas começaram

a ser executadas em 2002 e foram finalizadas em 2007, devolvendo para a cidade qualificados espaços verdes, situados nas proximidades do centro cívico, comercial e financeiro. As áreas verdes do Puerto Madero somaram-se aos já tradicionais parques situados junto à costa ribeira e, também, às margens da Costanera Sul. Mesmo apresentando caráter diferente da via costeira, os parques integraram-se a ela por amenizarem a densidade da malha urbana em direção ao rio.²⁰⁶

2.5.5 Parque Micaela Bastidas, Alfredo Garay

Construído entre janeiro de 2002 e fevereiro de 2003, o Parque Micaela Bastidas é resultado do Concurso Nacional de Anteprojetos Novas Áreas Verdes para Puerto Madero (concurso anteriormente citado)²⁰⁷. A autoria do projeto, localizado no Dique 2, próximo à Costanera Sul (entre avenida Calábria, rua Julieta Lanteri e bulevar Rosário Vera Peñaloza), cabe à equipe formada pelos arquitetos Alfredo Garay, Irene Joselevich, Nestor Magariños, Graciela Novoa, Adrián Sebastián y Marcelo Vila. O parque está contido em uma proposta que inclui o projeto de valorização da Costanera Sul, o desenho específico para os quatro bulevares de acesso, além do Parque Mujeres Argentinas, no Dique 3, e do Raquel Former, no Dique 1. No total, a proposta das novas áreas públicas agrega uma superfície de aproximadamente 40 hectares, que busca a interconexão de traçados, espaços e atividades. Conservando um caráter de bairro, o projeto é concebido como um sistema de peças articuladas que conectam organicamente a tensão geométrica entre a costa ribeira e a trama existente edificada. Mais de 40 mil plantas de 150 espécies distintas foram inseridas em lugares precisos e estratégicos com um marcado respeito pela paisagem e pelo tecido consolidado. O

²⁰⁶ Concurso áreas verdes Puerto Madero y puesta em valor Costanera Sur. Revista de Arquitectura SCA – Sociedad Central de Arquitectos, nº 183 (novembro-dezembro 1996), páginas 16 a 23.

²⁰⁷ Ver Parque do Velho Moinho, item 2.5.3.

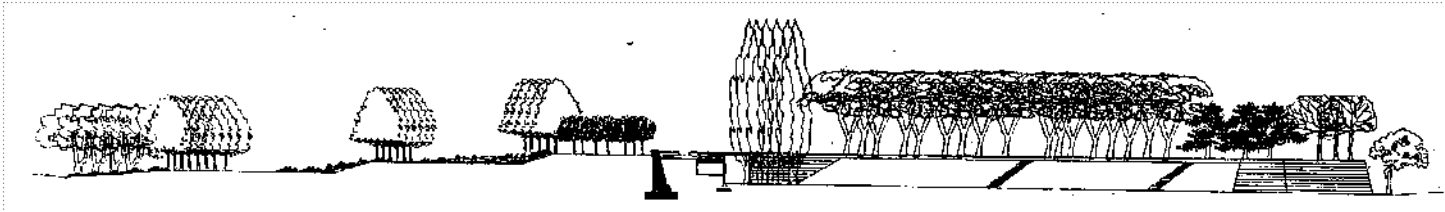


Figura 192. Corte transversal do Parque Micaela Bastidas.

Fonte: Summa+ 60.

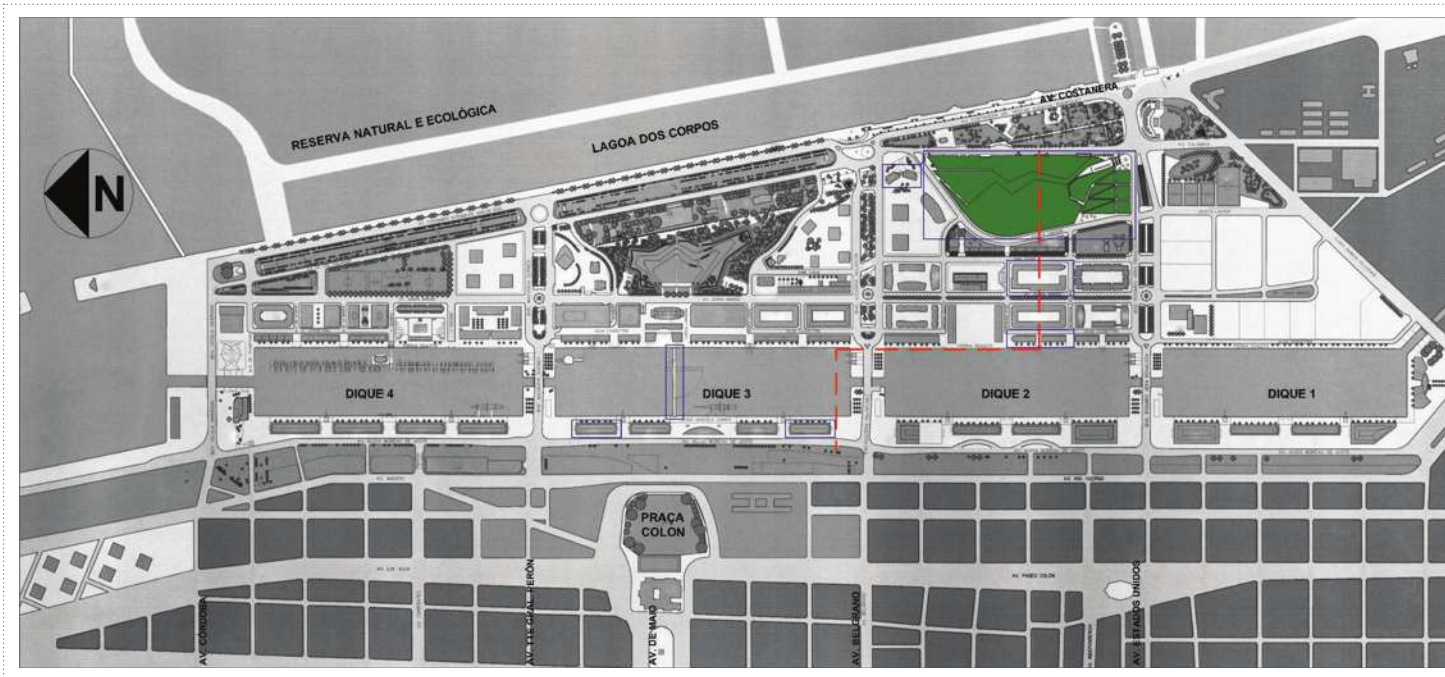


Figura 193. Implantação do Puerto Madero, marcando o posicionamento do Parque Micaela Bastidas.

