PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO NA FRENTE DE ÁGUA DE BUENOS AIRES:

O CASO *PUERTO MADERO*

ALUNO: TIAGO VILAS BOAS ROSA BARROS

ORIENTADOR: PROF. DOUTOR RODRIGO PARREIRA COELHO

FAUP • 2013/2014

| AGRADECIMENTOS

ao meu orientador, pela disponibilidade, dedicação e ajuda.

aos meus pais e irmão, pelo amor e apoio incondicional ao longo de toda minha formação académica.

à Sara, por tudo.

aos meus amigos e família.

ao João Paulo e António pela amizade, e sobretudo pela partilha de experiência Erasmus em Buenos Aires.

ao Francisco por todas conversas.

a todos que de uma maneira ou outra fizeram parte deste percurso.

Obrigado.

| RESUMO

Buenos Aires é uma cidade costeira invulgar, que apesar de grande parte do seu perímetro ser definido por água, se ergue de costas voltadas para o seu rio, sendo a sua relação quase inexistente. Esse encerramento para o rio é materializado sobretudo pelo porto e o aeroporto, aos quais se somam uma vasta rede de linhas férreas, autoestradas e infraestruturas, localizadas ao longo de uma extensa linha de costa, que durante os vários períodos da história surgiram em detrimento do desenvolvimento da cidade junto do seu rio.

No entanto, diante do seu centro histórico ergue-se a reconversão do antigo porto da cidade: o *Puerto Madero*. Esta ação de renovação insere-se num contexto mundial, onde a partir dos anos 60, as cidades portuárias pareciam estar determinadas em requalificar os seus portos obsoletos resultantes da evolução do transporte marítimo e respectiva desindustrialização.

O presente trabalho pretende analisar a intervenção urbana de *Puerto Madero* e procura aprofundar o seu diálogo urbano-morfológico com a restante cidade de Buenos Aires, compreendendo as consequências e os impactos desta operação na configuração territorial e social da capital argentina. Pretende-se também analisar os inúmeros processos de transformações na frente de água da cidade *porteña*, que se estabeleceram desde os seus primórdios até aos finais do século XX - início da reconversão portuária.

| ABSTRACT

Buenos Aires is an unusual coastal city. Even though a large extension of its limits borders the waterfront, the latter is neglected, as the relation with the river is mostly inexistent. The city's harbour and airport are the main structures that have inhibited that connection, in addition to the vast network of railways, highways and several other infrastructures laid beside the river throughout the times.

However, ahead of the city's historical center, the old harbour renovated: the *Puerto Madero*. This renovation is associated with a worldwide movement starting from the 60's in which the relocation of many harbours due to the evolution of maritime transportation culminated in an effort to redevelop the obsolete urban space.

In this work purpose to analyse the urban redevelopment of *Puerto Madero*, seeking to deeply study the morphologic dialog between the said harbour and the additional urban fabric, further elaborating on the impact and consequences of this operation on the territorial and social configuration of the Argentinean capital. It also aspires to analyse the countless interventions on the city's waterfront from the beginning to the end of the twentieth century.

| SUMÁRIO

p.11 **Introdução**

CAPITULO I

p.15 **1. Cidade, Porto e Frente de Água**

1.1. Contextualização. De um porto primitivo a um porto globalizado.

CAPÍTULO II

p.31 **2. Evolução Urbana e Processos de Transformação na Frente de Água de Buenos Aires**

2.2. Fundação de Buenos Aires como peça fundamental no esquema territorial Espanhol.

2.3. Principais mudanças na frente de água e a necessidade de uma infraestrutura portuária.

2.4. Consequências das áreas portuárias na estrutura urbana da cidade.

2.5. Principais transformações urbanas e propostas para a revalorização da frente ribeirinha.

2.6. Planos urbanos para a área de *Puerto Madero.* Ampliação da área central.

2.7. Revalorização do património urbano como nova visão da cidade. Do novo modelo político-económico à reconversão portuária.

CAPÍTULO III

p.77 **3. O Caso *Puerto Madero***

3.1. Análise do plano de urbanização.

3.2. A frente de água como cenário do espetáculo.

3.3. O Caso *Puerto Madero*.

3.3.1. A renovação dos antigos depósitos portuários. A história como *merchandising.*

3.3.2. A construção de novos edifícios. A nova imagem da cidade.

3.3.3. Habitar em *Puerto Madero*. O espaço público "privatizado".

3.3.4. Escalas urbanas e tipologias edificatórias.

3.3.5. Relação espacial com a cidade envolvente.

p.129 **Considerações finais**

p.134 **Referências bibliográficas**

p.138 **Índice de imagens**

| INTRODUÇÃO

Objecto

O objeto da presente dissertação aborda um tema recorrente na história do Urbanismo e da Arquitetura, sobretudo no último século, que são as requalificações urbanas em antigas áreas portuárias, e surge após a realização de intercâmbio na cidade de Buenos Aires no ano letivo 2012-2013.

Partindo do estudo da relação histórica entre as cidades e as suas frentes de água, a presente tese centrar-se-á depois no território de Buenos Aires. Inicialmente através da análise da complexa relação entre o rio *Plata* e a cidade *porteña*, e posteriormente, através do estudo teórico-prático da reconversão urbanística de *Puerto Madero*, procurando compreendê-la em relação a um contexto mundial, onde a partir dos anos 60, as cidades procuraram reconverter as suas áreas portuárias obsoletas, de forma a torná-las novamente habitadas e alvo de variadíssimos interesses económicos, sociais e comercias.

Objetivo

Inicialmente é objetivo do trabalho compreender de uma forma mais ampla as relações que desde sempre se estabeleceram entre cidades portuárias e as suas *waterfronts*, interpretando desta forma as causas que levaram estes espaços a constantes mutações ao longo do tempo, permitindo assim contextualizar o tema e enquadrar o presente estudo.

Simultaneamente, é também objetivo da investigação analisar os processos de transformação na frente ribeirinha da cidade portuária de Buenos Aires, desde os seus primórdios até aos finais século XX – início da renovação de *Puerto Madero*. Por conseguinte, objetiva-se compreender a história do seu porto, o conjunto de processos evolutivos que estiveram presentes ao longo dos séculos, as causas que estiveram na origem do afastamento entre rio e cidade e as consequências das áreas portuárias na configuração urbana da capital argentina.

Para além disso, interessa identificar e estudar as várias propostas que surgiram

para a revalorização da sua frente de água, bem como o cruzamento de novos conceitos, modelos de intervenção e referências que estiveram presentes em várias gerações de planos urbanos e projetos para esta antiga área portuária, obsoleta desde 1910 em pleno casco histórico.

Posteriormente, objetiva-se analisar em termos práticos e teóricos o caso de estudo – a requalificação de *Puerto Madero* - visando compreender o diálogo urbano-morfológico deste novo sector ribeirinho com a cidade de Buenos Aires. Procurar-se-á também compreender o valor da conexão e da continuidade desta nova área com o espaço urbano pré-existente.

Interessa ainda compreender as consequências sociais e urbanas que derivam de ações de requalificação assentes em determinados índices de ruptura com a estrutura e lógicas da cidade existente, sobretudo em estratégias que promovem a aposta numa nova imagem de cidade através da construção de cenários arquitetónicos descontextualizadas, como forma de atratividade e promoção. Dessa forma, torna-se imperativo compreender os resultados e os impactos que também resultam desta reconversão urbanística ao nível da configuração espacial, cultural e social na cidade de Buenos Aires.

Descrição Sumária

Diante destes propósitos, a presente tese dividir-se-á em 3 partes. A primeira parte do trabalho, e em jeito de nota introdutória, pretende clarificar a relação entre cidade, porto e frente de água, estabelecendo assim uma rede de enquadramentos que possibilite definir e caracterizar estes novos espaços urbanos.

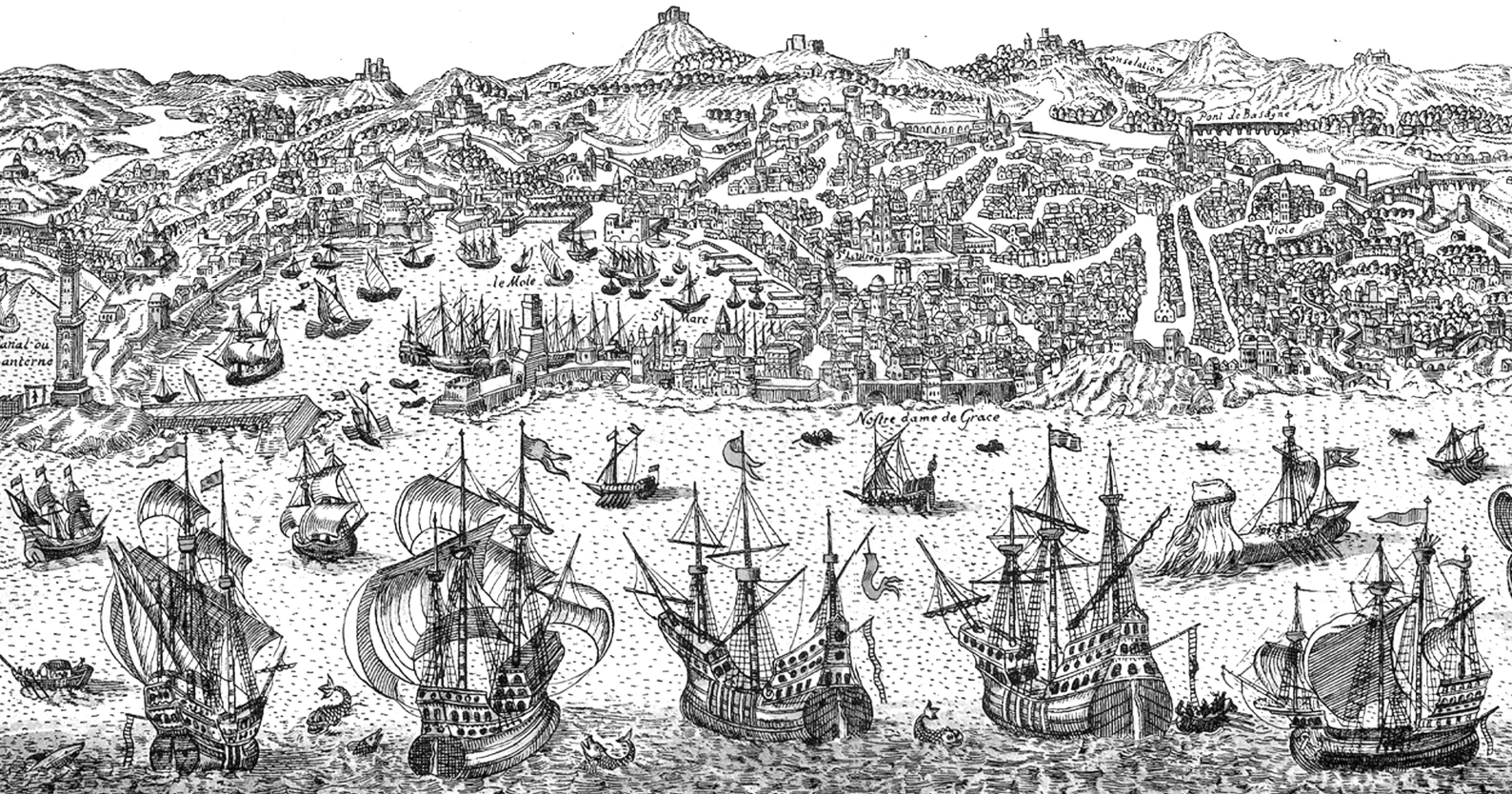
Na segunda parte da investigação pretende-se fazer uma contextualização do desenvolvimento urbano da cidade de Buenos Aires. A par do crescimento da cidade, enunciando questões geográficas, históricas e também económicas, procurar-se-á identificar os vários processos de transformação portuária e interpretar o conjunto de planeamentos, projetos e mudanças urbanas inerentes à sua frente de água, compreendendo assim o modo como a presença do rio *Plata* influenciou a estrutura morfológica da cidade.

Identificadas as várias alterações urbanas na frente ribeirinha *porteña* e o seu processo evolutivo, a terceira fase do trabalho visa aprofundar o diálogo urbano da

requalificação de *Puerto Madero* com a cidade de Buenos Aires. Partindo da análise do caso de estudo e da identificação dos elementos arquitetónicos que o compõe, serão levantadas algumas questões teóricas e exemplificados alguns casos práticos, que servirão de suporte para enunciar o modo como este novo projeto urbano se desenvolve e atua atualmente na Capital Federal.

1.

CIDADE, PORTO E FRENTE DE ÁGUA



CONTEXTUALIZAÇÃO.

1.1. De um porto primitivo a um porto globalizado.

"A lo largo de la historia, el agua, el frente marítimo, ha sido un valor fundamental a la hora de la organización espacial y productiva de las ciudades. La interrelación entre frente marítimo y espacio urbano, no obstante, ha experimentado profundos cambios dentro de la cultura occidental a lo largo del tiempo."[1]

A água constitui, desde sempre, um recurso imprescindível à sobrevivência e à existência humana, e, dessa forma, poder-se-á afirmar que o desenvolvimento das nossas civilizações esteve e está intrinsecamente ligado à relação com este elemento natural - ao mar e ao rio - e à forma como os assentamentos das populações evoluíram ao longo da História. Por esse motivo, *"cidade, porto e frente de água, definem uma multiplicidade de relações em constante discussão, desde sempre, e não apenas através das reconversões vanguardistas do século XX e XXI."*[2]

A presença da água foi, ao longo da história, o suporte físico que proporcionou o nascimento de muitas e importantes cidades que atualmente conhecemos. *"A memória dessas cidades portuárias reporta a tempos em que a água era um dos principais elos de ligação entre as cidades, e onde se promoviam as principais trocas comerciais, movimento de populações e a partida para novos territórios."*[3] No entanto, *"os mares que num tempo foram elo de ligação, foram também noutros, a ameaça donde vinham as investidas de corsários e povos invasores."*[4] Por esse motivo, as margens dos rios, os lagos e as baías constituíam os locais preferidos pelas populações para se fixarem, não só por razões de segurança, mas também, e como acrescenta Isabel Boo[5], pelas dificuldades técnicas de se protegerem contra os temporais e inundações, acrescentando ainda que a maior parte destas cidades não se aproximaram do mar até à Idade Moderna. Estes factores relativos

[1] CASARIEGO, Joaquin. Waterfronts de Nuevo: Transformaciones en los Frentes Urbanos de Agua. Madrid: Casariego Guerra Arquitectos. 1999. p.17

[2] GUIMARÃES, Filipe João. Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa: ParqueExpo. 2008. p.15

[3] GUIMARÃES, Filipe João. Cit.2 – p.15

[4] PORTAS, Nuno. Cidades e Frentes de Água. Porto: FAUP Publicações. 1996. p.4

[5] BOO, Isabel Lopez. Actuaciones en Bordes Marítimos. Corunha: C.O.A.G. 1993. p.33

à segurança e sobretudo alusivos ao medo, foram as principais causas e razões que levaram as cidades à edificação de muralhas, fortes e outras barreira físicas de carácter defensivo.

"É interessante como a água foi limite e abertura, foi mais porta do que janela. Nos limites desenharam-se as portas, assinalou-se e defendeu-se o dentro: fortalezas, grandes igrejas ou pequenas capelas, torres a marca, faróis. As cidades buscaram o interior por medo e implantaram-se junto dos rios para facilmente atingirem a foz, o fora. A costa teve ambivalência de Janus[6], encerrou o mundo dentro do mundo e abriu a saída para o mundo."[7]

Esta relação ambivalente da presença da água nas cidades, que descreve Alves Costa, permite facilmente compreender que os rios e mares que tantas vezes separavam, defendiam e delimitavam a expansão urbana, foram também o elemento de condução e ligação entre territórios e cidades, o "suporte físico" que permitiu às mesmas expandirem-se e desenvolverem-se.

Por esse motivo, ao longo da história, as cidades portuárias transformaram-se rapidamente em redes de relacionamento que ao longo do tempo se sustentaram pela economia das trocas comerciais e que, durante épocas foram criando o domínio das rotas marítimas do Mediterrâneo, das Índias, da Liga Hanseática[8], promovendo a consolidação de vários impérios coloniais assim como a formação de novas potências económicas. Tal com evidencia Nuno Portas[9], o porto, o baluarte militar e a colónia comercial destacavam-se como elementos comuns na história destas cidades, e davam sentido à existência e à percepção das mesmas como nós de rede, apoiadas no domínio e na expansão marítima.

"Many cities used to have a port, opening onto the outside world, through which, in a process of thorough percolation, goods, people and ideas were exchanged (...)."[10]

Este processo de intercâmbio, que descreve Brian Hoyle, resultou na transformação

---

[6] Jano (em latim Janus) foi um deus romano. A figura de Janus é associada a portas (entrada e saída). A sua dupla face também simboliza o passado e o futuro.

[7] COSTA, Alexandre Alves. Arquitetura Portuguesa recente do mar, das pedras, da cidade. Lisboa: Gabinete das Relações Internacionais. p.20

[8] A Liga Hanseática (em alemão, Hanse, que significava associação) foi uma aliança de cidades mercantis que estabeleceu e manteve um monopólio comercial sobre quase todo norte da Europa e Báltico, em fins da Idade Média e começo da Idade Moderna (séculos XIII e XVII).

[9] PORTAS, Nuno. Cidades e Frentes de Água. Porto: FAUP Publicações. 1996. p.8

[10] HOYLE, Brian em AAVV. Geno(v)a: Developing and Rebooting a Waterfront City. Roterdão: Nai Publishers. 1996. p. 77

das cidades portuárias em lugares de movimento, de trocas, de mercadorias e de cultura. De acordo com Fernand Braudel[11], durante grandes períodos de tempo, foram as cidades, e não os países, que escreveram as páginas mais marcantes da história da humanidade. Exemplo desta afirmação são os primeiros registos históricos das grandes cidades marítimas de outrora como Siracusa, Cartago, Alexandria, Bizâncio, Constantinopla, Istambul, ou, séculos mais tarde as cidades-estado italianas, como Génova, Florença ou Veneza e posteriormente, mas com raízes muito anteriores, as cidades da Liga Hanseática como Hamburgo, Roterdão ou Antuérpia.

Desde a Idade Medieval até à Idade Moderna, na maioria destas cidades, a centralidade advinha maioritariamente do seu porto, da intensidade das trocas comercias, do seu dinamismo e dos edifícios que continham funções simultaneamente centrais e marítimas. De acordo com Han Meyer, até ao século XIX, *"o porto funcionava como um dispositivo urbano que estabelecia uma intrínseca relação espacial e funcional com a cidade."*[12]

Um exemplo que demonstra bem a relação intrínseca que se vivia nesta época entre cidade e porto, é Nova Iorque (Manhattam), que viu o seu traçado ser dimensionado e definido pelo padrão modelar das docas. A cada doca correspondia uma rua, e a cada espaço entre docas correspondia um módulo de quarteirão urbano. A escala do porto e o desenvolvimento dos mecanismos de distribuição permitiram nessa época a coexistência de barcos, cargas, edifícios e habitantes em âmbitos regulamentados por padrões comuns. O porto constituía assim o local privilegiado no qual confluíam todas as ruas e o traçado urbano sintetizava a vocação da cidade.