Fonte: material desenvolvido pela autora para a pesquisa.

conceito arquitetônico é definido a partir da proposição de um solo artificial, desenvolvido em distintos níveis, que utiliza o excedente de terra proveniente dos entulhos de urbanização do restante da área.²⁰⁸

A diferenciação das cotas fundamenta a construção do espaço aberto e possibilita a variação de escalas entre os recintos do parque, que vão desde a conotação de bairro à metropolitana. Além disso, a materialidade dos ambientes, composta por gabiões, concreto e vegetação, reforça a proposição dos alternados locais dentro do mesmo parque. Marcadamente, percebe-se a distinção entre uma área de bosque plana e outra aberta com declives, sendo a primeira delas vinculada ao eixo costeiro e a segunda à trama edificada (ver figuras 194, 195 e 196). Trabalhou-se no terreno de forma a gerar uma colina interposta entre as paisagens urbanas e ribeiras. A junção destas zonas cria um parque que com seus distintos lugares de estar e passear age como peça de integração em relação ao entorno. Assumindo o formato orgânico, a operação topográfica concebida para o parque, através de seu movimento, age como divisor dos espaços interligados entre si. A utilização das possibilidades de uso da terra, da pedra e do concreto armado permite a conservação do variados usos e das qualidades próprias de cada ambiente. Referindo-se à relação geográfica da cidade de Buenos Aires com o rio, foi adotada a tecnologia de paredes de gabião para conter os taludes. Assim, quanto aos materiais, o parque é predominantemente caracterizado pela presença dos muros de gabião e do concreto aparente, que em associação à vegetação natural agregam qualidades paisagísticas ao tecido urbano. O protagonismo das muralhas e rampas de gabião reafirmou a possibilidade expressiva de uma lógica construtiva.²⁰⁹

O conjunto é composto por três praças ogivais, situadas na cota

²⁰⁸ Jardim, Anuário 2005. El Jardín en la Argentina – Agosto 2005.

²⁰⁹ Güiraldes, Pablo. Un espacio para la ciudad. Summa + 60.

zero e vinculadas ao tecido da cidade. Definindo a borda superior florestada foi proposta uma circulação longitudinal ao parque, que atinge 4,50 metros de altura e está associado à costa ribeira. Estruturadas a partir da articulação de um passeio principal, as áreas elevadas também possuem caminhos que sugerem a continuidade do traçado da Costanera Sul (ver figura 197). Desde o sul, a larga escadaria possibilita o acesso à zona alta, onde se desenvolve uma grande praça seca de 25 x 50 metros, destinada à implantação de esculturas. No pátio inferior, cada uma das três praças ogivais incorpora uma determinada qualificação e uma diferenciada escala. A primeira ogiva é destinada à recreação, abrigando distintas áreas de jogos (ver figuras 198 e 199); a segunda, denominada Praça Del Huerto, estrutura-se através da sucessão de recintos, que alternam jardins de rosas e recantos para leitura e descanso (ver figuras 200 e 201); o terceiro espaço, a Praça do Sol, é sugerido como um plano verde aberto, mobiliado com equipamentos voltados ao repouso e à contemplação²¹⁰ (ver figura 202). Assim, definem-se os elementos decisivos na configuração do projeto, que com seus lugares particulares propiciam ao usuário a descoberta e a reinvenção dos espaços. As espécies vegetais escolhidas para a configuração dos ambientes acompanham a geometria desenhada pelo projeto. Com o intuito de reforçar a identidade portenha, foram eleitas plantas nativas da Argentina e algumas espécies exóticas já bastantes presentes em Buenos Aires. Em virtude da diversidade no tempo de crescimento das espécies, o parque foi pensado, em um primeiro momento, com o predomínio de arbustos e herbáceas florais. Na medida em que crescerem as árvores, essa vegetação conformará uma massa fechada, onde se tornará presente a diversidade de texturas, rugosidades, alturas, brilho e o colorido em todas as estações.

²¹⁰ Parque Micaela Bastidas - Contextos – Revista de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, nº 12 – naturaleza y paisajes, páginas. 81 a 91.



Figura 194



Figura 195



Figura 196

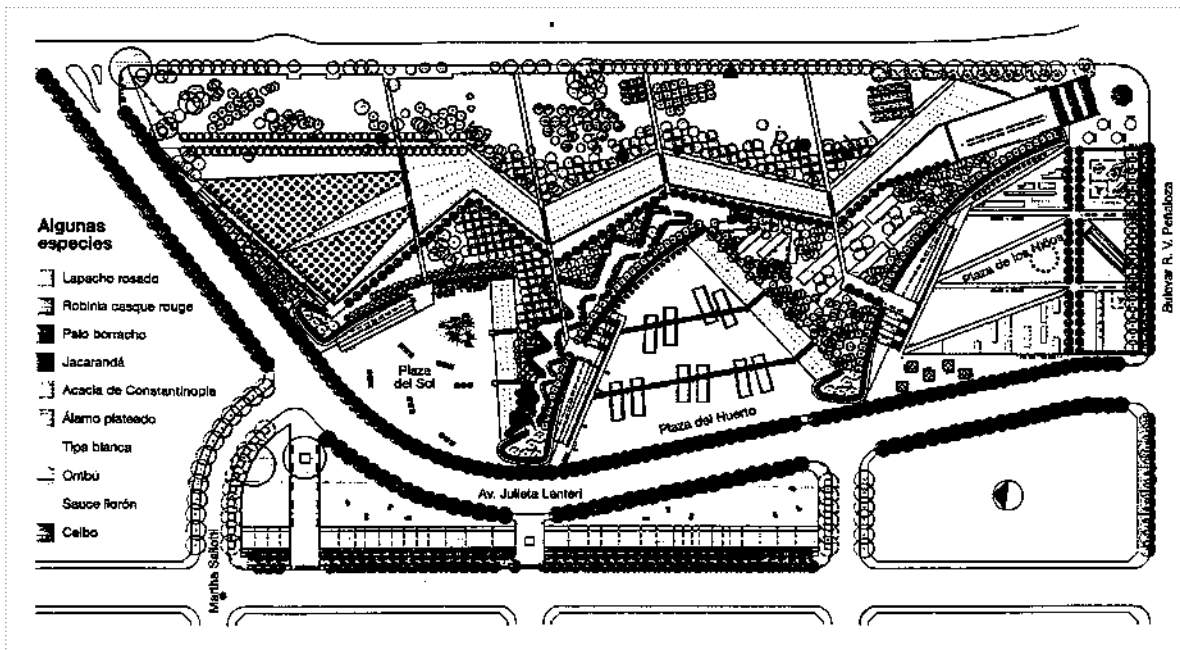


Figura 197

Figuras 194, 195 e 196: imagens do Parque Micaela Bastidas. Fonte: fotos da autora, 2007. Planta do Parque Micaela Bastidas. Fonte: Jardim Anuário 2005.