Os portos transformavam-se desta forma em lugares cosmopolitas, onde se trocavam e misturavam nacionalidades, informações e culturas. A cidade e o seu porto representavam nesta época (até ao século XIX) uma realidade única, devendo a sua relação ser entendida como central. Em síntese *"a frente portuária/água estava aberta à cidade e era o elemento de transição entre esta e a água."*[13]

---

[11] BRAUDEL, Fernand. Civilização Material, Economia e Capital: séculos XV-XVIII. Lisboa: Teorema. 1993.

[12] MEYER, Han. City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam. Ultrech: International Books. 1999. p. 23

[13] GUIMARÃES, Filipe João. Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa: ParqueExpo. 2008. p.5

Ao longo dos tempos as cidades cresceram a um ritmo acelerado e os portos foram-se adaptando às necessidades que lhes eram impostas. O início do século XIX veio transformar irreversivelmente a realidade portuária, dando início a uma série de transformações e novos processos urbanos.

"(...) hay que esperar al siglo XIX, cuando la demolición de las murallas sea un hecho generalizado en la casi totalidad de las ciudades europeas, para constatar algunos cambios en profundidad; será en ese momento en el que, junto a las innovaciones en los sistemas de navegación con la aparición del transporte marítimo pesado, se produzcan transformaciones muy significativas que van a afectar a los espacios portuarios como a la posibilidad de construir nuevos frentes urbanos sin los estrictos condicionantes defensivos de las ciudades antigua."[14]

Com a entrada no período industrial, para além do desaparecimento das muralhas e do desenvolvimento do transporte marítimo pesado, começam a considerar-se as frentes marítimas, e em concreto os portos, como dispositivos de desenvolvimento exclusivamente económicos. Para tal processo de desenvolvimento económico, foi fundamental a localização das indústrias na proximidade das vias-férreas e das áreas portuárias, lugares que, segundo Isabel Boo, eram considerados estratégicos para a distribuição de mercadorias[15].

Neste período de rápido crescimento comercial e industrial, a frente marítima começa a cingir-se unicamente ao porto, exigindo o crescimento exponencial deste para responder a um tráfego que agora passava a ser dominado pela navegação a vapor. Por este motivo, foram impostos novos sistemas mecânicos, foi necessário proceder à ampliação das docas, dos cais e dos paredões, foi indispensável melhorar a capacidade de armazenamento bem como a capacidade de escoamento. Foi também imposto mais espaço para localizar os terminais, as oficinas e as indústrias assim como mais áreas para conectar o novo sistema de transporte terrestre – o comboio a vapor.

---

[14] CARARIEGO, Joaquin. Waterfronts de Nuevo: Transformaciones en los Frentes Urbanos de Agua. Madrid: Casriego Guerra Arquitectos. 1999. p.52

[15] *"Durante la revolución industrial, el frente de mar y algunos ríos eran un suelo marginal, pantanoso, insalubre y arenoso que no tenía ninguna utilidad practica, ni para la agricultura, ni para otros menesteres, y por ello, por su topografía llana, era un suelo adecuado para el paso del ferrocarril y la instalación de industrias."* em BOO, Isabel Lopez. Actuaciones en Bordes Marítimos. Corunha: C.O.A.G. 1993. p.33

Com o desenvolvimento destas novas infraestruturas, com a conexão da rede comercial da cidade com as redes internacionais e com o rápido crescimento industrial e comercial, fizeram com que os portos se prolongassem ao longo das frentes de água, com vários diques e plataformas logísticas, muitas vezes para além dos limites da cidade. Um exemplo que demonstra bem esta nova circunstância, é a cidade de Liverpool, possuindo um porto de treze diques que se estendia para além dos limites desta, com uma dimensão considerável, como provavelmente nenhuma outra cidade do mundo.

Meyer[16] descreve este período, assinalando o afastamento do porto da estrutura da cidade para se tornar anexo a esta, perdendo a vida urbana que lhe estava outrora associada. Esta afirmação é também corroborada por Casariego, que afirma que o porto *"passou a funcionar como um mecanismo industrial que se situou em frente mas ao mesmo tempo, à margem da cidade."*[17]

No entanto, com o passar do tempo e com a rápida evolução que se fazia sentir nos instrumentos de navegação e na indústria, rapidamente a capacidade de exigência e de resposta dos portos aumentava de dia para dia, e, em meados do século XX, o porto dito "tradicional" começa a considerar-se insuficiente para dar resposta às exigências que lhes eram impostas e muitos deles começam a tornar-se inoperativos. Numa fase inicial na América do Norte por volta da década de 50 e posteriormente na Europa entre as décadas de 60 e 70.

Os factores que se associam ao início do declínio portuário, não derivam exclusivamente dos novos processos mecânicos que foram implementados no transporte marítimo, mas também de condicionantes socioeconómicas. Relativamente aos aspectos tecnológicos, destaca-se sobretudo um fenómeno que teve início na década de 60, denominado de *contentorização*[18]. A introdução deste novo sistema de mercadorias, produziu um grande impacto e provocou grandes transformações funcionais e espaciais nas instalações portuárias, uma vez que eram necessárias grandes áreas para assegurar o seu armazenamento e para permitir acesso dos veículos transportadores. Para além

[16] MEYER, Han. City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam. Ultrech: International Books. 1999. p. 21 e 23

[17] CASARIEGO, Joaquin. Waterfronts de Nuevo: Transformaciones en los Frentes Urbanos de Agua. Madrid: Casariego Guerra Arquitectos. 1999. p.53

[18] Contentorização é um termo utilizado por vários autores para definir o processo que deu início ao uso de contentores no transporte marítimo de mercadorias.

disso, foi necessário proceder à instalação de novas gruas que, segundo Casariego[19], passaram a ter uma capacidade de suporte de 30 toneladas, contrastando com as antigas que sustentavam apenas 3 a 5t. Este novo sistema mecânico diminuiu consideravelmente o tempo das operações de cargas e descarregas e, por esse motivo, permitiu com que os portos pudessem passar a operar com navios de maiores dimensões (os quais chegaram a quadruplicar de tamanho na década de 70). No entanto, para se proceder ao funcionamento em pleno deste novo sistema tecnológico, estas zonas portuárias necessitavam de áreas com 12 a 17 hectares, quase dez vezes maiores do que o terminal convencional dos antigos portos.

Como consequência das insuficiências na estrutura de funcionamento e na disposição física das áreas disponíveis dos antigos terminais, verificou-se a deslocação de muitos portos para zonas mais estratégicas e contíguas da cidade, sobretudo para lugares que oferecessem maiores áreas. Tal como refere Nuno Portas *"(...) os portos converteram-se assim em plataformas logísticas, longe dos centros urbanos, e próximos dos novos nós intermodais das vastas redes de transporte que suportam a globalização da economia. Tecnologicamente avançados e autossuficientes, os grandes portos já não necessitam da proximidade física dos centros urbanos para funcionar."*[20]

Por esse motivo, poder-se-á concluir que tecnologia acaba por ser responsável pela criação das áreas portuárias tradicionais e pela destruição das mesmas. Esta afirmação é também corroborada por Bryan Hoyle, quando afirma que a *"industrialização costeira e a transformação do tráfego geral de mercadorias em contentores foram as principais causas do declínio das relações entre a cidade e o porto moderno, que tão fortemente caracterizaram a chamada fase neo-industrial"*[21].

Para além destes factores "tecnológicos" que transformaram a realidade portuária, uma outra condicionante socioeconómica que acentuou e acabou por ser fundamental para a decadência das antigas áreas portuárias, foi a crise económica da década de 70. Directamente associada aos choques petrolíferos, esta crise levou à

[19] CASARIEGO, Joaquin. Waterfronts de Nuevo: Transformaciones en los Frentes Urbanos de Agua. Madrid: Casariego Guerra Arquitectos. 1999. p.81

[20] PORTAS, Nuno. Cidades e Frentes de Água. Porto: FAUP Publicações. 1996. p.13

[21] HOYLE, Brian. Cityports, Coastal Zones and Regional Change: International Perspectives on Planning and Management. Chichester: John Wiley & Sons. 1996. p.297

falência e desmantelamento do modelo Fordista[22] e do modelo Estado de Providência, para dar lugar à emergência dos Estados Neoliberais, que renascem em simultâneo com uma economia de mercado global. Como consequência da "falência" deste modelo político, as pesadas infraestruturas industriais e portuárias, típicas da "cidade Fordista", entraram em crescente crise económica e funcional, tornando-se inoperativas e desusas. O resultado passou também pela reconversão ou pela relocalização das industrias e das áreas portuárias num perímetro metropolitano cada vez mais extenso e para fora dos centros urbanos das cidades.

"(...) the port was no longer laid out in the city, but next to the city."[23]

Como consequência do esvaziamento destas áreas, produziram-se rupturas e vazios urbanos nos centros das cidades consolidadas. Vítor Matias Ferreira assegura que a *"separação do porto da cidade, não é mais uma simples distância no espaço, mas, fundamentalmente, uma mudança do papel do porto no desenvolvimento da cidade, traduzida pela total perda ou dinamização de uma função portuária ou pela sua autonomia em relação à função urbana."* [24]

As cidades que até então constituíam o suporte físico e humano destas antigas infraestruturas deparavam-se agora com uma nova realidade: recuperar as suas antigas e vastas áreas portuárias e reencontrar uma nova identidade, como aquela que as caraterizou e identificou outrora. Por esse motivo, requalificar as frentes de água tornava-se imperativo na maior parte destas cidades.

No entanto, para dar início a estas operações de renovação, as cidades confrontavam-se com alguns problemas existentes, sobretudo relativos às diversas infraestruturas, tais como pontes, autoestradas, vias de caminhos de ferro, indústrias e até mesmo aeroportos, que se tinham acumulado nas frentes de água devido às

[22] Fordista ou Fordismo é um termo que deriva do nome do empresário Henri Ford e é um modelo caraterizado pela produtividade e o consumo massificado. Segundo Nuno Portas, *"as cidades que cresceram sob influência destes modelos ficaram marcadas por um urbanismo de matriz racionalista, ou seja, por um zonamento do território por funções especializadas, dirigido pela regulação, pelo investimento público e pela consolidação de zonas industriais que deram suporte físico à modernização da industria pesada, aos complexos portuários"*, em Cidades e Frentes de Água. Porto: FAUP Publicações. 1996. p.12

[23] MEYER, Han. City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam. Ultrech: International Books. 1999. p.21

[24] FERREIRA, Vitor Matias. A Cidade da Expo 98. Lisboa: Editorial Bizâncio. 1999. p.23



#1. Antigas *docklands* de Londres.



#2. Atual empreendimento de *Gran Canary Wharf.*



#3. *Downtown* financeira de Manhattam - *Battery Park City.*

condições impostas pela revolução industrial. A resolução urbana destes elementos teria de ser solucionada de modo assegurar a ligação a estas futuras áreas. Para além destas condicionantes, adicionavam-se outras como a degradação do solo, o parcelamento dos terrenos, os problemas institucionais por parte dos proprietários, entre muitos outros.

Contudo, e como se pôde constatar, estas dificuldades não impediram as cidades de reconverter as suas frentes de água e torná-las novamente habitadas, uma vez que estas áreas urbanas obsoletas determinavam uma oportunidade única e um alvo valioso para os urbanistas/arquitetos e sobretudo para as próprias cidades. De acordo com Isabel Boo, *"a meados do século XX, a frente de água revelou-se como um grande espaço para o ócio e o turismo (...) um espaço de oportunidade em que se podia desenvolver um nova atividade social."* [25]

Estes espaços vazios anunciavam um alto valor potencial de mercado devido à sua localização central privilegiada, o que permitia às cidades promover o seu potencial económico, mediatizar-se numa lógica de turismo mundial, e gerar novas oportunidades sociais através da criação de novos espaços residenciais, turísticos e comerciais. Esta oportunidade, para além da possibilidade de introduzir uma nova vida e uma nova identidade a estas áreas urbanas permitia ainda reconsiderar a alteração de um desenvolvimento económico tendencionalmente mais periférico por um mais central, como se verificou mais tarde em diversas waterfronts como Londres ou Nova Iorque, com a emergências dos novos centros financeiros e negociais *Gran Canary Warf (#2)* e *Battery Park City* (#3), respectivamente.

É neste contexto que se despoleta um regresso às frentes de água nas cidades e se insere uma vontade de preencher estes vazios centrais dando azo a construção de "novas cidades" dentro das cidades, tonando-as assim em novos pólos de interesse para o investimento público e privado. De referir, que para além de raras exceções como Roterdão (*Kop Van Zuid*) e Hong Kong, operações de requalificação exclusivamente pública e privada respectivamente, a maioria dos casos ocorram de uma parceria público/privado.

Nos finais dos anos 50 e início dos anos 60, começou a ter início um processo de

[25] BOO, Isabel Lopez. BOO, Isabel Lopez. Actuaciones en Bordes Marítimos. Corunha: C.O.A.G. 1993. p.34



#4. Antigo porto de *Inner Harbour.*



#5. Atual *Inner Harbour.*



#6. *Moll de la Fusta* antes da intervenção urbana.



#7. Atual *Moll de la Fusta.*



#8. Antigas penínsulas portuárias de Amesterdão.



#9. Atual empreendimento de *Borneo-Sporenburg.*



#10. Antes da intervenção urbana da Expo 98.



#11. EXPO 98.

renovação urbana de frentes de água nas cidades Norte-Americanas. Estas operações de requalificação e reconversão aconteceram, numa fase inicial, em Boston e em Baltimore. Os conceitos subjacentes a estas operações objetivavam-se na abertura física destas áreas à cidade, através da criação de parques públicos, promovendo o lazer, o turismo, a cultura e o terciário.

O projeto de *Inner Harbour*, em Baltimore (#4 e 5), foi o pioneiro deste tipo de intervenção urbana, e tornou-se operacional em 1979, constituindo um exemplo bem sucedido, uma vez que dinamizou a cidade a nível turístico, gerando mais de 28.000 novos empregos. Estas duas intervenções acabam por se tornar numa referência e num modelo para as posteriores operações urbanísticas em frente de água, tanto em outras cidades dos EUA, como nas da Europa ou até mesmo posteriormente nas cidades da Ásia e América do Sul, sendo obviamente reinterpretadas de muitas e diversas maneiras.

Este fenómeno estende-se à Europa na década de 70 através da operação urbana das *London Docklands Development Corporation*, a primeira de várias operações de reconversão nos extensos terrenos libertados nos anos 60 pela indústria portuária Londrina. Após a controversa renovação das *Docklands* (em específico o empreendimento *Gran Canary Wharf)*, seguiu-se a requalificação de muitas frentes de água em outras cidades portuárias europeias, como Roterdão, Barcelona (#6 e 7), Bilbao, Amesterdão (#8 e 9), Oslo, Lisboa (#10 e 11), entre muitas outras. Mais tarde, este fenómeno estende-se a cidades asiáticas como Hong Kong ou Yokohama, passando pela América do Sul em cidades como o Rio de Janeiro ou Buenos Aires (*Puerto Madero)*.

Através destas intervenções de regeneração, as frentes de água voltam assim a assumir uma posição estratégica na cidade, fundamentais para reerguer a economia e para estimular o seu desenvolvimento. Desta forma, estas ações recriaram novos lugares, reuniram diversas funções que anteriormente estavam dispersas na cidade, formaram em muitos dos casos novos centros de atração, apostaram em novas estruturas e promoveram um novo diálogo com a restante cidade. Verificou-se também, e de uma forma convergente, a uma aposta numa nova imagem de cidade, assistindo-se por esse motivo à valorização da capacidade expressiva das arquiteturas e das obras de autor, enquanto elementos chave destas novas intervenções[26].

[26] Destaca-se como um dos vários exemplos, o Museu *Guggenheim,* desenhado por Frank Ghery na frente de água da cidade de Bilbao. De referir que este exemplo será abordado posteriormente.

No entanto, estas ações ganham uma outra dimensão, quando confrontadas em relação com os contextos urbanos pré-existentes. Estas operações de regeneração tendem a revelar por vezes alguma incapacidade em estabelecer uma relação funcional e espacial com o resto da cidade, criando conjuntos e cenários arquitetónicos muitas vezes descontextualizadas e em ruptura com a estrutura e lógicas urbanas existentes. Uma das causas resultantes deste facto, deriva do forte investimento imobiliário privado, que anteviu nestas áreas privilegiadas e de alto valor comercial, os lugares ideais para se valorizarem e promoverem, podendo dessa forma desenvolver uma nova atividade social e comercial. O que se verificou foi a transformação de muitas *waterfronts* em áreas tendencionalmente elitistas e privadas, destinadas a cumprir espectativas de classes sociais elevadas, e por consequência, "inacessíveis" à grande maioria dos habitantes. Um dos maiores exemplos que permitem sustentar esta afirmação, é o caso de uma intervenção urbana numa antiga área portuária londrina - o empreendimento empresarial de Gran Canary Wharf - que será analisado posteriormente.

Apesar dos quase 50 anos de operações de regeneração em frentes de água em todo o mundo comprovarem a ocorrência de um processo global, cada reconversão não deixa de constituir um caso singular com características específicas. Em todas as operações, circunstâncias como a forma geográfica da cidade, da sua frente de água e do seu porto, as dinâmicas da cidade e dos seus atores e o processo administrativo seguido, definem problemas diferentes, dos quais derivam resultados diversos

Por esse motivo, a presente tese centrar-se-á no território de Buenos Aires, de forma a poder analisar e compreender todas estas características e processos de transformação inerentes à cidade e à sua frente de água. Esta análise permitirá interpretar e compreender posteriormente as circunstâncias que levaram à reconversão do seu porto (*Puerto Madero*), as opções que foram tomadas, o modo como foi executada e finalmente o seu impacto e as suas consequências no desenho territorial da cidade, tanto a nível espacial como a nível social.

2.

EVOLUÇÃO URBANA E PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO NA FRENTE DE ÁGUA DE BUENOS AIRES





#1. Primeiro mapa da cidade de Buenos Aires. Juan de Garay (1580).

2.1. Fundação de Buenos Aires como uma peça fundamental no esquema territorial Espanhol. (1536-1776)

Grande parte da história Argentina é traduzida e reflectida na história do seu porto, uma vez que muita antes de ser uma cidade, Buenos Aires emergiu e cresceu como tal. Por esse motivo, a relação entre estas duas realidades deve ser entendida como central.