Apesar da preocupação em integrá-lo ao entorno circundante, o Parque Micaela Bastidas foi projetado como peça integrante do sistema verde de toda Buenos Aires. Este parque representa a criação de 7,2 hectares de espaço público para a cidade e um importante fator de reconexão de parte da capital argentina com seu *waterfront*.²¹¹ Ao possibilitar a incorporação de um espaço atribuído ao intercâmbio social, o parque auxilia na democratização do uso urbano. Não só por sua conotação arquitetônica ou paisagística, senão também por sua qualidade propositiva quanto a usos e programas, o projeto proporciona a conformação de um local peculiar para a cidade, que assegura lugares abertos com referências sutis ao vínculo com a natureza.

²¹¹ Landscape architecture, nº 4, páginas 36 a 43.

Figura 198



Figura 199



Figura 200



Figura 201

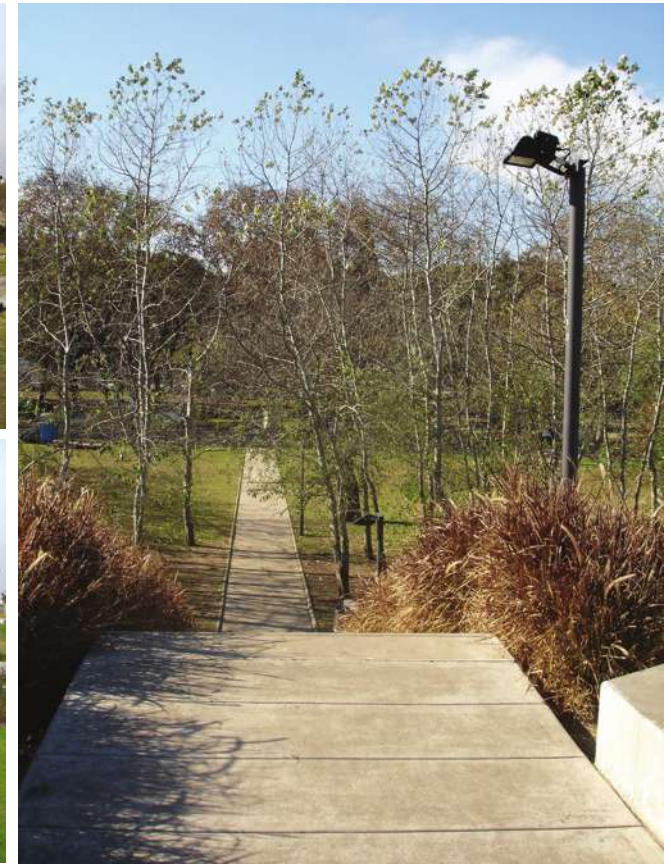


Figura 202

Figuras 198, 199, 200, 201 e 202.
Imagens do Parque Micaela Bastidas.

Fonte: fotos da autora, 2007.

CONCLUSÃO

Puerto Madero é fundamentalmente um espaço de fronteiras que compreende distintos universos: limítrofe entre a cidade e o rio; simbólico entre as rupturas e as continuidades urbanas; contrastante entre a preservação e a transformação. Ao mesmo tempo em que constitui um local privilegiado da cidade, por ter recebido fortes investimentos e gerado lucros imobiliários, representa um espaço de corte com o tecido adjacente, principalmente em relação ao sul da cidade, caracterizada pela falta de recursos e investimentos. Se, ao sul, o Puerto Madero marca a transição entre uma zona degradada e outra em desenvolvimento, a leste, a região determina a linha de borda entre a cidade e a margem ribeira. É dentro do espaço compreendido pelo Puerto Madero que ocorre a “fronteira” entre o tecido denso da urbe e a nova paisagem que se abre e se dilui no meio do verde, até atingir a costa aberta do rio da Prata. É nesse espaço, também, que a imagem das modernas edificações, praças e bulevares convivem com a imagem residual e com a presença de funções abandonadas por embarcações, guindastes e antigos armazéns.²¹² Além de se caracterizar como um lugar de limites bem acentuados, a região também é marcada pelos contrastes entre o antigo e o contemporâneo ou entre o novo e o preservado. Neste espaço tão plural, que margeia variados e divergentes temas e ocasiões, o projeto de urbanização da área representa o ponto de partida para a reinvenção da cidade por partes.

²¹² Iglesias, Noberto. Proyecto de las ciudades (II). El impacto metropolitano dos grandes projetos urbanos. Los casos de Puerto Madero e la Nueva Centralidad de Malvinas Argentinas. Disponível em http://www.cafedelasciudades.com.ar/proyectos_26_2.htm, acessado 06 de abril de 2008, às 14h e 16 min.

Lugar múltiplo, opiniões diversas

Nos anos 90, o *waterfront* bonaerense foi considerado um paradigma urbano, uma vez que o projeto de revitalização urbana inseriu-se no contexto das políticas de privatização da década. Esse fato contribuiu para que alguns dos seus propósitos iniciais sofressem alterações, de forma que nem todos os objetivos estipulados inicialmente corresponderem a realizações. A concepção inicial da proposta colocou-se como a recuperação setorial cuja meta seria o favorecimento da expansão da área central, a revitalização do sul da cidade e a valorização do patrimônio histórico. Em função dessas contradições Puerto Madero e em geral, os projetos urbanos desse período tornaram-se o foco dos debates.

De um lado, surgiu a visão dos seus defensores, alegando que as propostas propiciaram a interação entre a esfera pública e a privada, canalizando mediante negociações complexas a multiplicidade de fatores operativos na produção da cidade. Liernur comenta que a cidade ganhou uma nova área e um espaço público com força digna da escala metropolitana, enriquecendo-a de múltiplas formas, em uma circunstância onde existe uma concorrência intermetropolitana, acelerada pela globalização. Da mesma forma, Alicia Novick expressa sua opinião favorável à intervenção, afirmando que, no contexto de experiências de revitalização urbana da década de 80, Puerto Madero obteve a mais favorável concretização, considerando seu controvertido processo de realização, a cooperação com Barcelona, o Concurso com a Sociedade Central de Arquitetos e a modalidade de gestão:

“A operação foi realizada e a área é atualmente um dos setores mais dinâmicos de Buenos Aires e é possível pensá-la como a expressão mais

*acabada de um projeto urbano, segundo a definição de Solá Morales. Dito de outra forma, foi uma instância intermediária entre um projeto de arquitetura – entendido como um ‘procedimento intelectual mediante o qual se propõe uma realização, justificado de antemão por um conjunto de planos e de cálculos, pela coerência do objeto a construir e por sua adequação ao programa definido de antemão pelo contratante’ – e um ‘plano de urbanismo’ – que tende a obedecer a uma lógica diferente à do projeto, marcando uma interação complexa entre decisões públicas e escolhas efetuadas livremente por numerosos contratantes privados’.*²¹³