O registo da primeira fundação de Buenos Aires ocorreu em 1536, quando Dom Pedro de Mendonza, proveniente de Espanha, funda a cidade e atribui-lhe o nome de *Puerto de Nuestra Señora de Buen Ayre*, na margem sul do rio *Plata*, onde atualmente se situa o parque *Lezama.*

Anos mais tarde, fracassado este assentamento precário, que fora destruído por *querandies*[27], uma segunda expedição proveniente de Assunção (Paraguai), liderada por Juan de Garay a pedido do Rei de Espanha, funda novamente a cidade em 1580, desta vez sobre o nome de *Ciudad de la Santissima Trinidade y Puerto de Santa Maria de los Buenos Aires.* O seu epicentro, ligeiramente mais a norte do que a primitiva, encontrava-se onde atualmente se situa a *Plaza de Mayo*. Devido à sua simbologia, este lugar acabou por se tornar o "coração" de um traçado geométrico ortogonal que respondia aos critérios das Leis das Índias[28] (#1). De referir que nesses anos, o *Riachuelo* – pequeno caudal de água que desaguava com o rio *Plata* – foi o porto natural da cidade, e portanto foi lá que ocorreram os primeiros processos de recepção a embarcações. A escolha deste lugar respondia sobretudo a razões de segurança, uma vez que as características físicas desta pequena ribeira garantiam uma melhor proteção às embarcações.

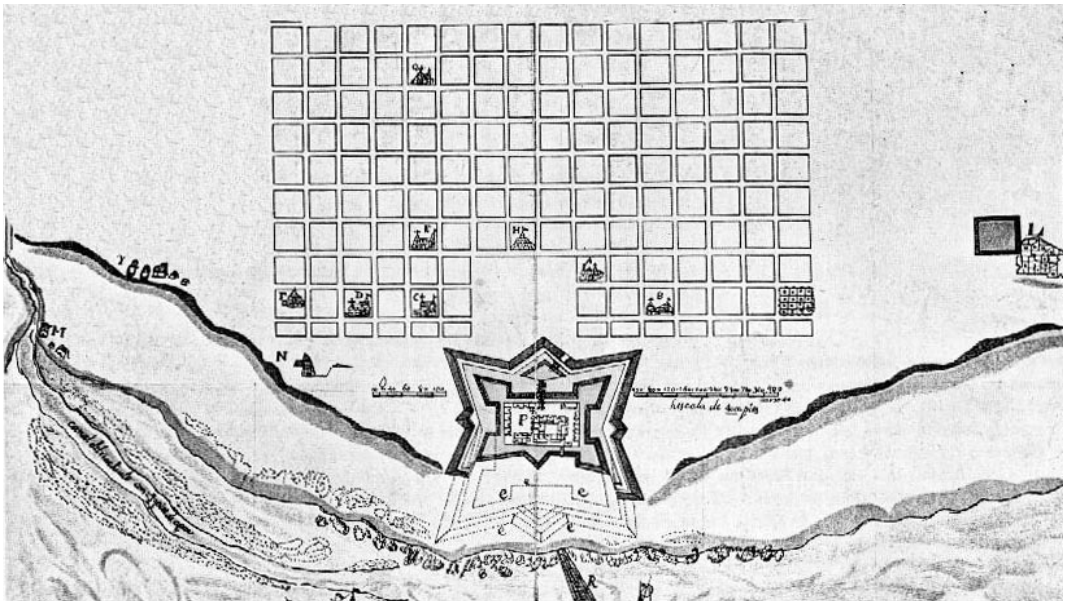
Desta vez, e ao contrário da primeira fundação, Buenos Aires não se funda desde o mar, desde Espanha, entrando "por terra" como tinham sido fundadas a maior parte das cidades nesta altura dos descobrimentos. *"Buenos Aires foi fundada num movimento de dentro para fora"*[29], sobre o conceito de *"Abrir puertas a la tierra."*[30] Esta expressão era uma clara demonstração do que pretendia ser o espírito de toda administração

[27] *Querandies* é um termo utilizado para retratar os índios que viveram de forma nómada nas províncias de Buenos Aires.

[28] A Lei das Índias foi a primeira legislação urbanística da Idade Moderna instituído por Filipe II no ano de 1573. Entre muitas leis, destaca-se sobretudo o traçado da malha urbana ortogonal composto por ruas, praças e lotes, implantadas em torno de uma praça principal, situada no centro da cidade, denominada como Praça Maior.

[29] GARAY, Alfredo Maximo em AAVV. Puerto 1887-1992 - IPU. Buenos Aires: SCA. 2001. p.10

[30] GARAY, Alfredo Maximo. Cit.29 – p.10



#2. Mapa da cidade com a edificação do forte. José Bermudez (1708).



#3. Forte da cidade. Emeric Essex Vidal (1820).

espanhola nesta parte da América, que se objetivava na conquista e na colonização de novas províncias hispânicas para expandir o seu domínio territorial.

Buenos Aires foi assim fundada sobre este espírito e acabou por se tornar numa peça fundamental no esquema territorial da América Espanhola. O desenvolvimento deste novo sistema urbano na baía da *Plata*, permitiu resguardar o acesso ao interior do continente e proteger as investidas que surgiam pelo Oceano Atlântico, sendo por esse motivo fortificada a partir de 1594 (#2 e 3). Este novo assentamento permitiu ainda ligar várias cidades a esta nova "porta" que se desenhava nas margens do rio *Plata*. [31]

Buenos Aires tornou-se assim, no esquema territorial espanhol, chave de uma rede estratégica de cidades e foi um dos escassos pontos de contacto entre o seu interior e o "mundo" - uma porta para ambos. Este facto determinou o futuro histórico da cidade e a fração sul do continente Americano.

2.2. Principais mudanças na frente de água e necessidade de uma infraestrutura portuária. (1776-1880)

A partir da criação do Vice-Reino da *Plata*, em 1776, Buenos Aires foi nomeada capital do mesmo, convertendo-se legalmente, e pela primeira vez num porto privilegiado sobre o Atlântico, uma vez que até então estavam proibidas todas as atividades comerciais portuárias para o Oceano. Essa liberdade de comércio constituiu para a cidade um salto determinante do seu estado colonial, tanto no aspeto económico como no aspeto cultural, o que despertou um maior interesse em desenvolver melhorias urbanas na cidade, sobretudo em torno do seu porto.

"(...) it was only then that port acquired legal status and real significance, and when construction work or its improvement became possible."[32]

No entanto, o porto primitivo de Buenos Aires carecia de infraestruturas,

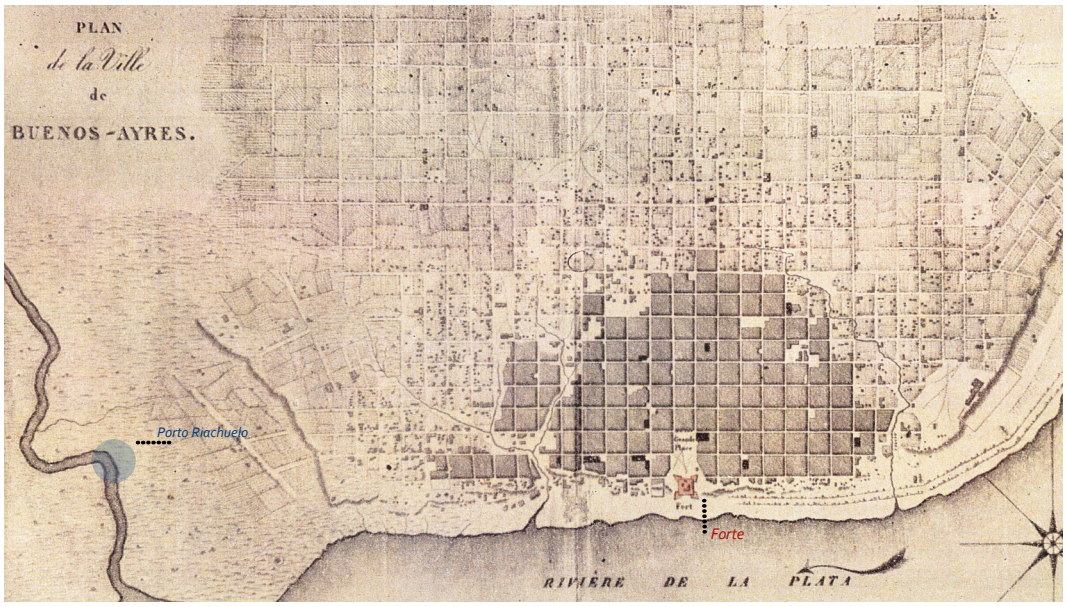
---

[31] Uma via que fazia a ligação com o Alto Peru (centro económico e financeiro) e com o Porto de Lima (Callao), com escalas em Cuzco Potosí, Córdoba, permitiu facilitar o acesso ao interior, e conectar Lima (Cabeça do império) com os dois Oceanos – Pacífico através do Porto de Callao, e Atlântico através de Buenos Aires. Uma segunda via terrestre, que ligava Buenos Aires, Cordoba, Mendonza e Chile, viabilizou a ligação costa a costa evitando o a difícil e longa travessia pelo Estreito de Magalhães, mais a sul. Por fim, Assunção capital da província do rio *Plata* e Santa fé ligavam-se a Buenos Aires através do rio navegável do Paraná.

[32] LIERNUR, Jorge. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p.34



#4. Vista desde o Forte. Travessia de pessoas e mercadorias.



#5. Mapa da cidade. Araza (1800).

sobretudo de diques que proporcionassem melhores condições de atraque aos barcos, e de um sistema de canais que garantissem o seu acesso, evitando assim os bancos de areia que se formavam com muita frequência na margem do rio *Plata* (#4). Uma das consequência dessa falta de infraestruturas, resultava no atraque dos barcos de maior porte a várias milhas da costa, proporcionando sucessivas e perigosas travessias de cargas e passageiros até chegar ao Forte - porta de acesso desde o rio (#5). Por esta motivo, *"durante quase todo o século XIX, o porto foi o grande projeto, a expressão mais ajustada do país imaginado e desejado em Buenos Aires."*[33]

Neste período, foram desenhados os primeiros projetos de infraestruturas portuárias, sendo que maioria destas propostas, encomendadas pelos ainda Vice-Reis, consistiam no escavamento de docas nas zonas mais baixas da margem, preferencialmente na zona sul da cidade, nos arredores do *Riachuelo.*

No entanto, nenhuma destas propostas se materializaram, uma vez que pouco tempo depois, as guerras pela independência (obtida na Revolução de Maio de 1810) e sobretudo as guerras pós-revolucionárias[34], que surgiram no seguimento desta, desviaram as atenções da emancipação portuária e as lutas consumiram grande parte dos recursos e fundos da região para esse objectivo. Por esse motivo, durante algum tempo a construção de uma nova área portuária foi posta de lado, voltando apenas décadas mais tarde quando o país voltou a encontrar estabilidade. Durante esse período de tempo, as atenções voltaram-se novamente para a baía natural do *Riachuelo*, que continuava a ser o principal ponto de cargas e descargas da cidade. Dessa forma, o seu pequeno porto viu as suas condições infraestruturais serem melhoradas para responder ao intenso tráfego marítimo que se tornou evidente a partir de 1810, altura em que Argentina se tornou independente.

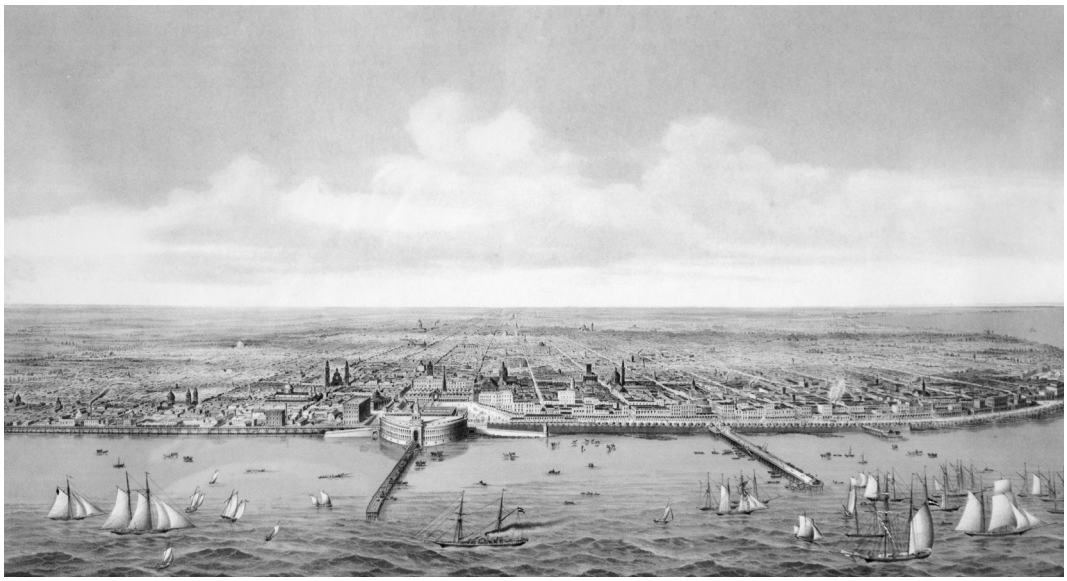
A cidade, cada vez mais extensa e agora com quase 80 mil habitantes, debatia-se também com a resolução da sua frente ribeirinha na área central da cidade que se encontrava sem nenhuma estratégia urbana, apresentando-se sem definição quanto ao

[33] LIERNUR, Jorge. Buenos Aires y su río: del puerto de barro al barrio global. Disponível em: [http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/526]

[34] As guerra pós-revolucionárias surgiram após a Independência da Argentina, uma vez que se insurgiu de um lado os porteños, que pretendiam a hegemonia de Buenos Aires sobre todo o país, e do outro os provincianos que exigiam a descentralização do poder da Nação para dar autonomia estatal às províncias.



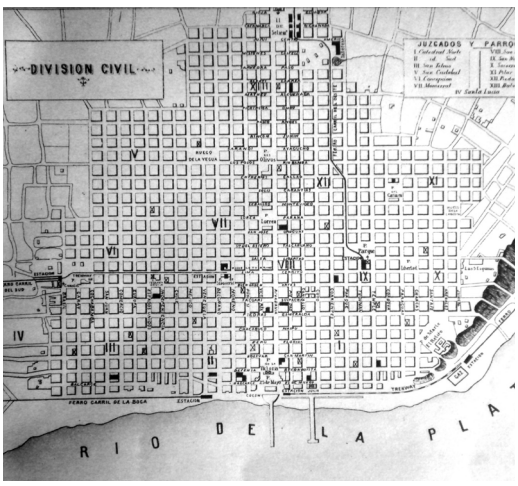
#6. *Paseo de Julio* (1867).



#7. Vista aéra sobre a cidade com a *Aduana Nueva*. Dolin (1865).



#8. *Aduana Nueva* (1870).



#9. Mapa da cidade com a *Aduana Nueva* (1870).

seu limite. Por esse motivo, em 1847, sobre o seu limite costeiro, foi construído sobre um paredão de cinco metros de altura uma larga avenida chamada *Paseo de Julio*, localizada atualmente onde se situa a Avenida *Leadro N. Alem* (#6). Esta avenida constituiu uma das primeiras obras urbanas na frente ribeirinha, que para além de ter melhorado e dinamizado a sua *waterfront*, serviu também de barreira de proteção, impedindo as "investidas" do rio que inundavam constantemente a cidade.

Outra obra que assumiu uma enorme importância e que foi também uma grande referência na frente ribeirinha da cidade de Buenos Aires durante alguns anos, foi o edifício da *Aduana Nueva*, construído em 1855. Este novo edifício de planta semicircular, empreendido pelo engenheiro britânico Edward Taylor, fora construído sobre as fundações do antigo forte, e não sendo propriamente um porto, identificava-se e funcionava como tal, partilhando muita das atividades com o porto primitivo do *Riachuelo*. Localizado entre a margem do rio e a Praça de Maio, este edifício tornou-se num novo símbolo da cidade. De acordo com Liernur *"este era o grande edifício que os viajantes encaravam quando estavam a chegar a Buenos Aires pelo rio. A Aduana era todo um símbolo das aspirações da cidade porteña"*[35] (#7 e 8). Esta construção na frente de água permitiu ainda controlar o acesso marítimo à cidade e para além disso, através da construção de um extenso passadiço de madeira de 210m, erguido diante da *Aduana*, possibilitou aos barcos descarregar as suas mercadorias e os seus passageiros de uma forma mais segura e eficaz.

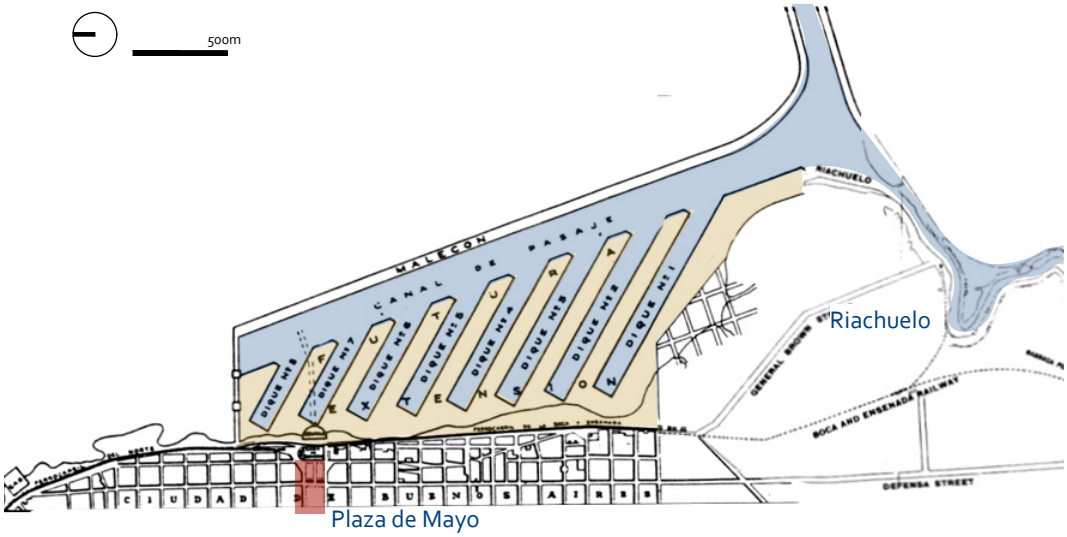
No entanto, a *Aduana* e o porto do *Riachuelo* tornavam-se cada vez mais insustentáveis e não apresentavam soluções definitivas aos problemas de cargas e descargas de mercadorias e ao embarque e desembarque de pessoas, uma vez que os navios que chegavam a Buenos Aires eram cada vez maiores, a navegação a vapor generalizava-se e os imigrantes chegavam cada vez em maior número.