Por outro lado, os opositores contestam que tais experiências estiveram a cargo da legítima especulação imobiliária e carentes de qualquer coordenação pública. Zaida Muxi faz severas críticas a Buenos Aires dos anos 90, analisando as conseqüências da cidade globalizada e punindo a elitização do Puerto Madero pós-revitalização, que se abriu apenas para grandes grupos empresariais, excluindo parte da população do convívio com a área portuária e segregando grupos sociais. Buenos Aires foi utilizada como “*proveta*” de experiências urbanas, seguindo como espelho de cidades cuja realidade é bastante distinta. Além disso, a autora discute a forma de gestão, depreciando, principalmente, o fato das terras públicas terem sido destinadas à administração de uma empresa privada e autônoma (Corporação Antigo Puerto Madero S.A.), que vendeu as terras públicas e reverteu os benefícios ao setor privado ou a quem as comprou. Muxi interroga sobre os benefícios daqueles que não podem pagar, o que poderia ter sido demonstrado com a implantação de escolas, moradias e transporte público. Assim,

²¹³ Novick, Alicia. Espaços públicos e projetos urbanos. Oposições, hegemonias e questões. (1). Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq054/arq054_01.asp, acessado em 15 de abril de 2008, às 16h20min.

conclui que, em tais operações, ocorre a banalização da cultura e dos valores urbanos, em que não se seguem os fundamentos de constituição da sociedade, efetuados pela “*mescla social, variedade de usos, convivência e conflito*”.²¹⁴

No âmbito arquitetônico, Liernur critica a maneira como foi conduzida a escolha dos profissionais para o desenvolvimento do projeto, uma vez que as autoridades encomendaram os estudos a uma consultoria espanhola associada a um grupo de arquitetos argentinos, que foram partidários na escolha de arquitetos e urbanistas de Buenos Aires para a confecção do plano – como já mencionado. A autoria do projeto nasceu, portanto, da associação de escritórios de arquitetura ganhadores do concurso. Assim, a cidade perdeu uma oportunidade de trazer para si um olhar internacional e de ampliar a gama de idéias para a resolução do tema. Na visão de Liernur, o projeto apresenta um traçado excessivamente esquemático, o que não o coloca como parâmetro para um debate internacional. Diez acrescenta que a associação de escritórios, nesse caso, não foi benéfica, não só por ter sido imposta, mas também pelos contrastes de estilo de trabalho existentes entre os profissionais envolvidos. O resultado disso é o predomínio do “*profissionalismo impessoal que caracteriza os estúdios corporativos*”.²¹⁵ Diez complementa ainda que, mesmo sendo um grande projeto de êxito público, a operação constitui um “*urbanismo quase-privado*” ou um “*urbanismo de luxo*”, contrastando com outras partes da cidade, que não podem atender às urgências correntes da infra-estrutura urbana. Liernur pondera, todavia, que a contribuição mais importante da intervenção consiste na incorporação para a cidade de um qualificado e relevante espaço público e na demonstração da força de trabalho que possibilitou

²¹⁴ Muxi, Zaida. La Arquitectura de la ciudad global. Editorial Gustavo Gili, 2005.

²¹⁵ Diez, Fernando E. Crise de autenticidade, mudanças na produção da arquitetura Argentina 1990-2002. Op. Cit. Página 140.

a reconversão da área.²¹⁶

A intervenção no Puerto Madero é freqüentemente considerada uma operação de sucesso, uma vez que o projeto determinou novos valores para usos urbanos, incluindo um importante loteamento de espaço público, em uma área previamente abandonada e deteriorada. Liernur também salienta, no entanto, que ainda não é possível realizar uma rigorosa avaliação da operação, pois os riscos e os resultados aparecerão em um futuro próximo.²¹⁷

Independentemente das críticas negativas e das questões duvidosas em relação ao desenvolvimento da região do Puerto Madero, é fundamental dizer que o projeto de revitalização é positivo, uma vez que propôs um retorno ao eixo histórico da cidade de Buenos Aires e possibilitou a recuperação de um bairro. Além disso, ampliaram-se os espaços verdes no centro da cidade e a possibilidade de uso popular da costa. Apesar da polêmica entre preservação ou modernização, contextualização ou transgressão, a área adquiriu um caráter próprio, conformando um novo contexto urbano. Sem desconhecer os complexos aspectos políticos e econômicos envolvidos no desenvolvimento da região, ou mesmo sobre a elitização do bairro, a investigação procurou salientar a importância da contínua reflexão e da transformação dos fatos urbanos e do seu patrimônio arquitetônico. Embora se possam debater e questionar aspectos como o resultado arquitetônico das edificações ali implantadas ou os efeitos positivos e negativos que o desenvolvimento da região refletiu sobre o entorno, o estudo ressalta que um dos maiores êxitos da operação é a atitude de discutir os problemas da cidade contemporânea e agir sobre eles por

²¹⁶ Liernur, Jorge Francisco. *Il porto de Buenos Aires*. Casabella n° 273, Milano, julho 2004, páginas 60 a 65.

²¹⁷ Liernur, Jorge Francisco. *Puerto Madero Waterfront*. Op. cit.

meio do projeto arquitetônico. A análise sobre a revitalização da região portuária traz à tona o debate sobre o espaço público e, também, abre espaço para a reflexão de uma nova visão urbana, na qual a cidade se refaz por partes, como um mosaico de distintas situações.

Porto, rio e natureza

Puerto Madero simboliza uma fábula para Buenos Aires, não só por sua importância histórica, como também pelas inúmeras tentativas de reintegrá-lo ao contexto portenho. A transformação do velho porto obsoleto em peça urbana da cidade permitiu a adoção de um frente águas urbano, além da criação de outras infra-estruturas necessárias para que o novo bairro seja racionalmente utilizado. Da mesma forma, os restaurantes e espaços comerciais, aliados ao fascínio da localização ribeira, favoreceram a vida de rua, o turismo, o lazer e a integração do antigo porto à cidade. Devido a sua associação com os espaços abertos, a área tornou-se um ponto potencial de reaproximação com a natureza e de resgate com a margem ribeira. Embora haja o predomínio de uso privado em relação ao público (70% e 30%, respectivamente), não existem barreiras físicas ou condicionamentos excludentes para qualquer parte da população, mesmo que a privacidade seja restrita a uma parcela dos habitantes. Com a criação de novos parques públicos na região do Puerto Madero, locais destinados a áreas verdes urbanizadas foram aliados ao funcionamento do centro urbano. A intervenção estabeleceu uma nova relação da cidade com o rio e com a natureza, aproximando a área central com a margem costeira. Pode-se afirmar que a revitalização do Puerto Madero é legitimamente próspera, se forem consideradas as transformações positivas ocasionadas pelo seu uso e pelos cenários urbanos resgatados ao convívio dos cidadãos.

Revitalização urbana: um tema contemporâneo

Entre outros temas, a região do Puerto Madero abarca questões que envolvem os problemas de preservação e de conservação dos patrimônios históricos das cidades. Nesse sentido, a decisão de manter a expressiva linha de antigos depósitos de tijolo, que apresentam marcado valor material, cultural e histórico, foi bastante notável. Segundo Rossi ²¹⁸, as características da imaginação e da memória coletiva e o caráter típico dos fatos urbanos são obra produzida pelas mãos humanas. O autor defende que o que enriquece a cidade e os fatos urbanos – tanto antigos quanto novos – é a sua constante transformação. Dessa forma, os diferentes tempos presentes no projeto analisado demonstram uma cultura urbana em transformação, que se define claramente contrária à idéia de uma cidade intacta. A dinamização urbana pode sintetizar a continuidade e o desenvolvimento da cidade histórica e da cidade moderna. A atitude de renovação da antiga urbe possibilita que ela não se torne obsoleta e estagnada.