Estas condições agravaram-se consideravelmente após a nomeação de Buenos Aires para a capital Argentina (1880), uma vez que a unificação do país possibilitou o desenvolvimento de um novo modelo territorial. Este novo modelo consistia na expansão das áreas produtivas até as terras do Sul do país, através do novo meio de transporte - o comboio - que se expandiu pelas terras do interior construindo uma extensa rede

[35] LIERNUR, Jorge. Buenos Aires y su río: del puerto de barro al barrio global. Disponível em: [http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/526]



#10. Porto do *Riachuelo* nos finais século XIX.



#11. Proposta de Huergo - Estrutura Dentiforme.

ferroviária. Esta rede permitia o embarque de mercadorias nas diversas estações do país com destino ao porto de Buenos Aires, que de acordo com Arrese era única porta de saída de onde partiam para o "mundo"[36].

O desenvolvimento deste novo modelo agroexportador, que permitia capitalizar os produtos das terras do interior exportando-os desde Buenos Aires, aliado ao início da era marítima a vapor, resultou num rápido aumento do crescimento comercial e industrial, que por sua vez tornava mais inoperativo o já sobrelotado porto da cidade(#10). Por esse motivo, tornava-se cada vez mais imperativo para Buenos Aires, porto e porta entre o país e o mundo, a construção de uma verdadeira infraestrutura portuária que respondesse à prosperidade tecnológica e económica Argentina.

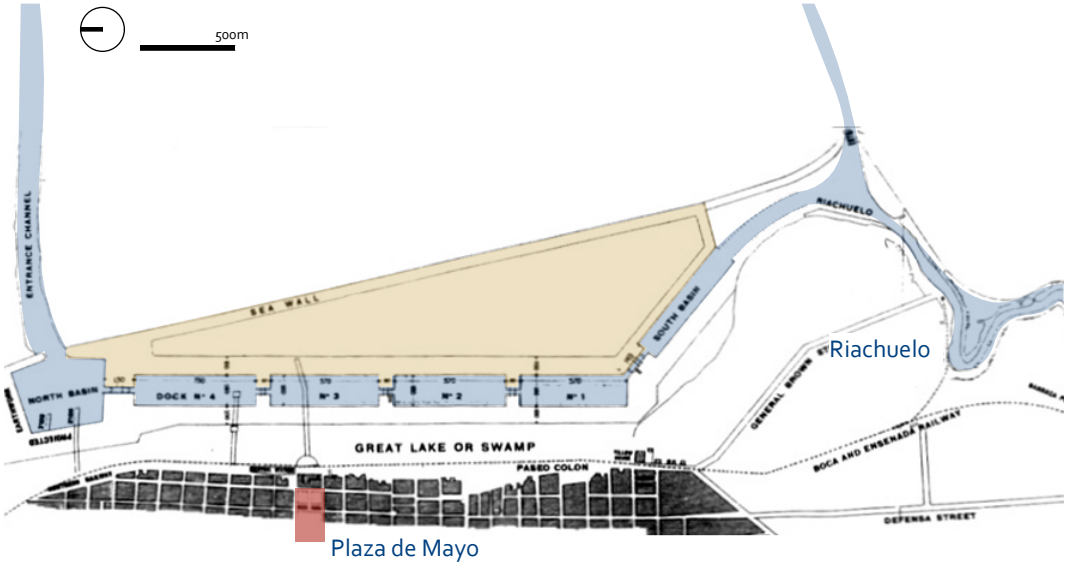
2.3. O porto da capital. Consequências das áreas portuárias na estrutura urbana da cidade.

A emancipação de uma nova área portuária ganhava assim um novo impulso, e foi no final do século XIX, período em que Buenos Aires se tornou capital da Argentina (1880), que finalmente se reuniram as condições politicas e económicas para iniciar a construção de um verdadeiro porto. Neste período destacam-se duas propostas de duas importantes personalidades de Buenos Aires que encaravam conceitos diferentes em prol da construção de uma nova infraestrutura portuária. De um lado, o engenheiro Luís Huergo, e do outro, o empresário Eduado Madero[37].

A proposta de Luis Huergo consistia num dispositivo dentiforme de docas em pente, oblíquas à costa da cidade e protegidas por um paredão. A solução adoptada propunha o acesso exclusivo ao porto pelo canal Sul, reforçando desta forma a intenção de manter essa zona como o centro de desenvolvimento. O desenho dentiforme das docas também reforçava esse propósito, já que se propunha a construção das mesmas desde *La Boca* até à Praça de Maio. Como podemos verificar na figura ao lado (#11), este

[36] *"(...) Buenos Aires.. señora de la navegación de cien ríos que fluyen a sus pies, reclinada muellemente sobre un inmenso territorio, y con trece provincias interiores que no conocen otra salida para sus productos.. Ella sola, en la vasta extensión argentina, está en contacto con as naciones europeas; ella sola explota las ventajas del comercio extranjero; ella sola tiene poder y rentas."* em ARRESE, Álvaro Daniel. Buenos Aires and la Plata Riverfront. Holanda: TU Delft. 2002. p.62

[37] Eduardo Madero foi um dos empresários e comerciantes de importação e exportação mais poderosos do país, que tinha uma forte relação com os interesses comerciais de Inglaterra, que nesta época era o principal parceiro comercial do país.



#12. Proposta de Madero - Estrutura sequencial de diques enclausurados.



#13. Início da construção do dique 2 de *Puerto Madero* (1890).

projeto possibilitava no futuro uma expansão do porto no sentido norte, à medida que fosse necessário.

Pelo contrário, o projeto que o Madero encomendara aos engenheiros britânicos (HSB) apresentava um conceito totalmente distinto do projeto de Huergo. A proposta consistia na construção de uma "ilha" triangular que se estendia ao longo da costa na área central da cidade, conectando os dois extremos. Nessas duas extremidades foram projetadas duas docas que permitiam uma entrada a Norte e outra a Sul para uma sequência de quatro diques fechados, comunicando entre si por estreitas passagens (#12). Este sistema de enclausuramento dos diques permitiu libertar a zona Este e possibilitou desenhar um novo limite costeiro que no futuro viria definir uma nova margem urbana frente ao rio *Plata*. De referir que esta proposta possuía claras referências aos modelos adoptados na altura da revolução industrial pelos portos de Londres e Liverpool – sistema fechado de diques desenhados ao longo das margens da cidade - também eles tornados obsoletos mais tarde.

O governo decide finalmente materializar o projeto de *HSB/Madero*, atribuindo a sua construção à empresa britânica *Tomas Walker Co.*, que se realizou por etapas entre 1887 e 1897 (#13).

Entretanto nesta altura vivia-se uma etapa de crescimento, e o porto, que agora respondia às necessidades de uma cidade cada vez maior, representava finalmente a prosperidade da cidade e do país (#14). A sua localização na zona central da cidade diante da Praça de Maio enfatizou o carácter simbólico do local e, tal como muitas outras cidades portuárias, também Buenos Aires concentrou nesta zona o traçado ferroviário, que já havia sido começado com a construção da estação central em frente à Praça de Maio e à antiga *Aduana* que conectava com a estações do *Retiro e La Boca*.

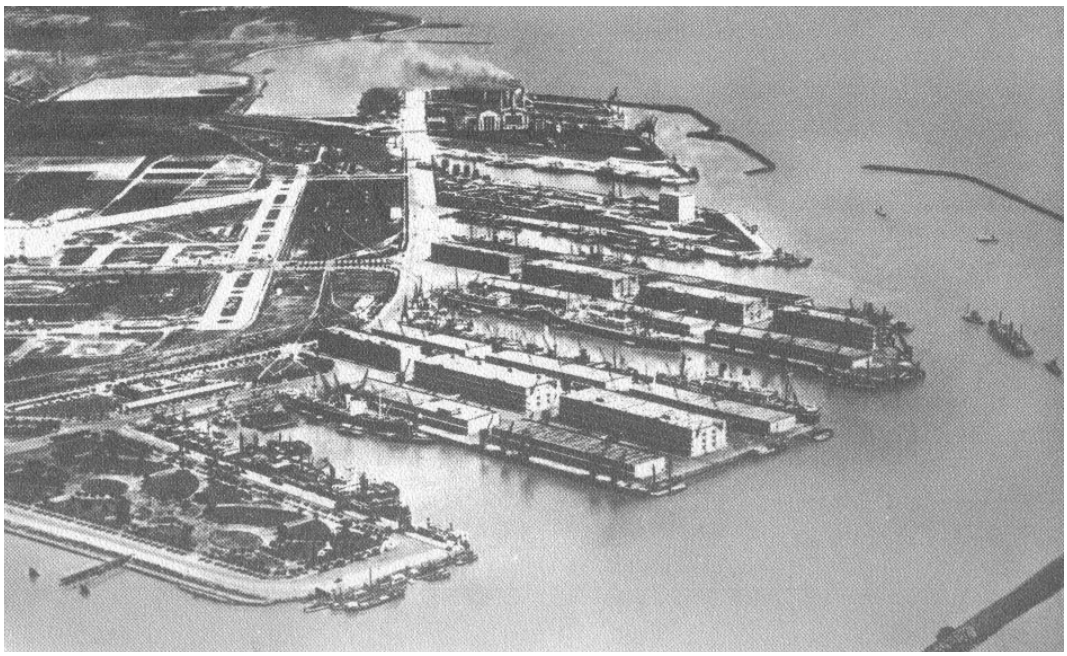
O traçado ferroviário, aliado às infraestruturas portuárias, constituíram assim as primeiras barreiras urbanas para o rio, resultando num afastamento do restante território em relação à costa. Tal como foi referido no primeiro capítulo, este período é marcado pela alteração do funcionamento do porto que passa a atuar como um *"mecanismo industrial que se situa em frente mas ao mesmo tempo, à margem da cidade"*[38].

[38] CASARIEGO, Joaquin. Waterfronts de Nuevo: Transformaciones en los Frentes Urbanos de Agua. Madrid: Casariego Guerra Arquitectos 1999. p.53

#14. *Puerto Madero* no início do século XX.







#15. *Puerto Nuevo* (1939).

No entanto, pouco tempo depois da sua emancipação, *Puerto Madero* começou a dar os primeiros sinais de insuficiência para responder às necessidades que lhe eram impostas, de tal modo que devido à sua curta operabilidade, Borthagaray afirma que este *"já nascera obsoleto."* [39] Contrariamente a outras cidades portuárias, a desativação de *Puerto Madero* ocorreu prematuramente, já que de acordo com o Han Meyer, o declínio e obsolescência portuária ocorreram sobretudo em meados do século XX[40].

A ampliação de *Puerto Madero* foi logo posta em prática, e em 1911, iniciou-se a construção de um novo porto, erguido sob o mesmo conceito que já havia sido desenhado por Huergo: uma estrutura portuária dentiforme (#15). Esta decisão trouxe alguma inquietude, uma vez que a escolha do projeto do Huergo no passado poderia evitar a construção de uma nova área de grandes superfícies na frente ribeirinha da cidade. Esta nova construção, para além de constituir uma nova barreira urbana frente ao rio, foi também agravada pelo facto de a sua construção surgir ao lado de *Puerto Madero*, duplicando assim a barreira existente.

Esta controversa decisão de construir um novo porto ao lado do obsoleto, poderá estar aliada ao facto de as principais transformações urbanas em Buenos Aires se terem realizado maioritariamente no final do século XIX e início do século XX, período em que a cidade se tornou capital da Argentina. Por esse motivo, aquando do início da construção do *Puerto Nuevo*, nada fazia prever um crescimento demográfico tão elevado resultante numa acentuada expansão da cidade sobretudo para Norte, altura em que uma nova infraestrutura já lá se encontrava. De acordo com Gorelik, *"em 1887 (...) o município tinha pouco mais de 4 mil hectares, ainda que os seus 400 mil habitantes ocupavam uma área edificada bastante menor (...). A partir da sua ampliação passou a ter 18 mil hectares (...) onde nas novas 14 mil hectares não havia mais de 25 mil habitantes (...). Cinco décadas mais tarde esse novo território já estava urbanizado (...) tinha ascendido a 2 milhões e meio."* [41]

Dessa forma poder-se-á compreender uma das razões pela qual atualmente o porto se insere dentro dos limites da Capital Federal, numa zona atualmente considerada

---

[39] BORTHAGARAY, Juan Manuel. El Dessarollo Urbano del Antiguo Puerto en la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Sociedad y Primavera. 2005. p.61

[40] Ver capítulo 1

[41] GORELIK, Adrián. La grila y el Parque: Espacio Publico y Cultura Urbana en Buenos Aires. Universidad Nacional de Quilmes: Prometeo 3010. 2005. p.10



#16. Mapa da cidade onde se pode visualizar as duas áreas portuárias e a localização da *Villa 31*.



#17.Primeiras edificações da *Villa 31*.





#18 e 19. *El camiñito* (2012).

como central. Este facto também contrasta com muitas outras cidades portuárias que, após a obsolescência dos seus portos, os deslocaram para fora dos seus centros urbanos.

Esta nova grande plataforma logística na frente ribeirinha também originou graves problemas na estrutura urbana da cidade. Se por um lado a construção do *Puerto Nuevo* opôs-se à expansão da cidade junto do seu rio, impedindo o relacionamento desta com o seu recurso natural, por outro lado originou graves problemas a nível social, como a formação da maior favela de Buenos Aires (#16). Esta situação ocorreu durante a grande crise económica mundial da década de 30, levando muitos trabalhadores portuários e ferroviários a erguerem nas imediações do porto as suas habitações de vocação temporária. No entanto, acabaram por se fixar nesta área até aos dias de hoje, transformando atualmente este lugar numa das maiores *villas miséria*[42] inserida nos limites da Capital Federal. Como consequência, este novo assentamento urbano prolongou e obstruiu a área de ocupação da frente ribeirinha. (#17) Esta circunstância poder-se-á associar às palavras de Jane Jacobs quando afirma que "*usos únicos de grandes proporções nas cidades possuem entre si uma característica comum: a de constituírem fronteiras,*"[43] acrescentando que "*zonas fronteiriças geram bairros precários e degradados.*"[44]

No que diz respeito ao primitivo porto do *Riachuelo*, este foi perdendo importância comparativamente às atividades de *Puerto Madero* sendo pouco tempo depois desativado. Apesar de se encontrar dentro dos limites da Capital Federal, esta zona sul atuou sempre como um subúrbio industrial da cidade, constituindo hoje uma das zonas mais pobres da mesma. Atualmente esta área atua como uma espécie de "museu urbano", que através das construções coloridas, compostas por chapa de zinco, transformam este lugar popularmente conhecido como o *el Camiñito* num dos pontos de maior atração turística da cidade (#18 e 19). No entanto, a iconografia urbana vai-se perdendo à medida que nos afastamos da margem do *Riachuelo*, dando lugar à realidade e à degradação que torna *La*

[42] Villa Miséria é um termo referente aos assentamentos precários de Buenos Aires, designados mundialmente como favelas. A construção da villa 31, em meados da década de 30 no coração da cidade, só fora possível, uma vez que a construção do novo Porto fora promovida por uma espécie de sociedade fomento - sociedade limitada com participações das várias partes interessadas. Como consequência, a cidade e o seu governo municipal perdeu toda a jurisdição de toda aquela área, voltando a recuperá-la novamente anos mais tarde. No entanto, nessa altura já era praticamente impossível retirar uma população com quase 12.000 habitantes, e por esse motivo, em 2010, o governo anunciou a urbanização desta favela durante um período que irá estender-se até 2015.

[43] JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. 1º Ed. São Paulo: Martins Fontes. 2000. p.285

[44] JACOBS, Jane. Cit.42 - p.285



#20. *Puerto Madero* obsoleto em meados século XX.

Boca num dos bairros mais precários e perigosos da cidade de Buenos Aires.

Relativamente a *Puerto Madero*, esta área portuária acabou por transferir todas as suas atividades para o *Puerto Nuevo* pouco tempo depois da sua emancipação. Por esse motivo, esta grande superfície no coração da cidade apresentou-se obsoleta aos seus habitantes por mais de um século (#20). Tal como evidencia Isabel Boo, *"a relação entre o porto e a cidade passou por diversas vicissitudes; momentos de intensa relação e períodos de um forte divórcio."*[45]

Durante esse período de "divórcio", *Puerto Madero* tornou-se um alvo dos mais variados pensamentos e diferentes projetos. De acordo com Liernur, *"a realidade física desta área é uma densa concentração de planos (...) que revelaram a imposição de variadas estratégias caracterizadas pelo contraste, pela correção e aceleração do crescimento urbano."* [46] No entanto, esta área só viria a conhecer o seu derradeiro desfecho no final do século XX, tornando-a numa das maiores operações urbanas realizadas na Argentina.

2.4. Principais transformações urbanas e propostas para a revalorização da frente ribeirinha. (1900-1940)

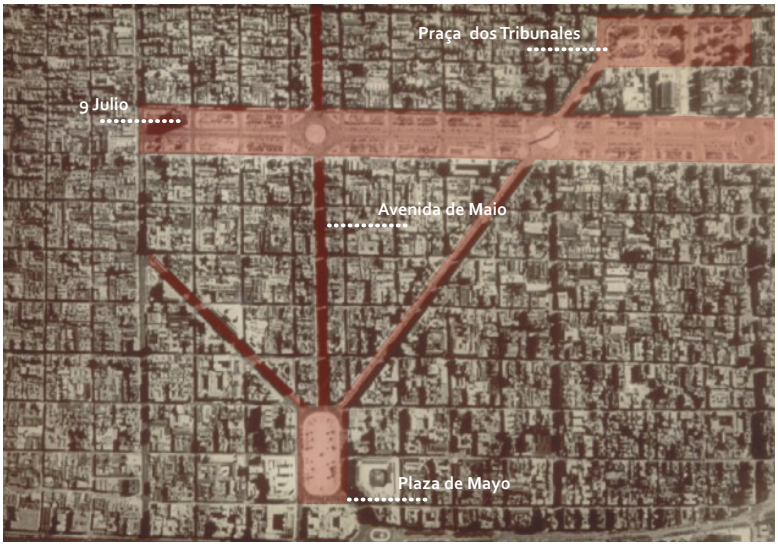
Como foi mencionado anteriormente, foi no final do século XIX e sobretudo no início do século XX, que tiveram lugar as principais transformações e evoluções urbanas na cidade de Buenos Aires. Estes anos de grande progresso económico sustentada pelo modelo agroexportador, permitiu à cidade transformar-se numa moderna metrópole. De acordo com Vedia e Molina, *"o crescimento económico resultante da privilegiada posição como exportador (...) conduz Buenos Aires a ser uma das primeiras cidades do mundo nesse momento."*[47]

Nestes anos de grande crescimento, a quadrícula urbana que caracterizou a cidade nos anos iniciais, foi perdendo legibilidade à medida que a cidade continuava a crescer desmesuradamente ao longo das principais vias de comunicação. De acordo com Arrese, o *"quarteirão, único padrão modelar do traçado urbano, resultou insuficiente para*

[45] BOO, Isabel Lopéz. Actuaciones Urbanas en Bordes Maritmos. Corunha: C.O.A.G. 1993. p.34

[46] LIERNUR, Jorge. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p.41

[47] MOLINA Y VEDIA, Juan. Mi Buenos Aires Herido: Planes de Desarrollo Territorial y Urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue SR. 1999. p.105



#21. Sistema das três avenidas a confluir na Praça de Maio.