Puerto Madero representa o crescimento da cidade sobre as reminiscências do porto precocemente fracassado, bem como incorpora o conceito de cidade pública e da cidade de negócios em um local onde anteriormente se estocavam as riquezas produzidas pelo solo. As construções que, antes serviam de depósitos, hoje se adaptam aos seus novos usos, reforçando os argumentos a favor da permanência dos significados urbanos. Os aspectos característicos que mais diferenciam a operação Puerto Madero de outras operações urbanas portuárias é a sua grande extensão, sua localização - próxima ao centro comercial, terciário e político da cidade - e suas possibilidades em contribuir para uma nova imagem urbana da capital argentina, fomentando seu desen-

²¹⁸ Rossi, Aldo. Op. cit.

volvimento econômico. O projeto revelou a complexidade da cidade, o interesse da rua e da superposição de funções em uma trama aberta capaz de conter as iniciativas comerciais, lúdicas ou culturais. A reconversão da área representa um importante elemento da memória coletiva urbana em que novo e antigo agem simultaneamente em colisão e diálogo.

Os diferentes tempos existentes no caso analisado - passado, presente e futuro - criam um confronto em que existem problemas solucionados e conflitos a superar. Apesar da intenção de costurar os diferentes períodos e acontecimentos da região, o projeto não solda todas as dificuldades urbanas presentes no local. Entre alguns aspectos que já causam dificuldades na região, pode-se ressaltar o conflito entre o tráfego pesado – que cruza a cidade na direção norte sul, costeando o limite oeste do Puerto Madero - e o de automóveis, bem como a discussão sobre a localização da autopista ribeira, que pretende resolver o problema entre os tráfegos, contudo pode ocasionar um considerável impacto ambiental na região. Ainda na questão da circulação veicular, cabe ressaltar que o desenvolvimento do lado leste dos diques irá originar diversas rotas internas na região, as quais podem resultar em uma circulação viária congestionada no Puerto Madero e nas suas redondezas. Como possíveis dificuldades futuras, também se salienta o sistema de transporte público ainda indefinido para a área leste. Os conflitos supracitados, bem como outros que possam surgir, revelam a reconversão do antigo a uma situação atual. Esses problemas urbanos demonstram a retomada do patrimônio instalado como ponto de discussão dos temas contemporâneos.

Cidade ideal e cidade real: Plano Mestre x projeto executado.

Devido ao grau de investimento destinado à operação, o programa simbolizou um dos mais emblemáticos empreendimentos de Buenos Aires. A inusitada e florescente forma de gestão e financiamento - ao menos no contexto portenho - possibilitou a concretização da transformação urbana em um curto prazo. O feito ocorrido no Puerto Madero representa uma das mais grandiosas, senão a maior, iniciativa do Estado para conter o gradativo processo de degradação do centro urbano consolidado. Tal curso é bastante evoluído, não só na capital argentina, como em outras metrópoles latino-americanas, ocorrido em virtude do êxodo das atividades qualificadas para a periferia urbana, ocasionando a formação das novas centralidades. Cabe assinalar que o sucesso da operação deve-se à competência da condução do processo de execução – guiado pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A -, somada à forte demanda de crescimento do centro de negócios da cidade. No aspecto administrativo da operação, pode-se dizer que a experiência do Puerto Madero é um modelo a ser seguido por seus variados atributos positivos, tais como autonomia financeira da Corporação, que possibilitou levar adiante o projeto independentemente das crises políticas e financeiras sofridas pelo país no decorrer da execução; elaboração de um plano mestre como estrutura geral para o desenvolvimento da área; definição não só dos objetos construídos, mas também dos espaços públicos verdes e de circulação de pedestres; gerenciamento das distintas etapas de intervenção, possibilitando uma prudente distribuição de custos e riscos. A definição de ações precisas estruturou a operação e limitou-a em espaço e tempo, possibilitando sua constante evolução.

O empreendimento das transformações urbanas implicou a proble-

matização do real e a busca de um ideal a ser atingido. O Plano Mestre para a área agiu como a ponte entre a cidade desejada e a cidade ideal de possível concretização. Embora a intenção do plano tenha sido a de desenvolver o desenho urbano, a paisagem criada pelas novas edificações – que respeitam os limites de lote e volumetrias predefinidas – difere-se do tecido tradicional de Buenos Aires. Borthagaray comenta sobre o desequilíbrio entre o projetado e o realizado, uma vez que se esperava levar ao setor uma qualidade de moradias propostas com um caráter de *collage*²¹⁹ – com testadas em torno de 12 metros –, o que realmente se distancia das extensas massas de edificação executadas no local. Praticamente todos os prédios executados abandonaram a possibilidade de trabalhar as fachadas com a diferenciação de planos, volumes e até mesmo com espaços de transição entre as construções. A renúncia pela adoção do conceito de *collage* resultou no resgate à formação da cidade por quadras, onde as grandes edificações ocupam o perímetro de um quarteirão inteiro, ocasionando a formação de uma estrutura atípica no cenário portenho.

Mesmo que o projeto tenha se preocupado em seguir os principais eixos do tecido de Buenos Aires, ele também propôs uma diferenciação na escala da malha urbana, visto que a altura das torres implantadas no Puerto Madero supera a cota habitual da cidade. No entanto, o que merece destaque é o conceito de agrupá-las em conjunto e posicioná-las soltas no espaço verde. A proposição traz a atitude de repensar a cidade e de sugerir uma nova imagem urbana. Nesse aspecto, constata-se a contraposição entre a verticalidade das torres que se opõe à horizontalidade global das edificações. Ainda, apontando os contrastes e “fronteiras” do setor, nota-se a distinção entre a fachada

²¹⁹ Borthagaray, Juan Manuel. El desarrollo urbano del área antiguo Puerto Madero em la ciudad de Buenos Aires. Op. Cit.



Figura 202



Figura 203

Imagens do Puerto Madero após a revitalização. Figura 202: Ponte de la Mujer à noite. Figura 203: Dique 1 e torres do Catalinas Norte ao fundo.

Fonte: material cedido pela Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

oeste da linha de diques, que faz referência à homogeneidade da linha de antigos galpões de tijolos aparentes e à fachada leste, marcada pela heterogeneidade de tipologias das novas construções. Ao contrário da margem oeste do canal, Puerto Madero leste tem um caráter plural, expresso não só pela variedade de tipologias implantadas, mas também pela diversidade de materiais e funções ali presentes. A arquitetura da nova área urbanizada responde às demandas do mercado e se adapta à predeterminação do público alvo: habitantes de alto poder aquisitivo, grandes companhias multinacionais, membros da burguesia boêmia e turistas cinco estrelas.²²⁰

A análise de um projeto ainda não finalizado, que abarca um setor de um núcleo urbano, requer consideração e resolução que devem estar vinculadas diretamente com os objetivos e as prioridades previstas para a organização e desenvolvimento da cidade. Esse projeto de recuperação é um feito satisfatório, pois o propósito de outorgar ao espaço uma função de integração com a cidade foi plenamente atendido. A operação teve a virtude de recuperar uma área valiosa, que se encontrava em processo progressivo de deterioração, conferindo-lhe utilização e identidade própria. Apenas pelo feito realizado, pode-se dizer que a revitalização da região é uma experiência rica, que implicou um conjunto de possibilidades de crescimento, mas também, uma série de dificuldades a serem vencidas pela metrópole. Cabe destacar que uma intervenção urbana não tem um fim tão preciso quanto uma obra de arquitetura, uma vez que o tempo indicará novas intervenções em áreas supostamente consolidadas. O lugar é atualmente um dos setores mais ativos de Buenos Aires e o maior exemplar executado de um projeto urbano na capital argentina.

Correspondendo a seu caráter modélico, Puerto Madero compro-

²²⁰ Liemur, Jorge Francisco. Puerto Madero Waterfront. Op. cit.

mete-se com o desenvolvimento dos diferentes setores atuantes no planejamento da cidade e não se limita a possibilidades arquitetônicas. O enriquecimento do setor dá-se pela pluralidade e heterogeneidade que propõe aos usuários, no que se refere seja aos usos, às tipologias ou à variabilidade dos espaços. A diversidade dos condicionantes garante ao local forte relação com o restante da cidade e confere-lhe autonomia funcional. Antes de ser consequência do interesse econômico e imobiliário, o processo de crescimento do setor se deve à preocupação urbana em proporcionar operações de arquiteturas contemporâneas, que transformem a cidade em um conjunto culturalmente inseparável. A região concentra a atenção de grande parte do mercado imobiliário de Buenos Aires, fato motivado tanto pelo seu atual desenvolvimento, quanto pela nova paisagem urbana que propõe. O projeto de urbanização do Puerto Madero revela-se como uma grande peça continente de novos elementos urbano-arquitetônicos, que, além de contribuir para a imagem contemporânea da cidade requalificada, colabora para o crescimento e para a continuidade do tecido tradicional.²²¹

²²¹ Varas, Alberto. Op. Cit.

BIBLIOGRAFIA

Referente ao âmbito geral do tema estudado

- ALEMANY, Joan. As relações porto-cidade na Europa e América Latina: intercâmbio de experiências e cooperação para o processo urbano. *Jornal Portus* número 1.
- ARRESE, Álvaro Daniel. Buenos Aires and de la Plata Riverfront – Design Concept for Restructuring the Urban Core. TU Delft, Holanda, 2002.
- BORTHAGARAY, Juan Manuel. El desarrollo urbano del área antiguo Puerto Madero em la ciudad de Buenos Aires. Artigo cedido pelo autor.
- GARAY, Alfredo Máximo. Puerto Madero, el presente. Artigo cedido pelo autor. Publicado em *Case: Puerto Madero Waterfront*. Harvard Design School, 2007.
- HOYLE, Dr. Brian S. Cities and Ports: Concepts and issues. Departamento de Geografia da Universidade de Southampton. Anuário da Faculdade de Geografia e História. *Vegueta*, número 3, 1997-1998, páginas 263 a 278.
- IGLESIAS, Noberto. Proyecto de lãs ciudades (II). El impacto metropolitano dos grandes projetos urbanos. Los casos de Puerto Madero e la Nueva Centralidad de Malvinas Argentinas. Disponível em http://www.cafedelasciudades.com.ar/proyectos_26_2.htm, acessado 06 de abril de 2008, às 14hs e 16 min.
- LIERNUR, Jorge Francisco. *Case: Puerto Madero Waterfront*. Harvard Design School, 2007.
- LIENUR, Jorge Francisco. Il porto de Buenos Aires. *Casabella* n° 273,

Milano, julho 2004, páginas 60-65.

- MACHADO, Andréa Soler. A borda do Rio-PoA: arquiteturas imaginárias: suporte para a construção de um passado. Tese de doutorado - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, BR - RS, 2003.
- MASSUH, Laila Yazigi. Reciclagem chega ao Porto. *AU* n° 54 (junho/julho 1994), páginas 87-96.
- MOREIRA, Clarissa da Costa. A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação. Editora UNESP, São Paulo, 2004.
- ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. Lisboa: Cosmos, 1966.
- ROWE, Colin. *Collage city*. London: The mit Press, 1980.
- VARAS, Alberto. *Buenos Aires Metropolis*. Buenos Aires: Harvard University, 1997.
- Site <http://www.puertomadero.com>.

Referente ao histórico (Capítulo 1: Um porto, um século)

- ABALOS, Inaki e HERREROS, Juan. El Rascacielos Cruciforme em Sudamérica y Porte Maillot, *Summa* n° 243, novembro 1987, Homenaje a Le Corbusier, página 31.
- BUSQUETS, Joan e ALEMANY, Joan. Plan Estratégico de Antigo Puerto Madero, 1990, Buenos Aires. Documento A. Consultores Europeos Asociados S.A.
- BORTHAGARAY, Juan Manuel, GLUSBERG, Jorge, JUNOD, Benoit. *Le Corbusier y Buenos Aires – O plano Regulador, 1938-40*. Buenos

Aires, Centro de Arte e Comunicação (CAYC).

- CABRAL, Gilberto Flores. O utopista e a autopista: Os viadutos sinuosos habitáveis de Le Corbusier e suas origens brasileiras (1929 – 1936). Revista Arqtexto, número 9, páginas 54 a 75.
- COMAS, Carlos Eduardo Dias. Precisoões Brasileiras Sobre um Passado da Arquitetura e Urbanismo Modernos a partir dos projetos e obras de Lucio Costa, Oscar Niemeyer, MMM Roberto, Affonso Reidy, Jorge Moreira & cia., 1936-45. Tese de doutorado. Paris: Université de Paris VIII, 2002, página 58.
- FRAMPTON, Kenneth. História crítica da arquitetura moderna. Martins Fontes. São Paulo, 2003, páginas 215 a 224.
- LE CORBUSIER, Precisoões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. Editora Cosac & Naify, São Paulo, 2004.
- LIERNUR, Jorge Francisco. Buenos Aires e seu rio: de porto de barro ao bairro globalizado (1). Disponível em http://arquitextos.com.br/arquitextos/arq054/arq054_03.asp, acessado em 28 de maio de 2008, às 09h49min.
- LIERNUR, Pancho e PSCHEPIURCA, Pablo. Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina 1929/1949. Summa nº 243, novembro 1987, Homenaje a Le Corbusier, páginas 40 a 55.
- MONTEYS, Xavier. La gran máquina: La ciudad em Le Corbusier. Demarcación de Barcelona del Colégio de Arquitectos de Catalunya. Ediciones del Sebrau.
- NOVICK, Alicia. Planos versus projetos: alguns problemas constitutivos do urbanismo moderno. Buenos Aires, 1910 – 1936 (1). Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq057/arq057_01.asp. Acessado em 16 de abril de 2008, às 11h23min.