#22. Foto aérea de Paris. As 12 avenidas em torno do Arco de Triunfo.



#23. Avenida de Maio (1910).

dimensionar a imensidade da área metropolitana que surgia com falta de planeamento urbano." [48]

Face a esta dificuldade de resposta, agravada pelo rápido crescimento demográfico, em inícios do século XX intensificaram-se os planos de urbanização para Buenos Aires. Nesta altura, a cidade *porteña* cresce sob um modelo que é caracterizado pela valorização do espaço público, nomeadamente pela construção de novas praças, avenidas e parques.

As principais transformações urbanas neste início de século tiveram claras influências do paisagismo e urbanismo francês, contrastanto o modelo hispânico existente. Salienta-se a abertura de grandes praças em frente a importantes edifícios públicos, e de grandes parques verdes, como os *Bosques de Palermo*, desenhados pelo arquiteto e paisagista francês Carlos Thay.

Evidencia-se também neste período a abertura de grandes e largas avenidas, com sistemas de espaços verdes longitudinais que acompanhavam as vias de tráfego, assumindo-se desta forma como ruas ativas de comércio e de passeio. O maior exemplo é a *9 de Julio*, atualmente considerada como a avenida mais larga do mundo. Destaca-se a ainda construção da Avenida de Maio, inaugurada em 1895, e de outras duas diagonais que, confluentes na histórica Praça de Maio, permitiam conectar com a Praça do Congresso Nacional (Centro Cívico), a Praça dos *Tribunales*, e a importante Avenida *Belgrano*, respectivamente (#21). De acordo com Molina e Vedia[49], este sistema de três avenidas convergentes num só ponto, assemelham-se às intervenções parisienses de *Haussemann*[50] no final do século XIX. (#22)

De referir que durante todo o século XX, todos os planos de urbanização realizados para a cidade de Buenos Aires detinham em comum propostas e tentativas de reintegração de *Puerto Madero* no tecido urbano. Este facto deve-se à importância que esta área assumiu na cidade, uma vez que para além de transportar consigo uma enorme carga simbólica, também se localiza numa zona central e privilegiada da mesma.

---

[48] ARRESE, Álvaro Daniel. Buenos Aires and la Plata Riverfront. Holanda: TU Delft. 2002. p.67

[49] MOLINA Y VEDIA. Mi Buenos Aires Herido: planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue SR. 1999. p.107

[50] Georges-Eugène Haussmann foi um advogado, funcionário público, político e administrador francês, que ficou responsável pela planeamento urbano de Paris entre 1852 e 1870. Entre muitas outras medidas, que visavam promover melhorias urbanas na circulação e higienização, destaca-se a criação de numerosos boulevards organizadores do espaço urbano, com maior destaque para as doze grandes avenidas que foram construídos em radial em torno do arco de triunfo.



#24. *Costanera Sur* e a zona balnear (1916).



#25. Vista aéra da *Costanera Sur* (1935).

Comisión de Estética Edilicia

Foi no governo de Carlos M. Noel, que se constituiu uma *Comissão de Estéticas Edílicas* que elaborou o primeiro plano regulador da Capital Federal, publicado em 1925 como o "projeto orgânico" para a urbanização do Município. O plano objetivava-se, tal como o nome indica, no *"embelezamento do urbano"*[51] e foi neste primeiro plano que se propuseram e reforçaram muito das transformações urbanas que foram referidas anteriormente. No entanto, neste subcapítulo interessa compreender quais foram as metas e as propostas que surgiram relativamente à revalorização da frente ribeirinha e à resolução do espaço obsoleto de *Puerto Madero*. Curiosamente, neste plano *"um dos objectivos prioritários da tarefa a empreender pela Comisión de Estética Edilicia, (...) foi precisamente a reconquista do rio."*[52]

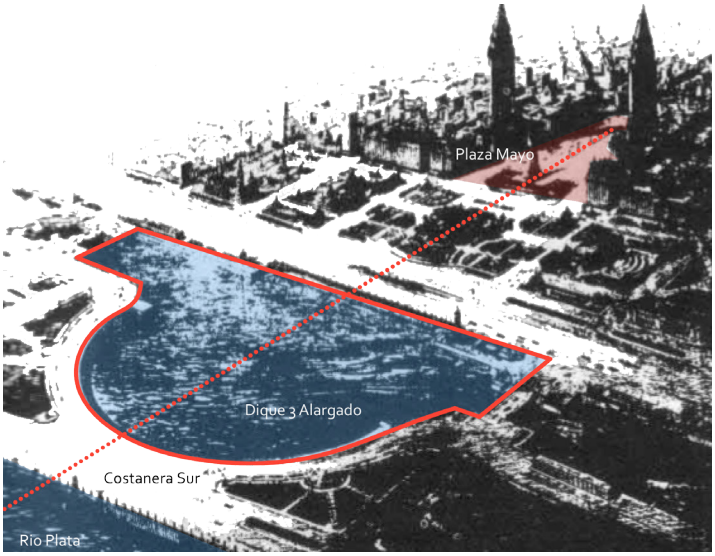
Uma das primeiras metas estabelecidas relativamente à reconquista do rio, consistiu na construção de uma nova margem na frente ribeirinha no lado mais a Este do "triângulo" que define *Puerto Madero*. Desenhada pelo paisagista J.N. Forestier, a construção deste projeto em 1917, resultou na conceção de uma das mais históricas avenidas costeiras frente ao rio *Plata* - a *Costanera Sur* – que se tornou durante muitos anos a zona balnear da cidade de Buenos Aires(#24 e 25). Este lugar constituiu, desta forma, uma nova peça de articulação entre o rio e a cidade e permitiu aos *porteños* reconquistar um novo espaço de recreação e lazer na frente ribeirinha. A Avenida *Costanera Sur* foi também materializada com grandes jardins, árvores e pérgulas, tornando todo este conjunto numa paisagem natural de exceção frente ao rio[53]. No entanto, atrás deste novo cenário urbano, permaneciam e sem nenhuma estratégia urbana, os antigos armazéns e as vias férreas que constituíam o *Puerto Madero* obsoleto.

Outra proposta do plano, embora nunca realizada, dizia respeito ao espaço cívico da Praça de Maio que, com o tridente definido por ambas as diagonais e pela Avenida de Maio, era complementada com abertura da Praça para os diques de *Puerto Madero*, através da demolição da Casa do Governo. Propunha-se a construção de duas torres monumentais, que definiam os limites laterais da praça, e a ampliação do dique 3, que surgiria como um

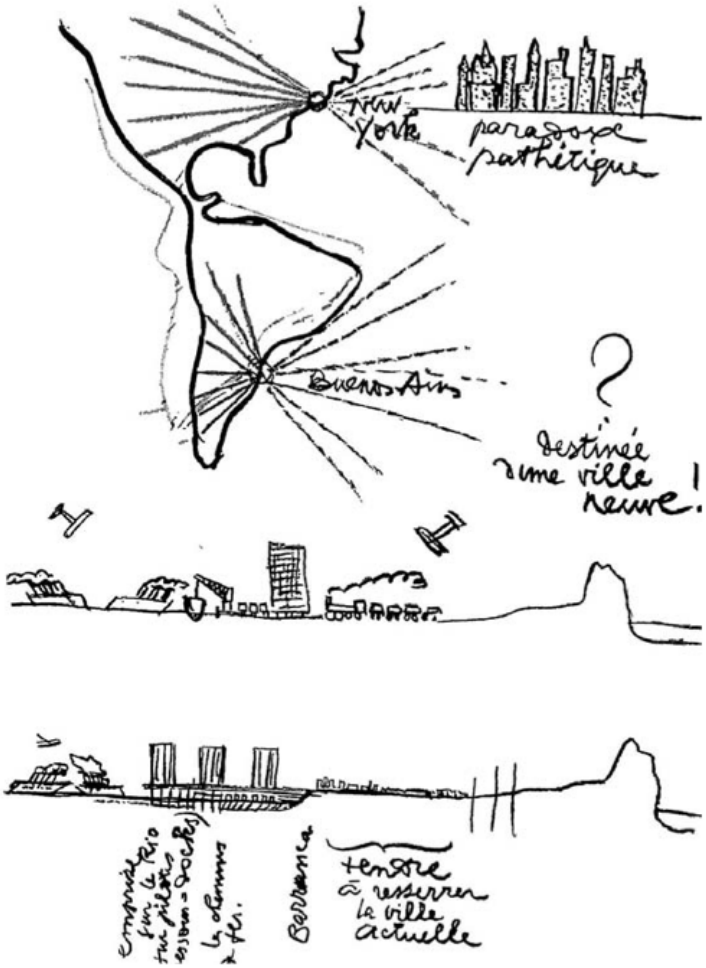
[51] MOLINA Y VEDIA, Juan. Mi Buenos Aires Herido: planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue SR. 1999. p.105

[52] NOVICK, Alicia. La Costa en Proyectos. Buenos Aires: Revista SCA, nº201. 2001. p.60

[53] Ver em LAVRIÈRE, Felisa. Costanera Sur. Buenos Aires: CAPM. 1999



#26. Proposta da abertura da Praça de Maio para os diques de água.



#27. Esquiço de Le Corbusier comparando Buenos Aires e Nova Iorque.

enorme espelho de água. Este projeto tinha como objectivo a abertura do centro urbano da cidade histórica (a Praça de Maio) aos diques de água e consequentemente à Avenida *Costanera Sur* (#26)[54]. No entanto, deste ambicioso projeto só provieram as diagonais, a Avenida de Maio e a Avenida Costeira Sul. Como complemento destas obras, foram ainda desenhados por Forestier a construção de novos parques costeiros e uma avenida bastante arborizada para a zona norte ribeirinha (*Costanera Norte*), materializados anos mais tarde. Esta intervenção veio reforçar a relação da cidade com a costa, ganhando um novo horizonte ribeirinho para os habitantes *porteños.*

O plano de Le Corbusier

Também Le Corbusier se interessou pela frente de água da cidade de Buenos Aires ao ponto de elaborar um plano de urbanização para a cidade *porteña*. Este interesse surge após uma viagem realizada em 1929 às capitais da América Latina, onde realiza em Buenos Aires dez conferências que foram publicadas no ano a seguir no livro intitulado: *Précisions: sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. É nessas conferências que apresenta várias análises, críticas e ideias da experiência vivida na capital, que serviram de base para mais tarde elaborar esse tal plano para cidade de Buenos Aires, com ajuda dos arquitetos argentinos Jorge Ferrari Hardoy e Juan Kurchan.

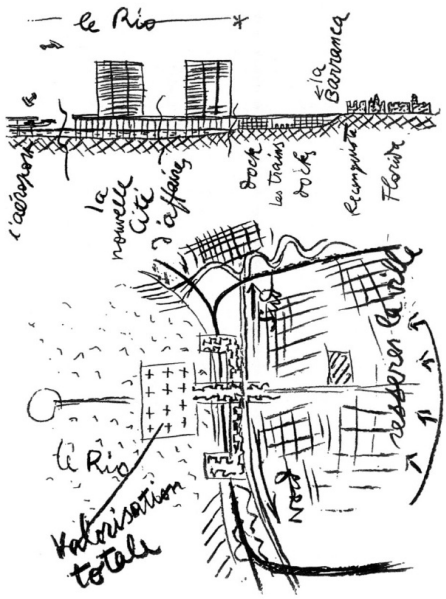
A chegada a Buenos Aires é apelidada por Corbusier de comovente ao ver uma linha tão forte de luzes refletidas no mar[55]. No entanto, este sentimento fora logo contrariado no dia seguinte, onde depois percorrer a cidade questionou perplexo: *"mas quando eu cheguei havia mar! Onde está o mar? Desde que estou aqui não vi mais o céu, quero ver o céu"*[56]. Este relutância fê-lo imediatamente querer regressar à recém edificada *Costanera Sur*, onde após atravessar as ferrovias e os armazéns abandonados, que constituíam o

---

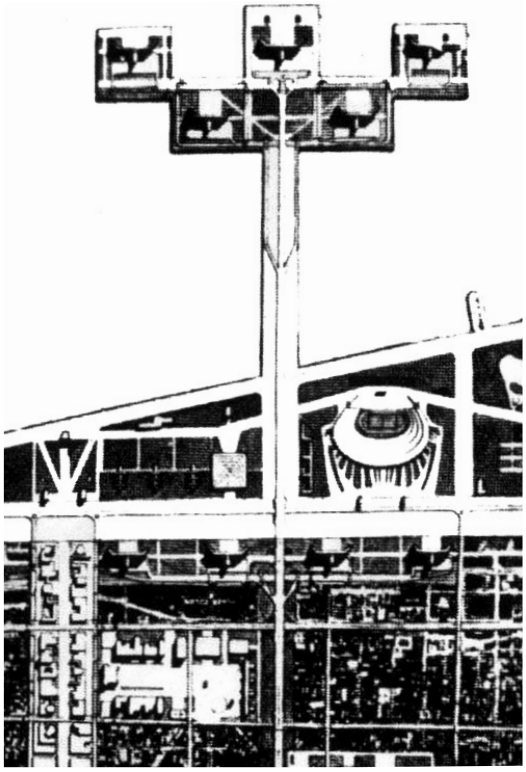
[54] Ver em ARRESSE, Alvaro Daniel. Buenos Aires and la Plata Riverfront: Design concept for restructing the urban core. Holanda: TU Delft. 2002. p.70

[55] *"De repente, para além das primeiras iluminações, vi Buenos Aires. O mar unido, plano, sem limites, à esquerda e à direita; acima, o céu argentino repleto de estrelas; e Buenos Aires, apresentando uma fenomenal linha de Luz, começando a direita no infinito e derramando-se à esquerda, no infinito, ao nível das águas. (...) Simples o encontro das pampas e do oceano numa linha, iluminada à noite de um extremo ao outro (...) pensei: não existe nada em Buenos Aires, mas que linha forte e sumptuosa"* em LE CORBUSIER. Precisões: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. Tradução: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Cosac & Naify. 2004. p.199

[56] LE CORBUSIER. cit. 55 - p.199



#28. Estudo da plataforma em pilotis sobre o rio *Plata*.



#29. Proposta para a *Cité des Affaires*.



#30. Desenho de Le Corbusier. Vista da *Cité des Affaires* desde o rio *Plata* (1929).

obsoleto *Puerto Madero*, afirma que *"lá o céu é imenso e o rio rosado (...)"*[57].

Face a esta inquietude, podemos observar num dos seus primeiros esquiços (#27) a tentativa de encontrar uma solução para a capital, desenhando um mapa do continente Sul Americano para fazer uma analogia entre Buenos Aires e Nova Iorque. Para Le Corbusier a capital argentina estava destinada a ser como Nova Iorque: *"centro do comando e sede de administração, cidade moderna (...) símbolo da energia e da coragem (...) construída com arranha-céus que dominam o mar."*[58] Para explicar esta analogia, fez um esquiço e um corte transversal desde a cordilheira do Andes até ao Oceano Atlântico para descrever o *"simples encontro da pampa com o oceano."*[59]

O conceito principal objetivava-se na tentativa de ganhar para o centro de Buenos Aires a presença do rio, oculto até então pelos antigos armazéns de *Puerto Madero*. Face a esta situação, Corbusier projeta uma grande plataforma de betão armado, que começava desde a Praça de Maio (10 metros acima da margem do rio) e se estendia sobre *pilotis* sobre o rio *Plata* (#28 e 29). No final desta plataforma erguiam-se cinco torres – *Cité de Affaires* (#36) - que, desde terra, seriam o vão para relacionar o país com o mundo e o centro da cidade com a sua paisagem ribeirinha. Desta forma, Buenos Aires apresentar-se-ia com *"um sintético e memorável desenho, de cinco prismas amarelos de luz no horizonte."*[60] *(#30)*

Este gesto resultava numa reafirmação do ato fundacional de redescobrir um espaço e ocupá-lo, recuperando para a cidade o lugar geográfico que determinou a sua história, carácter, vocação e posicionamento frente ao mundo. Segundo Corbusier, a cidade até agora enclausurada *"em ruas opressivas, abrir-se-ia para o mar, em plena luz, em plena liberdade, em plena alegria."*[61]

Embora o plano só viesse a ser publicado quase uma década depois, em 1938, pela revista *"L'architecture d'jour d'hui"*, este acaba por não diferir muito das principais ideias e conceitos que Corbusier havia previamente delineado na primeira visita à capital,

---

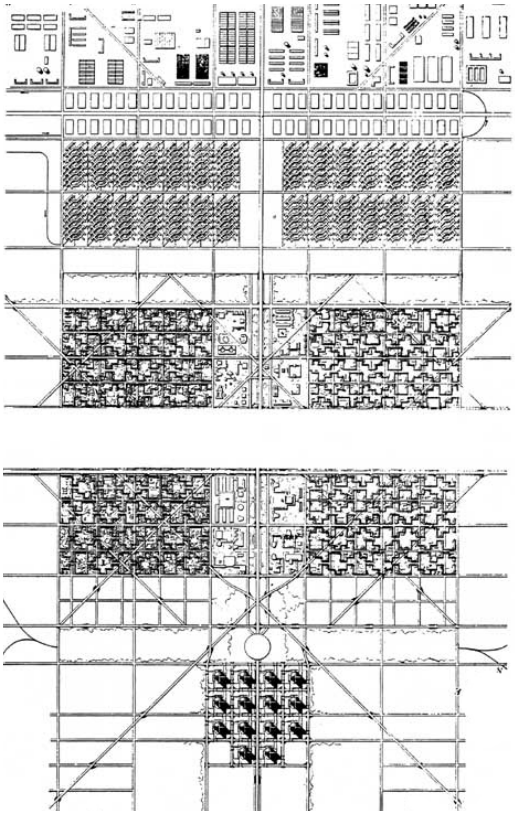
[57] LE CORBUSIER- cit.55 - p.199

[58] LE CORBUSIER- cit.55 - p.201

[59] LE CORBUSIER. cit. 55 - p.201

[60] ARRESSE, Alvaro Daniel. Buenos Aires and la Plata Riverfront: Design concept for restructing the urban core. Holanda: TU Delft. 2002. p.72

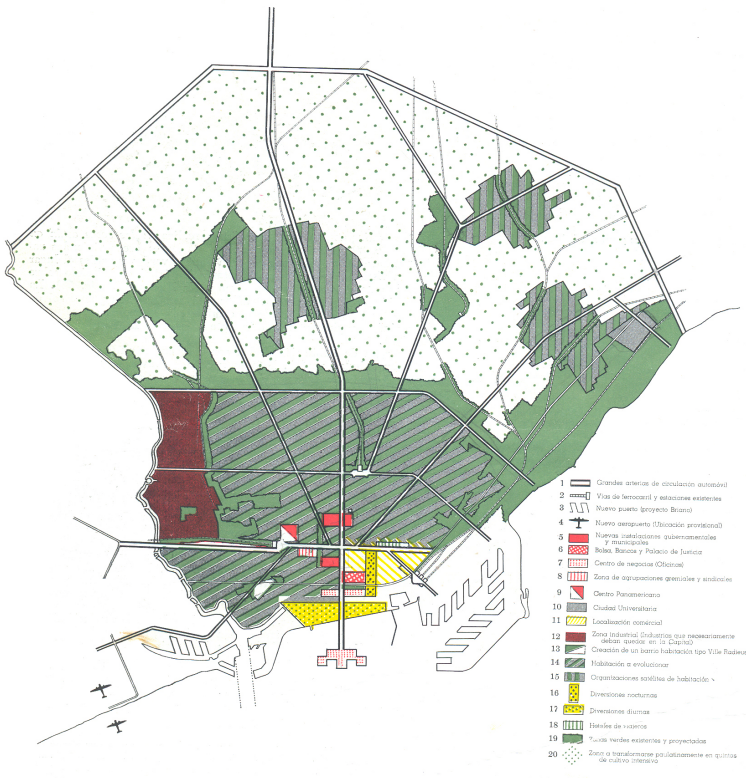
[61] LE CORBUSIER. cit. 55 - p.203



#31. Villa Radieuse (1930).