- SEGRE, Roberto. Le Corbusier: as viagens ao Novo Mundo. Cuerpo, Naturaleza y Abstracción, 2006.
- SEGRE, Roberto. Santo domingo e o Rio de Janeiro: o resgate da cidade latino-americana. Projeto Design nº 277 (março 2003). Disponível em <http://www.arcoweb.com.br/debate/debate49.asp>. Acessado em 18 de abril de 2008, às 11h55min.
- SILVESTRI, Graciela, arq. Mirar desde el rio. Revista SCA, número 57, páginas 08 a 17.

Referente ao Caso Barcelona (item 1.7.1)

- ABALOS & HERREROS. Parc Litoral, Fórum 2004, Barcelona 2000-2004. 2G nº 22, páginas 60 a 66.
- BOHIGAS, Oriol. Reconstrucción de Barcelona. Edição 62, Barcelona, 1985.
- BUSQUETS, Joan. Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta. Barcelona: Edição del Serbal, 2004.
- CORREA, F., MILÁ A., BUXADÉ C. e MARGARIT, J. JJOO92 Barcelona Zona Olímpica de Montjuic. Módulo 82, páginas 76 a 79.
- GALIANO, Luiz Fernández. Triângulos virtuosos. Arquitetura Viva 94-95, Madri, janeiro-abril de 2004, páginas 34 e 35.
- ORCIUOLI, Affonso. Cidade do conhecimento. Arquitetura & Urbanismo 90, junho-julho de 2000, páginas 44 e 45.
- ORCIUOLI, Affonso. A cidade e seus eventos. Arquitetura & Urbanismo 109, abril de 2003, páginas 54 a 61.
- ORCIUOLI, Affonso. Uma proposta ambiciosa. Arquitetura & Urbanis-

mo 116, novembro de 2003, páginas 36 a 41.

- SEGRE, Roberto. Múltiplas vozes em Barcelona. Projeto Design 296, outubro de 2004, páginas 110 a 113.

Referente ao Caso Londres (item 1.7.2)

- DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1). Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>. Acessado em 29 de janeiro de 2008, às 22h15min
- NOBRE, Prof. Dr. Eduardo A.C.. O projeto das London Docklands. Disponível em: http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/e_nobre/docklands.pdf. Acessado em 31 de janeiro de 2008, às 11h09min.
- PIAN, Lilian de Almeida dal. Revitalização de Áreas Portuárias. O caso de Docklands. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, abril 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha120.asp>. Acessado em 30 de janeiro de 2008, às 10h11min.
- SOMEKH, Nadia e CAMPOS, Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos (1). Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp. Acessado em 30 de janeiro de 2008, às 09h46mim.

Referente ao Concurso Nacional de Idéias para a urbanização do Puerto Madero (item 2.1)

- DIEZ, Fernando E., arq. “Barrio Sur, Puerto Madero y el rio: partes de

un único problema”. Informe Puerto Madero III.

- LIERNUR, Pancho. Consideraciones sobre el concurso para Puerto Madero. Revista Arquis nº 1, páginas 80 a 82.
- KESELMAN, Julio (arquiteto). Puerto Madero... hacer ciudade, SCA Editorial.
- Bases para o Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero. Entidade promotora: Municipalidade da Cidade de Buenos Aires. Organização: Sociedade Central de Arquitetos.
- Concursos Nacionales - Puerto Madero: los premios. Revista de Arquitectura SCA, Sociedade Central de Arquitetos, Buenos Aires, Março-Abril de 1992, número 157.
- El Concurso Nacional de Ideas, Revista Arquis nº 1: La transformación de la ciudad Puerto Madero. Revista do Centro de Investigação em Arquitetura, Universidade de Palermo. Editorial CP67.
- Reflexiones y fundamentos del fallo de Concurso. Revista Arquis nº 1: La transformación de la ciudad Puerto Madero. Revista do Centro de Investigação em Arquitetura, Universidade de Palermo. Editorial CP67.

Referente ao Plano Mestre (item 2.2)

- El trazado, relación morfológica e funcional con el Área Central. Usos e programas propuestos. Morfologias e tipologias. Revista Arquis nº 1: La transformación de la ciudad Puerto Madero. Revista do Centro de Investigação em Arquitetura, Universidade de Palermo. Editorial CP67.
- SOLSONA, Juslo, arq. Otra ciudad. Summa+ nº 9, 1994, páginas 64 a 67.
- Buenos Aires – Puerto 1887-1992. IPU (Inventário de Patrimônio Ur-

bano).

- VARAS, Alberto. Los Docks de Puerto Madero: una oportunidad urbanística y un momento de reflexión sobre la arquitectura de la ciudad. Revista Arquis nº 1: La transformación de la ciudad Puerto Madero. Revista do Centro de Investigação em Arquitetura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, páginas 60 e 61.

Referente ao Zoom in: identificando os quatro diques (item 2.3)

- - BILIK, Mariano. Tiempo para la arquitectura.
- HOHN, Pedersen & FOX, Hampton-Rivoira & Asoc., arqs. La primera torre. Summa+ nº 32, página 54 a 61.
- MARTINEZ, Afonso Corona. Malecón, y después, sur... Revista Summa+ 41, páginas 73 a 82.
- MASSUH, Laila Yazigi. Edifício premiado e com linhas contemporâneas é o novo marco de Puerto Madero. Revista Projeto Design, número 252, fevereiro de 2001, páginas 74 a 77.
- Site http://www.lanacion.com.ar/archivo/nota_id=757511&origen=acumulado&acumulado_id=, acessado em 02/09/2007, 23h49min.
- Site <http://www.clarin.com/diario/2008/02/24/laciudad/h-05415.htm>. Acessado em 28 de fevereiro de 2008, às 14h30min

Referente aos Galpões Portuários (item 2.4.1)

- ALTUNA, Enrique. La ocupación moderna como estratégia. Revista

Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 68 - 73.

- ALTUNA, Enrique. Permanência e transformação. Memória de los autores. Revista Summa + nº 43, página 76.
- ARTURI, Patricia T. Iguales pero diferentes. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 42 - 45.
- BARRIONUEVO, Gabriela, SIERCHUK, Adriana. Entre la city e el puerto. Revista Summa+ nº 4 (dez-jan 1994), página 84.
- BAUDIZZONE, Miguel, LESTARD, Jorge, VARAS, Alberto. Dock 7 de Puerto Madero. Revista Arquis nº 9 (jun 1996), páginas 42.
- BAUDIZZONE, Miguel. Reciclar em Puerto Madero. Revista Summa+ nº 16 (dez-jan 1996), página 46.
- BILIK, Mariano. Paseo del Puerto Condominio Dock 8 (El nuevo Dock). Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 62 - 66.
- BORTHGARAY, Juan Manuel. Reflexiones en torno del antiguo Puerto Madero. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad - Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 87 - 90.
- CHANDLER, Miriam. FOA a Puerto Madero. Summa + nº 3 (out-nov 1993), páginas 97.
- CONVERTI Roberto. Ciudad y futuro. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investiga-

ciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 5 a 9.

- COX, Cristián Fernandez, FERNANDEZ, Antonio Toca. América Latina: Nueva Arquitectura – una modernidad pós-racionalista. Editorial Gustavo Gilli. México, página 43.

- GARAY, Alfredo Máximo. Repensando el proyecto. Revista Arquis nº 1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 91 a 94.

- GLUSBERG, Jorge. Anotaciones sobre la revitalización de edificios. Revista Arquis nº 4, Metamorfose – O valor do tempo na arquitetura. Revista do Centro de Investigaçã em Arquitetura, Universidade de Palermo, Editorial CP67, 1994, páginas 66 a 69.

- GLUSBERG, Jorge, MERELES, Louise Noelle, PURINI, Franco. Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados. Museo Nacional de Bellas Artes, Buenos Aires.

- GÜIRALDES, Pablo. Oficinas com amarras. Summa+ nº 11, página 24.

- IPU, Inventário de Patrimônio Urbano. Buenos Aires – Puerto 1887 – 1992, página 49.

- MANTEOLA, Flora. Las formas y su destino contemporáneo. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas 50 - 53.

- MARTÍNEZ, Alfonso Corona. Variaciones en Puerto Madero. Summa+ 26, página 34.

- MOURA, Éride. Ainda Puerto Madero. Projeto Design Edição 247 Se-

tembro 2000.

- PASINATO, Marco. Proyecto Puerto Madero, Sur, la nostalgia del futuro. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, páginas. 36 a 41.

- ROBERT, Philippe. Rehabilitación – Reconversión La Arquitectura como Palimpsesto. Revista Arquis nº 4, Metamorfose – O valor do tempo na arquitetura. Revista do Centro de Investigaçã em Arquitetura, Universidade de Palermo – Editorial CP67, 1994, páginas 08 a 10.

- SABBAG, Haifa Yagizi. Nova face para os armazéns 14 e 15: Puerto Madero. AU nº 86 (outubro/ novembro 1999), páginas 74 a 77.

- SANTALO, Alicia, SANTALO, Claudia, REESE, Eduardo. Revitalización a escala urbana: entre el discurso y la practica. Revista do Centro de Investigaçã em Arquitetura, Universidade de Palermo, Editorial CP67, 1994, páginas 90 a 93.

- SIBERFADEN, Daniel H. Metodologia Reflexiva. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, página 4.

- SOLA-MORALES, Ignasi de. El valor del tiempo en la arquitectura. Revista do Centro de Investigaçã em Arquitetura, Universidade de Palermo, Editorial CP67, 1994, páginas 94 a 95.

- SZUSTERMAN, Samuel J. Um puente para la ciudad. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, página 46 a 49.

- VARAS, Alberto. Los docks de Puerto Madero: una oportunidad ur-

banística e un momento de reflexión sobre la arquitectura de la ciudad. Revista Arquis nº1, La transformacion de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, página 56 a 61.

Referente à Ponte de *la Mujer* (item 2.4.2)

- Cultura Urbana, Puente Puerto Madero, Contextos, nº 2 (setembro 2000), páginas 29 a 33.
- El Puente Calatrava, Architekt, nº 34 (abr 2001), páginas 29 a 33.
- Puente de la Mujer, Puerto Madero, Buenos Aires. Architectural Record 06, página 04
- Site <http://www.construir.com/Econsult/construr/Nro63/document/puente.htm>, acessado em 04 de outubro 2007, às 11h30min.
- Site <http://www.hostnews.com.ar/2005/prin/ago/020233.htm>, acessado em 04 de outubro de 2007, às 20h49min.

Referente aos Edifícios Costeiros (item 2.4.3)

- DIEZ, Fernando. Crise de autenticidade, mudanças na produção da arquitetura argentina, 1990-2002. Tese de Doutorado – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, julho 2005.
- DIEZ, Fernando. Oficinas em enclave: la identidad em la piel (a propósito do muro cortina). Revista Summa + nº 23, página 42.
- DIEZ, Fernando. Formación em el puerto. Revista Summa + nº 42, página 78 a 82.

Referente ao Edifício Madero Plaza (item 2.4.4)

- CABRAL, Cláudia Piantá Costa. La ciudad vertical: viviendas Rioja, Buenos Aires, 1968-1973. Artigo cedido pela autora.
- DIEZ, Fernando. Prismas Fracturados. Summa+ 53 (fev-mar 2002), página 32 a 37.
- Super manzana. Revista Summa+ nº 71, páginas 50 -55.
- Turismo, trabalho e habitação. Revista Summa+ nº 71, pp. 132 – 137.
- Site <http://www.aisenson.com.ar/inicio.htm>, acessado em 19 de setembro de 2007, 08h37min.

Referente a Torres El Faro (item 2.4.5)

- DIEZ, Fernando. Oficinas em enclave: la identidad em la piel (a propósito do muro cortina). Revista Summa+ nº 23, página 42.
- GUACHIONE, Silvia. Torres 5 estrellas. Arquitectura, ingeniería, planeamiento y diseño. Clarín, segunda 5 de março de 2001.
- Revista Summa+ nº 77, 1 Detalles 2, páginas 180 a 187.
- <http://www.lanacion.com.ar/665205>, acessado em 27 de setembro de 2007, às 09h07min.
- http://www.rascacielosbuenosaires.hpg.ig.com.br/Torre%20El%20Faro/torre_el_faro_datos.html, acessado em 27 de setembro de 2007, às 09h18min.

Referente a Zoom in: entrando no parque urbano (item 2.5)

- Concurso áreas verdes Puerto Madero y puesta en valor Costanera Sur. Revista de Arquitectura SCA – Sociedad Central de Arquitectos, nº 183 (novembro-dezembro 1996), páginas 16 a 23.

Referente ao Parque Micaela Bastidas (item 2.5.5)

- GÜIRALDES, Pablo. Un espacio para la ciudad. Summa+ nº 60,
- CPAU, Periódico del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, Julio de 2006 Número 2, páginas 1 a 7.
- Jardin, Anuário 2005. El Jardin em la Argentina – Agosto 2005
- Landscape architecture, nº 4, páginas 36 a 43.
- Parque Micaela Bastidas - Contextos – Revista de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, nº 12 – naturaleza y paisajes, páginas 81 a 91.
- Premio Bienal de Arquitectura CPAU/ SCA

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)