#32. Plano de Le Corbusier para Buenos Aires (1938).



#33. Esquema geral do plano urbano (1938).

continuando a considerar essencial a abertura da cidade para o rio através da *Cité des Affaires*. De referir ainda, que o plano possuía claras referências aos modelos utópicos de cidades experimentadas nesta altura sob os princípios do Movimento Moderno, como o *Plano Voisin*[62] para Paris (1925) ou como a *Ville Radieuse*, que, curiosamente, também fora projetada por Corbusier no ano a seguir à sua visita à cidade *porteña*. Embora existam algumas diferenças proporcionadas pelas características geográficas que as duas cidades apresentavam, na figura ao lado (#31 e 32) pode-se encontrar semelhanças tais como: estruturavam-se ambas ao longo de um eixo central que rematava num importante núcleo (a *Cité des Affaires*), organizavam-se hierarquicamente por sectores onde o reordenamento urbano se previa através de uma distinção de áreas por usos e atividades, e dispunham-se através de uma malha de quarteirões de 400x400m[63].

No entanto, e ao contrário da *Villa Radieuse* e de outras cidades projetadas de raiz, é de realçar que o plano urbanístico para a cidade de Buenos Aires prescindia dessa metodologia de "tábua rasa", procurando antes experimentar esse discurso funcionalista e modernista na cidade existente, estabelecendo assim um diálogo com a mesma e com a sua paisagem urbana ribeirinha. De referir ainda, que para área de *Puerto Madero* destinava-se um centro recreativo, que assentava na *"criação de uma grande zona de diversões públicas e desportiva."*[64]

Embora nunca tenha sido realizado, este plano foi uma referência essencial e uma herança urbanística importante deixada em Buenos Aires. Os ideais e as contribuições do Movimento Moderno deixadas por Le Corbusier na década de 30, viriam a constituir-se nas sete décadas seguintes, influências fundamentais nos planos que se realizaram para a cidade, com maior destaque para projetos que vieram a ser propostos para a zona central da cidade, nomeadamente para a área de *Puerto Madero.* Nesses anos seguintes, os urbanistas não abandonaram a ideia de expandir o centro da cidade para o seu rio.

---

[62] A proposta apresentada para cidade de Paris, no *Plano Voisin*, revela a tentativa de adaptação à demanda habitacional pela segregação das principais funções da cidade por diferentes artérias que distribuíam o habitante pelos vários sectores Urbanos. Do ponto de vista formal o plano anula vários quarteirões históricos para a implantação de zonas ajardinadas e torres de escritórios no núcleo central Parisiense. De acordo com Leonardo BENEVOLO. Último capítulo da arquitetura moderna. Lisboa: Edições 70. 1985. p.142

[63] Ver GIACOMET, Luciane. Revitalização portuária: O caso Puerto Madero. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2008. p.40

[64] LE CORBUSIER. Plano Diretor de 1938. Buenos Aires: Revista La Architectura de Hoy nº1. 1947. p.27



#34. Zona norte ribeirinha antes do aeroporto.



#35. Vista aérea sobre o Aeroporto *Jorge New Berry.*



#36. Vista aérea sobre a Capital Federal com a identificação do conjunto de barreiras que se encontram na sua *waterfront*

2.5. Planos urbanos para a área de *Puerto Madero*. Ampliação da área central. (1940-1983)

Os esforços realizados e os planos propostas nestes últimos anos (1900-40), com vista a formalizar e recuperar a sua frente ribeirinha, resultaram maioritariamente neutralizados e sem apresentar resultados equiparados aos da magnitude que foram propostos. Como consequência, a cidade continuava a perder cada vez mais o horizonte do seu rio, que se afastava da cidade devido às sucessivas barreiras infraestruturais que se acumulavam e amontoavam na sua frente de água.

À parte destas barreiras, em 1945 surgiu mais uma controversa decisão que obstrui definitivamente grande parte da sua frente ribeirinha. Com o desenvolvimento da aviação na década de 40, decidiu-se construir um aeroporto doméstico (*Jorge New Berry*) sobre uma área de 127 hectares, precisamente entre a margem do rio e os Bosques de *Palermo* (#34 e 35), aos quais se somaram mais tarde, inevitavelmente, infraestruturas viárias como a edificação da autoestrada *Costera*. Curiosamente, este novo aeroporto surgia no seguimento do atual *Puerto Nuevo*, originando uma gigantesca barreira urbana que encerrou para sempre o contacto visual e as possibilidades da cidade se relacionar com o seu rio em praticamente toda a zona norte ribeirinha. De referir que, devido ao contínuo crescimento demográfico periférico, a cidade também perdeu o seu horizonte "verde" que, de acordo com Jorge Luís Borges, *"perfumava as últimas ruas da capital oriundo das pampas"* [65]. Por esse motivo, em 1966, Florencio Escardó[66] compara o rio *Plata* às pampas argentinas, insinuando deste modo que a cidade se desenvolve entre dois "desertos" – o rio e as pampas (#36).

Como consequência do "encerramento" total da área norte ribeirinha, que automaticamente a tornou imperceptível e fora das metas de revalorização nos anos

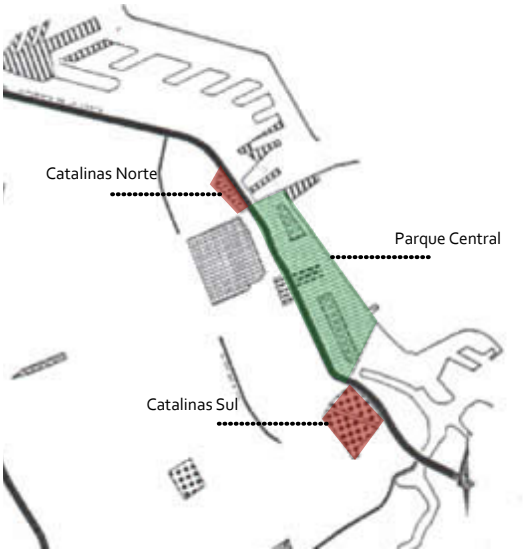
---

[65] BORGES, Jorge Luís, citado em ARRESSE, Alvaro Daniel. Buenos Aires and la Plata Riverfront. Holanda: TU Delft. 2002. p.77

[66] *"dos inmensidades la flanquean: la pampa y el río de la Plata (...) El río arrastra frente a Buenos Aires el limo de media América del Sur, y va construyendo bancos, islas, deltas y más Pampa (...) La emoción del río de La Plata frente a Buenos aires, no es sabor para cualquier paladar, ni vibración para cualquier corda; se trata de una realidad inusitada para la que es preciso haber adquirido cierto entrenamiento emocional (...) Sin embargo, como realidad geográfica, el Río de la Plata frente a Buenos Aires es un hecho extraordinario. Nada puede convenirle menos que el nombre clásico de camino que anda. No es una vía para irse sino una patria para quedarse; no es una corriente que esté yendo, ni que se lleve nada; es un agua numerosa que trae; es casi un río de tierra; y barcos que lo cruzan, no lo navegan: lo transitan (...) El río no admite navegantes, requiere rastreadores. Como la Pampa."* referenciado em LIERNUR, Jorge. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p.27



#37. Plano Regulador da Cidade (1959).



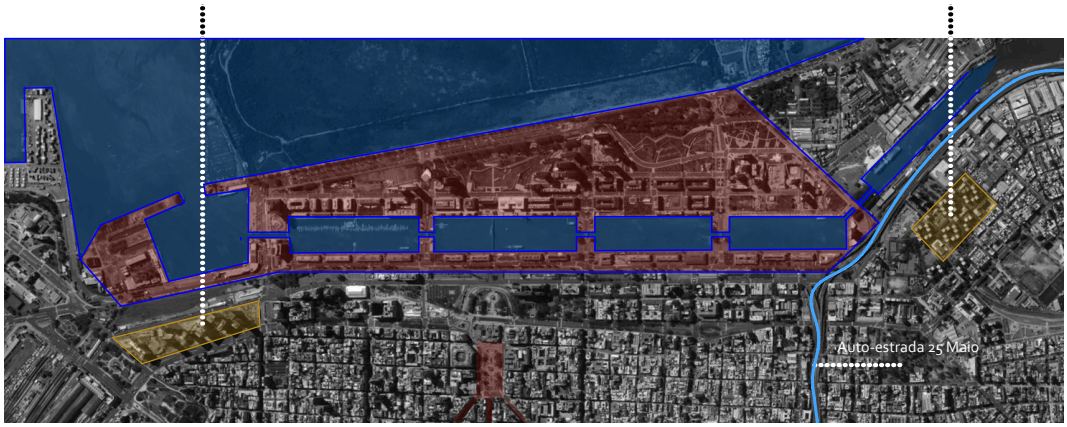
#38. Plano Regulador da Cidade - Área de *Puerto Madero.*



#39. Foto aérea *Catalinas Norte*



#40. Foto aérea *Catalinas Sul*



#41. Esquema que permite visualizar a localização dos empreendimentos *Catalinas Norte e Sul.*

posteriores, todos os projetos que visavam estabelecer melhorias na sua frente de água, viraram-se maioritariamente para a zona central da cidade, nomeadamente para a área de *Puerto Madero*. Se este lugar já se afirmava como uma das áreas mais importantes da Capital Federal, devido à sua localização central e histórica, nesta altura ganhava um outro pronúncio uma vez que se tornava o único lugar na frente de água que permitia continuar a alimentar o sonho *porteño* de "trazer" o rio para a cidade.

De tal forma que, tanto no *Plano Regulador da Cidade*, elaborado em 1959 sob o domínio da Municipalidade da Cidade de Buenos Aires, como no *Esquema Diretor do ano 2000 – ORDAM /CONADE*[67], elaborado uma década depois (1969), surgiram propostas para revalorizar a área de *Puerto Madero*. Apesar dos dois planos terem sido elaborados com escalas e com objetivos distintos, realça-se a intenção de em ambos se propor a utilização da área de *Puerto Madero* como expansão do centro urbano da cidade. Apesar de não terem sido executados, o *Plano Regular da Cidade* propunha para a área de *Puerto Madero* a eliminação dos diques e a construção de um parque central metropolitano de 400 hectares, implantando neste lugar usos de recreação, cultura, desporto e lazer[68]. (#37 e 38)

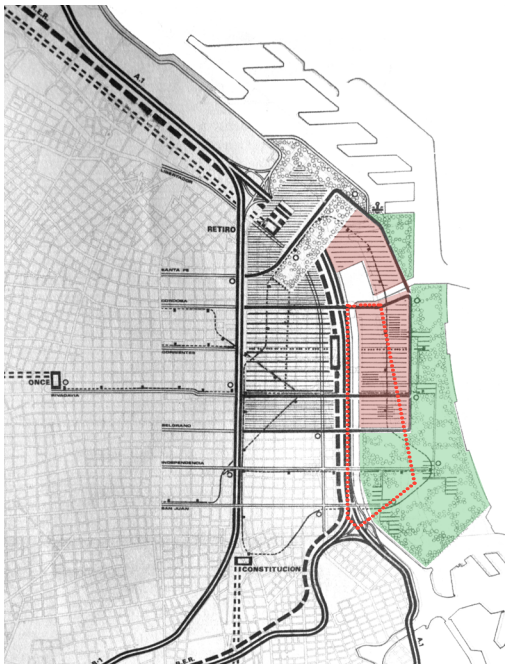
Salienta-se ainda que, neste mesmo plano, propuseram-se e materializaram-se em dois depósitos portuários desativados de *Puerto Madero*, localizados em frente às docas Norte e Sul de acesso aos diques, um projeto chamado *Catalinas Norte e Sul*. O primeiro foi executado na década posterior (1969), e consistiu na expansão do centro administrativo da cidade. O seu traçado proposto a 45º relativamente ao tecido original, salientava uma clara tentativa de "separar" este novo local do resto da cidade (#39). O projeto *Catalinas Sul* consistiu na edificação de um complexo habitacional destinados aos sectores médios localizado nas imediações da doca sul, que mais tarde encerrou a ligação com rio, devido à construção da autoestrada 25 de Maio (#40).

Tal como no *Plano Regulador*, o *Esquema Diretor ORDAM/CONADE* também propunha para a área de *Puerto Madero* a construção de um grande parque verde, com usos destinados a atividades culturais e recreativas. Salienta-se ainda uma proposta para áreas residenciais a norte do dique número 2 (#42).

---

[67] ORDAM – escritório regional da área metropolitano; CONADE – Conselho Nacional de Desenvolvimento.

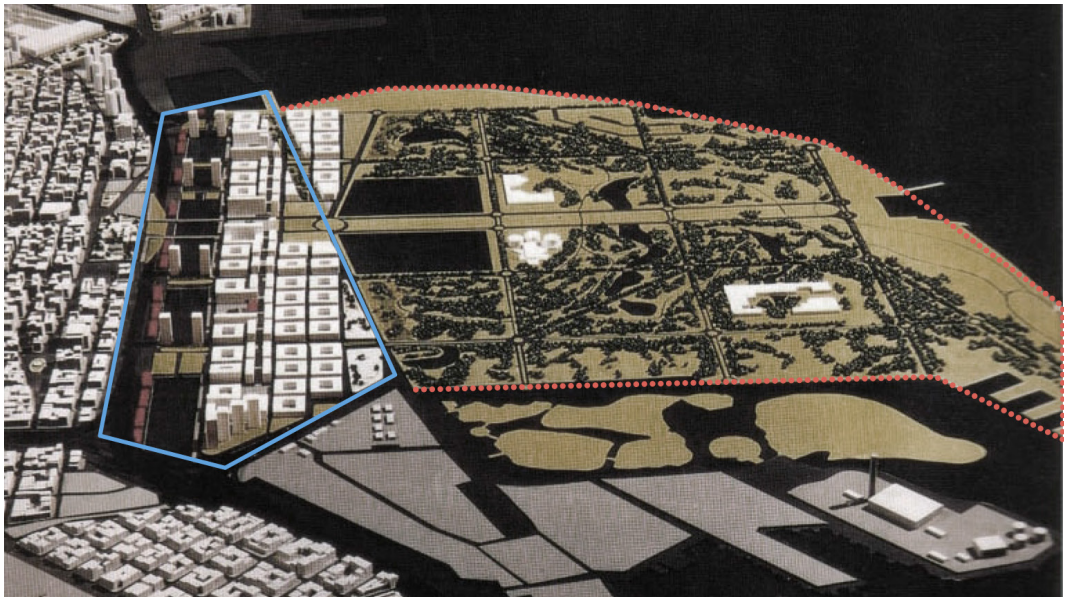
[68] De acordo com MOLINA Y VEDIA. Mi Buenos Aires Herido: planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue SR. 1999. p.228



#42. Esquema Director ORDAM/CONADE. Área P. Madero.



#43. Plano de Renovação da Zona Sul (1971).



#44. *Ensanche del Area Central* (1981).

Em 1971 surgiu um novo plano para a zona central da cidade, denominado como o *Plano de Renovação da Zona Sul* (#43). Embora não tivesse sido materializado, este plano, liderado pelo arquiteto Juan Kurchan, incidia em dois sectores da cidade. A Sul da *Avenida Belgrano* propunha-se a irradicação dos usos industriais, dando lugar a áreas destinadas à habitação, equipamento, comércio e recreação, salientando-se abertura de amplos espaços verdes. Para a área de *Puerto Madero* propôs-se a expansão do sector terciário, complementado com comércio, hotéis e salas de espetáculos. Para além disso, definiu-se também uma proposta para a construção de grande parque metropolitano, a Este do antigo espaço portuário, destinado a atividades recreativas, comerciais, desportivas e portuárias[69].

O último projeto apresentado nestes anos para a área de *Puerto Madero*, surgiu em 1981, durante a ditadura militar (1976 a 1983), e, curiosamente adotou explicitamente o nome de "*Ensanche del Área Central*"[70]. Nesta época ditatorial, caracterizada pela censura e repressão, foram omitidos grande parte dos usos e atividades que estavam definidos para esta área. No entanto, sabe-se que para a zona triangular da antiga área portuária estava previsto a criação de novas áreas de alta centralidade, baseadas no padrão modelar da antiga malha da cidade histórica, e ainda diante desta, a construção de um grande parque metropolitano que avançava 400 metros sobre o rio *Plata* (#44).

Este projeto realizou-se com pouca planificação e o que sobrou dele, foi, curiosamente, uma estranha fauna que se desenvolveu à custa de dejectos depositados no local que tinham como principal objectivo preencher este nova área que se pretendia construir diante de *Puerto Madero*. Esta surpreendente fauna foi denominada como Reserva Ecológica no ano de 1986, e atualmente atua como um grande pulmão verde da cidade. Apesar de possuir muitas vantagens, também trouxe alguns infortúnios uma vez que, devido à sua vasta extensão pôs fim ao horizonte ribeirinho, conseguindo apenas visualizar em alguns pontos de *Puerto Madero* o grande estuário da *Plata*. De referir que nesses anos, marcados pela ditadura política na Argentina, a área de *Puerto Madero* esteve igualmente restringida e o seu acesso fora proibido aos seus habitantes, agravando o seu carácter de lugar "cinzento" e à margem da cidade.

---

[69] De acordo com ODILIA, E. Suarez. Plan de renovación de la zona sur 1970. Disponível em: [http://planesbuenosaires.blogspot.com/2011/03/plan-de-renovacion-de-la-zona-sur-1970.html]

[70] Ampliação da Área Central.

2.6. Revalorização do património urbano como nova visão da cidade. Do novo modelo político-económico à reconversão portuária. (1983-1992)

Após um período de sete anos, onde vigorou no país um regime ditatorial, voltou novamente a democracia política em 1983. Esta liberdade provocou significativas mudanças no pensamento cultural dos *porteños*, levando à apropriação de novos valores culturais que predominavam e se expandiam nesse momento por todo o planeta: a revalorização, a recuperação e a renovação do património existente. Este novo discurso sobre a cidade contrariava o pensamento modernista, caracterizado por modelos genéricos e abstratos criados desde "tábua rasa", ausentes de questões históricas e patrimoniais. Tal como refere Benevolo *"as décadas de 70 e 80, representam não só para o desenho da cidade, mas para a arquitetura em geral um conjunto de críticas, entre as quais a importância da reavaliação do papel da história na forma de conceber. No campo urbanístico esse papel refletia a ideia de um contexto que juntamente com o projeto atual traria novas tensões no espaço urbano."*[71]

A partir do pensamento sobre a cidade de Aldo Rossi[72], que rapidamente se difundiu com grande intensidade pelas principais escolas da Europa e da América do Norte, a teoria de desenho urbanístico revalorizou o conceito de forma urbana, enfatizando a construção da sua totalidade mediante fragmentos da cidade, bem como aspectos morfológicos relacionados com a resolução arquitetónica desses mesmos fragmentos. Também nesta altura, surgiam outros autores como Colin Rowe e Fred Koetter, que defendiam a preservação das formas passadas sobre a malha urbana, defendendo a preservação desses elementos pré-existentes. Este princípio é expresso no livro *Collage City* (1981) onde refutavam que a visão da cidade resultaria do contributo de sucessivas gerações, cada uma com as suas próprias características.

Esta nova compreensão da cidade composta por "*partes de diferentes situações (...), aliado a um discurso urbano que propunha a revalorização dos espaços vazios e do patrimônio construído"*[73], impulsionou também na cidade de Buenos Aires novos debates sobre as áreas degradadas e vazios urbanos. O retorno da liberdade também tornou o espaço público sinónimo de participação e democracia. O maior resultado em termos urbanos

[71] BENEVOLO, Leonardo. O Último Capítulo da Arquitetura Moderna. Lisboa: Edições 70. 1985. P.159

[72] Ver em Aldo Rossi. A arquitetura da Cidade. Lisboa: Cosmos. 2000

[73] GORELIK, Adrián referenciado Jorge LIERNUR. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p. 67

foi o concurso realizado em 1986, denominado como *"20 ideias urbano-arquitectónicas para Buenos Aires"*[74], com o propósito de conceber intervenções arquitectónicas em vinte vazios urbanos da cidade. Obviamente que na escolha destes vazios urbanos, a área de *Puerto Madero* foi um dos principais espaços selecionados, identificado novamente como *"Ensache del Area Central y Costanera"*. Desta vez, e como refere Adrián Gorelik, *"a compreensão deste espaço portuário como uma peça urbana, independente de um planeamento urbano global, como tinham sido realizados até aqui, fez este espaço tornar-se o protagonista de um importante processo de reconversão cultural e urbana."*[75]

Também nesta altura, começavam a difundir-se um pouco por todo mundo os primeiros modelos de reconversão portuária. Segundo Borthagaray, *"as primeiras imagens dos portos reconvertidos de Boston, Baltimore, e sobretudo de Gran Canary Wharf tornaram-se amplamente apreciados na capital"*[76]. A influência destes novos modelos rapidamente impulsionaram a participação e a organização de vários debates e concursos tendo em vista a requalificação de *Puerto Madero*. Para além disso, em 1985, estabeleceu-se ainda um acordo de corporação e intercâmbio entre a Municipalidade da cidade de Buenos Aires e o Município de Barcelona, com vista a obtenção de experiência no caso prático da renovação da frente portuária Barcelonense - o *Moll de la Fusta* - que tinha sido iniciada por volta desta altura.

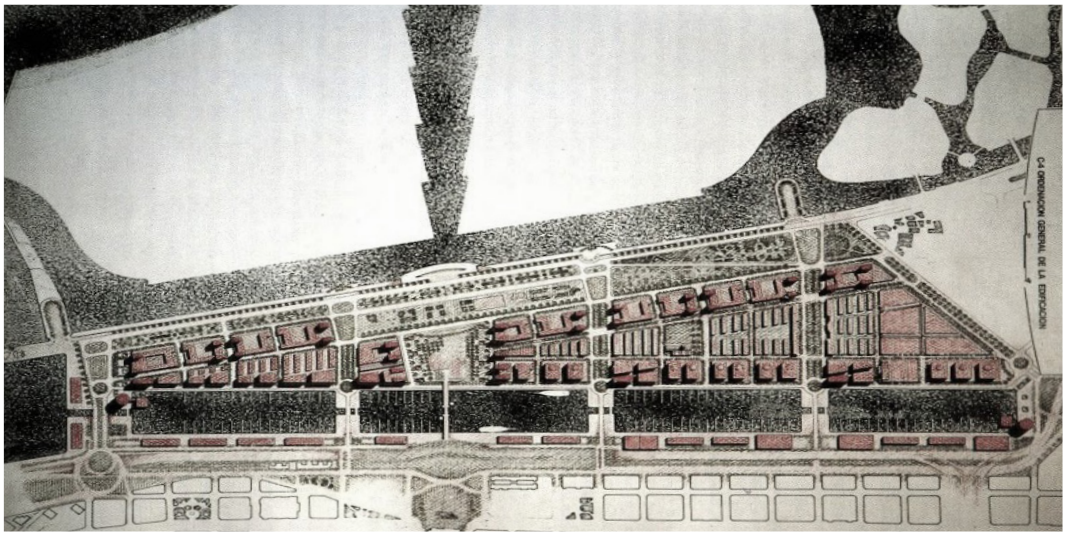
No entanto, o período económico da década de 80 não fez prever nenhuma transformação significativa para a área de *Puerto Madero*. Foi apenas a partir da década de 90, com o início do mandato do presidente Carlos Menem, em 1989, que se institui no país uma nova política de liberalização económica, baseada na venda do património estatal, na privatização de empresas públicas e no aumento do endividamento externo. Este novo modelo político foi o factor decisivo que permitiu dar início ao processo de transformação da área de *Puerto Madero*, uma vez que de acordo com discurso propagado pelo governo nessa altura, a reconversão do seu antigo porto, seria, segundo Zaida Muxi,

---

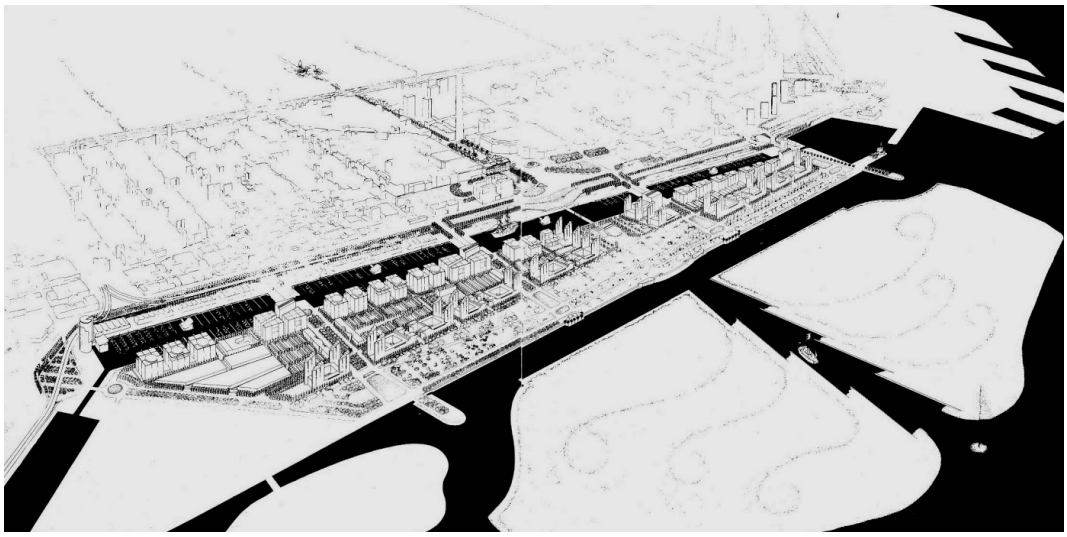
[74] O nome "vinte ideias" foi inspirado no concurso urbano "50 ideias para Madrid", e foi também organizado em cooperação com urbanistas espanhóis, revelando desta forma uma forte influência Europeia. Apesar de só 9 desses 20 espaços terem sido materializadas (não sendo nenhum destes relativo à área portuária), a competição forneceu dinamismo ao debate e à participação.

[75] GORELIK, Adrián referenciado em Jorge LIERNUR. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p. 64

[76] BORTHAGARAY. Juan Manuel. El Dessarollo Urbano del Antiguo Puerto en la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Sociedad y Primavera. 2005. p.61



#45. *Plano Estratégico del Antiguo Puerto Madero* (1990).



#46. Esquema axonométrico do *Plano Estratético del Antiguo Puerto Madero* (1990).

"o projeto ponteiro, a imagem do espelhismo de um país que tinha chegado ao primeiro mundo contemporâneo."[77]

Para a concretização deste enorme processo de reconversão portuária, foi necessário a criação de uma sociedade autónoma denominada de *Corporación Antiguo Puerto Madero SA*[78] *(CAPM)*. A CAPM foi composta por representantes dos governos nacionais e municipais, o que se tornou fundamental para desbloquear inúmeros conflitos de interesse que impediam todo o tipo de ação nesta área. Desta forma, a totalidade dos terrenos portuários tornaram-se propriedade da CAPM, que passou a dispor de toda a capacidade de gestão e administração destas áreas, funcionando como uma empresa imobiliária, promotora e de desenvolvimento. Por esse motivo, esta Sociedade ficou responsável por gerir todo o planeamento urbano de *Puerto Madero*, nomeadamente pela elaboração de um *masterplan*, pela sua urbanização, e pelas obras necessárias a torná-la num novo pólo de desenvolvimento urbano e consequentemente atrativo ao investimento privado.

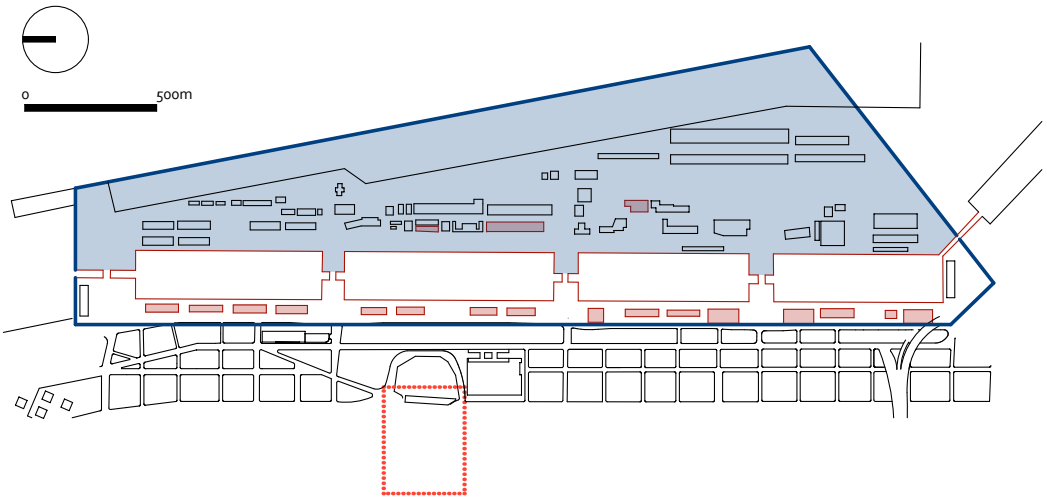
O próximo passo foi precisamente formalizar um plano de urbanização para a área de *Puerto Madero*. Para a elaboração do mesmo, a CAPM aproveitou o contrato que tinha sido estabelecido em 1985 com Barcelona, para executar um plano estratégico com ajuda dos *Consultores Europeos Associados*, uma equipa de profissionais que tinha trabalhado na restauração do porto de Barcelona. Esta equipa, representada pelo arquiteto Juan Bosquets e pelo economista Joan Alemany, contou com o apoio local dos arquitetos Alfredo Garay e Jorge Moscato. O plano é apresentado em 1990 na Sociedade Central de Arquitetos como o novo *Plano Estratégico del Antiguo Puerto Madero (#45 e 46)*. No entanto, a apresentação rapidamente gerou grande discórdia, sobretudo por parte das entidades e ateliers locais que pretendiam e exigiam a participação no projeto.

Por esse motivo, a sua execução não foi posta em prática, e em 1991, a *Corporación Antiguo Puerto Madero*, no seu carácter de comitente, convocou um *Concurso Nacional de Ideias* para a área de *Puerto Madero*, atribuindo-lhe assim o carácter público que se

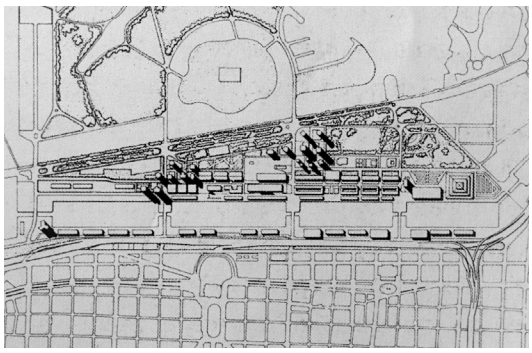
---

[77] MUXI, Zaida. La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gili. 2004. p.150

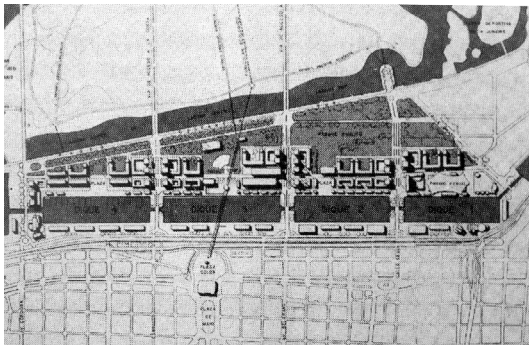
[78] A 15 de Novembro de 1989 foi realizado um convénio entre a Municipalidade da cidade de Buenos Aires, chefiada pelo intendente Carlos Grosso, o Ministério de Obras e Serviços Públicos da Nação, representado pelo José Dromi, e o Ministério do Interior, representado pelo Eduardo Bauzá. Neste acordo assinou-se um contrato para a formalização da Corporacion Antiguo Puerto Madero, SA. Ver em CASAS, David Jorge. Coorporación del Antiguo Puerto Madero S.A: Un modelo de Gestión Urbana. Buenos Aires: CAPM. 1999. p. 41 e 42



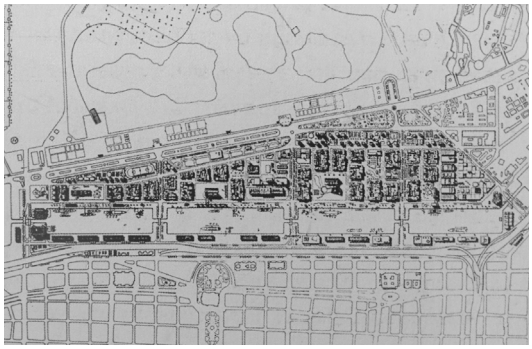
#47. Esquema do *Concurso Nacional de Ideias*: a azul os limites de intervenção; a vermelho os edifícios a ser reabilitados.



#48. Projeto vencedor 1 - Borthagaray, Marré, Doval, Behar, Perez Guimi, Rosellini, Behar, Coos e Castellu.



#49. Projeto vencedor 2 - Garcia Espil, Leideman, Tufaro, Leidemann, Maci, Sabatini e Soldini.



#50. Projeto vencedor 3 - Carnicier, Peréz, Xavs, Labeur, Basini e Grinbaun.

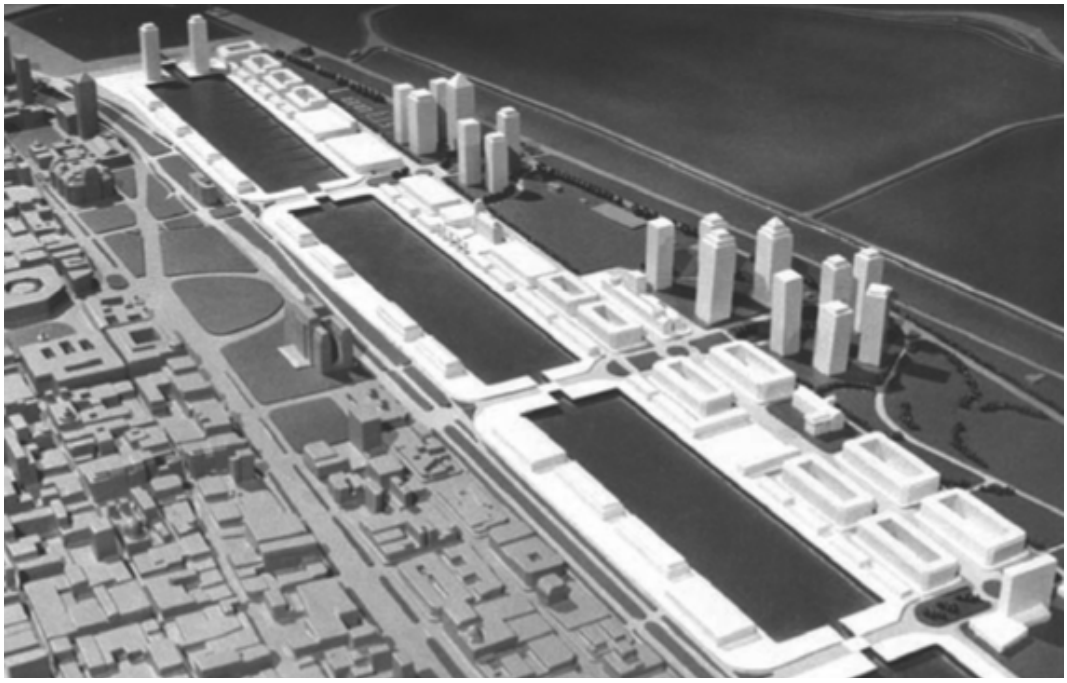
lhe exigia. As bases do concurso, estipuladas por membros da CAPM, determinavam a reconversão desta área para resgatá-la do abandono, de forma a contribuir para equilibrar os principais défices urbanos do centro da cidade. Em linhas gerais, definiu-se uma ocupação máxima de um milhão e meio de metros quadrados, construídos no espaço compreendido entre a *Costanera Sur*, que deveria voltar a ser revalorizada como uma margem urbana ribeirinha, e o sistema estrutural dos diques, que deveriam ser preservados. O uso terciário deveria ser complementado com uso residencial e a construção de áreas verdes de uso público deveriam ser duplicadas. Para além disso, estabeleceu-se ainda a necessidade de preservar os 16 antigos depósitos portuários que situavam na sua margem Oeste dos diques, bem como mais 3 edifícios industriais no sector Este, ambos considerados património urbano[79]. (#47)

O concurso teve grande adesão por parte dos Argentinos, participando um total de 96 equipas de todo o país. A 10 de Fevereiro de 1992, o júri da CAPM anuncia os premiados, elegendo três propostas (#48, 49 e 50). Das três equipas vencedoras, foram nomeados três representantes de cada uma, para elaborarem um projeto definitivo. Essa equipa foi formada pelo Juan Manuel Borthagaray, Carlos Marré, Pablo Boval, Cristián Carnicier, Romulo Perez, Eungenio Xaus, Enrique García Espil, Mariana Leideman e Antonio Tufaro, e tinha como objectivo elaborar uma síntese das três propostas, definindo e determinando os traços gerais do plano, zoneamentos, tipologias, perímetros, alturas e ocupações, bem como a organização de todos os espaços verdes do conjunto (#51 e 52). Tal como refere Borthagaray *"o plano mestre teve mais caráter de norma do que projeto."*[80]

Desta vez, e contrariamente ao *Plano Estratégico do Antigo Puerto Madero* e a todos os planos urbanos propostos durante a última década, este *Masterplan* apresenta-se menos denso e com uma menor área construída, salientando-se um maior predomínio de espaços públicos e áreas verdes. Neste plano, que irá ser analisado no próximo capítulo, destaca-se ainda a criação de uma nova fachada urbana para o rio, com a proposta para a implantação de torres, à maneira das *Cité des Affaires*.

[79] De acordo com LIERNUR, Pancho. Revista Arquis nr°1. El Concurso Nacional de Ideais. Sociedade Central de Arquitectos. Buenos Aires. p.11

[80] BORTHAGARAY, Juan Manuel. El Dessarollo Urbano del Antiguo Puerto en la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Sociedad y Primavera. 2005. p. 65



#51. Maquete do *Masterplan* de *Puerto Madero.*



#52. *Masterplan* de *Puerto Madero.*

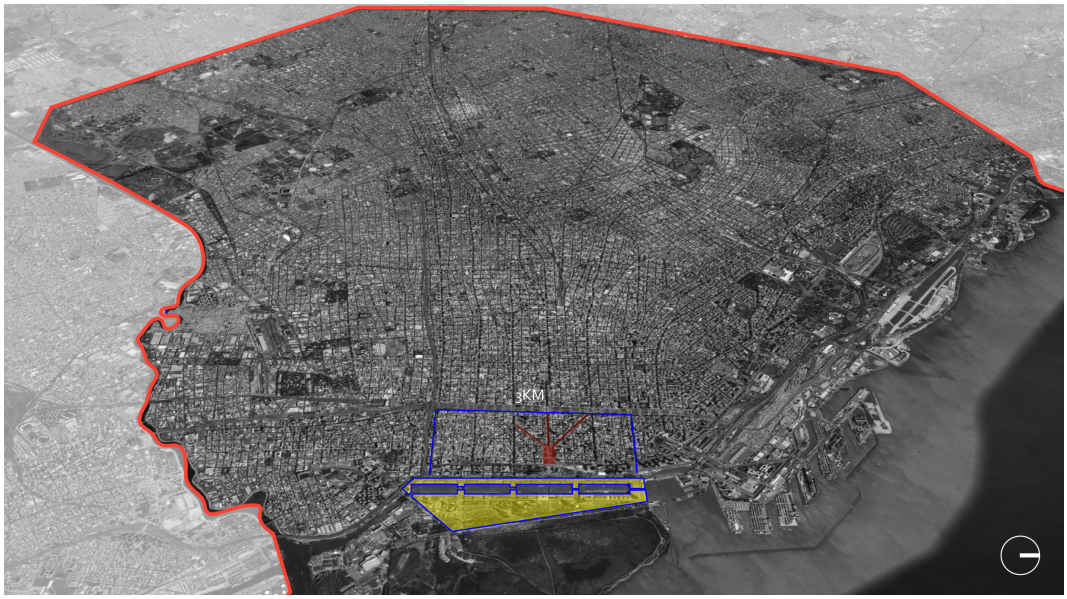
Após quase um século desde a sua desativação, dá-se finalmente início à reconversão de *Puerto Madero*, levando este waterfront a tornar-se numa das maiores operações urbanas realizadas na Argentina. Em 1992 iniciam-se as primeiras obras urbanas, com o início das etapas de renovação dos antigos depósitos portuários, situados na margem Oeste dos diques. A renovação e consequente venda destes imóveis, permitiu à CAPM autofinanciar-se posteriormente na urbanização de todos os loteamentos e espaços públicos de *Puerto Madero*. Esta estratégia possibilitou assim com que não fosse necessário nenhum investimento de capital por parte do Estado Argentino ou da Municipalidade da cidade de Buenos Aires, evitando deste modo um possível endividamento público.

Buenos Aires, com esta magnificente intervenção de renovação portuária, requalifica novamente este lugar urbano na frente de água, e concretiza a aspiração e o desejo dos habitantes *porteños* em reconquistar o rio *Plata* para o centro histórico da cidade, que durante quase 100 anos esteve obstruído pela imensa área portuária obsoleta. Esta grande operação urbana corresponderá ainda ao discurso político-económico proliferado nesta altura pelo governo de Carlos Menem, tornando a requalificação de *Puerto Madero* na imagem de uma cidade de primeiro mundo.

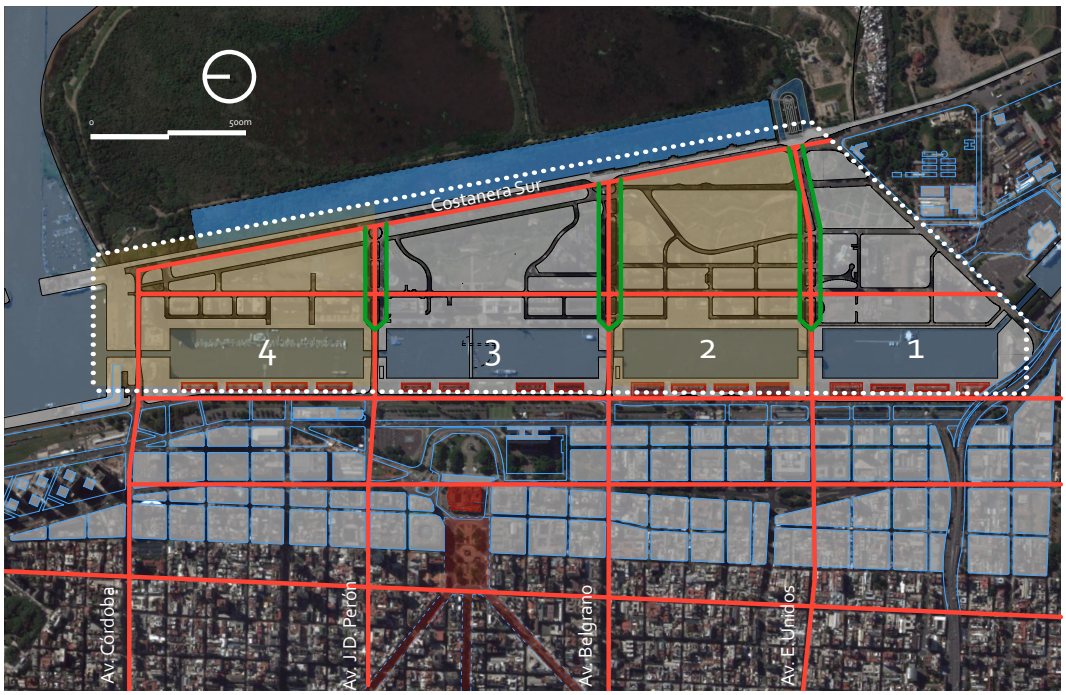
3.

O CASO PUERTO MADERO

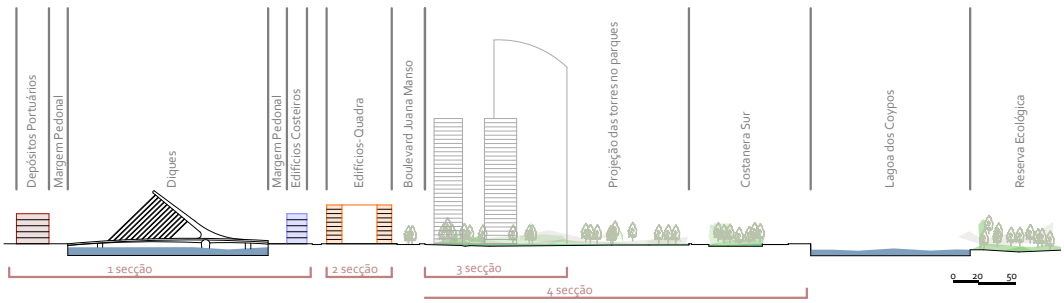




#1. Implataçao de *Puerto Madero* na Capital Federal.



#2. Esquema geral de *Puerto Madero*



#3. Corte transversal-tipo de Puerto Madero.

3.1. Análise do plano de urbanização.

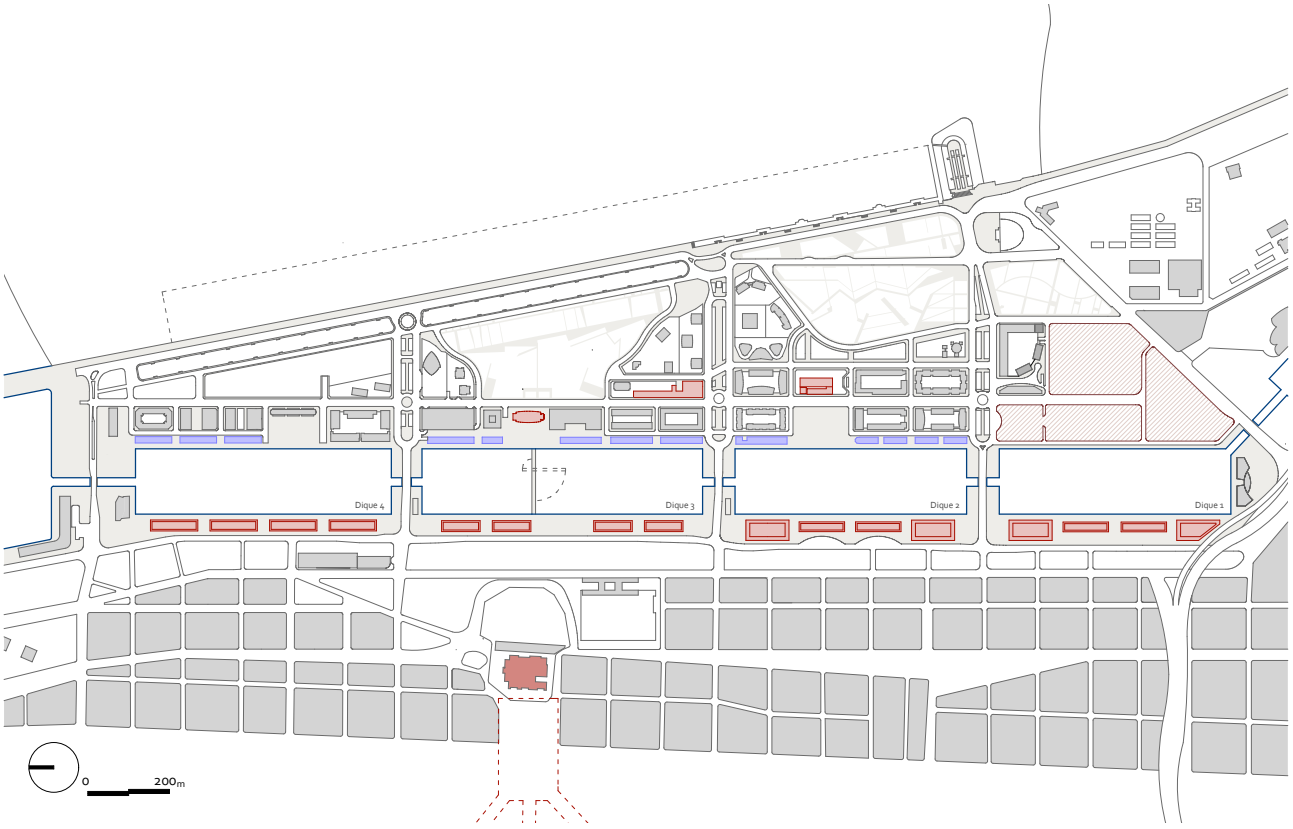
A nova área urbana de *Puerto Madero* surge no seguimento da zona central da cidade e prolonga-se numa extensão de quase 3 quilómetros de comprimento, possuindo uma área total de 1,5km2, mais de cem vezes menor relativamente à *Cidade Autónoma de Buenos Aires*, que possui uma área urbana de 190km2. (#1)

O projeto de *Puerto Madero* estrutura-se de acordo com os eixos da cidade histórica, reafirmando a intenção de permanecer com a malha ortogonal existente (#2). O padrão modular dos diques delimitam transversalmente a proposta (sentido Norte-Sul) em quatro sectores e desenham as quatro principais vias de acesso ao conjunto, correspondendo à continuação das importantes Avenida*s Córdoba, Juan Domingo Perón, Belgrano e Estados Unidos* (#2). Estas avenidas que se conectavam antigamente com a área Este de *Puerto Madero* através de ruas, transformam-se agora, e à exceção da Avenida *Córdoba*, em grandes *boulevards* de acesso a esta nova área urbana, aumentando desta forma o carácter enfático e monumental de chegada à histórica avenida *Costanera Sur.*

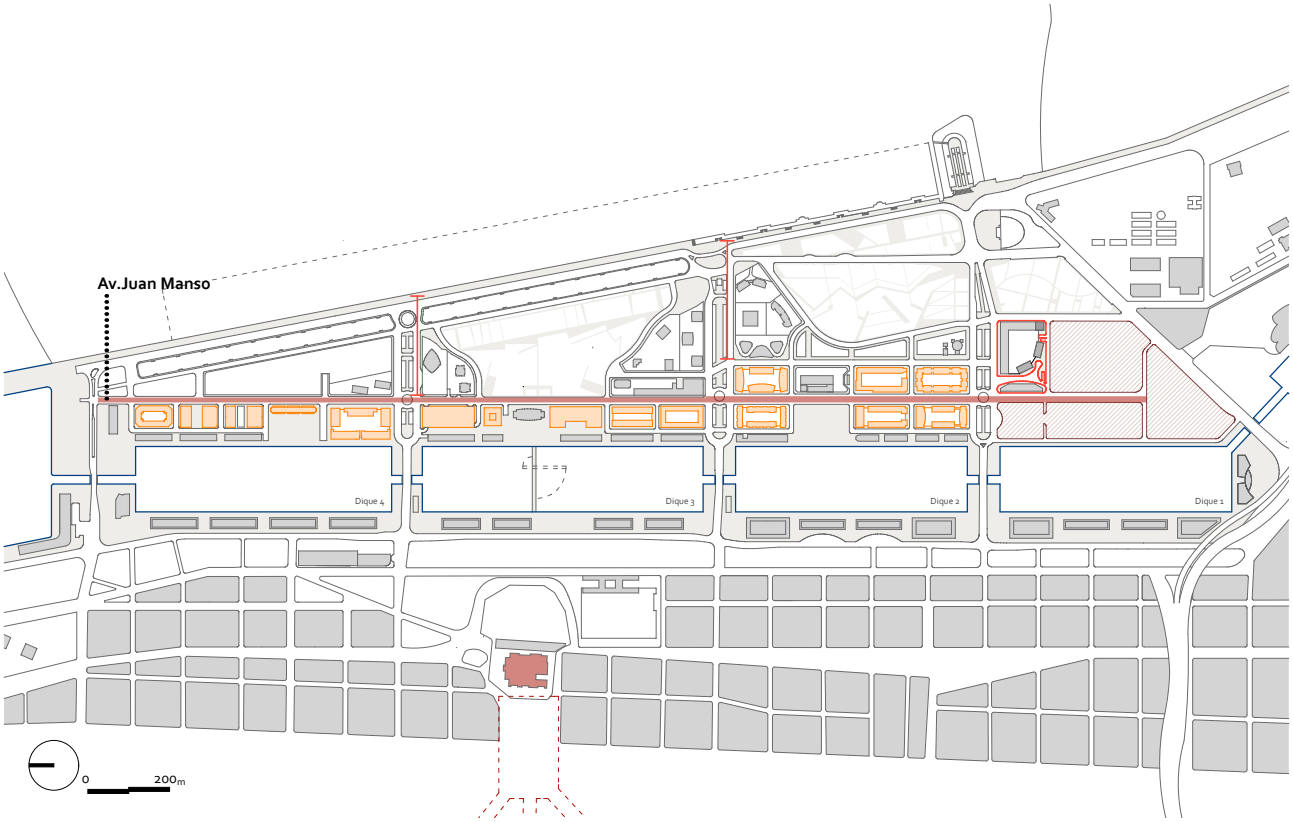
O esquema geral de *Puerto Madero* baseia-se, em traços gerais, e obviamente com algumas exceções, em "quatro secções urbanísticas", que podem ser exemplificadas longitudinalmente, ou seja de Oeste para Este. (#3)

A primeira secção (#4) é determinada pelo sistema estrutural dos diques, que é definido equidistantemente por dois conjuntos de volumes, que se dispõem nas suas duas margens a uma cota baixa. De um lado, os depósitos portuários reconvertidos (quatro em cada um dos quatro diques) e do outro, um novo conjunto de volumes denominados como *"edificios costeros"* no plano de urbanização. Estes novos edifícios, apresentam-se projetados à mesma altura dos depósitos portuários (5 pisos), estabelecendo-se desta forma uma relação altimétrica no espaço compreendido entre estes dois volumes.

Nesta nova área são desenhadas duas margens exclusivamente pedonais, que se estendem longitudinalmente ao longo dos quatro diques de *Puerto Madero*. De acordo com a memória descritiva da proposta, estas margens são desenhadas para configurar



#4. Primeira "secção urbanística."



#5. Segunda "secção urbanística."

esta primeira secção num "*passeio de lazer e turístico junto aos diques de água.*"[81] Por esse motivo, os edifícios adjacentes apresentam-se definidos no seu interior com a ocupação de usos mistos.

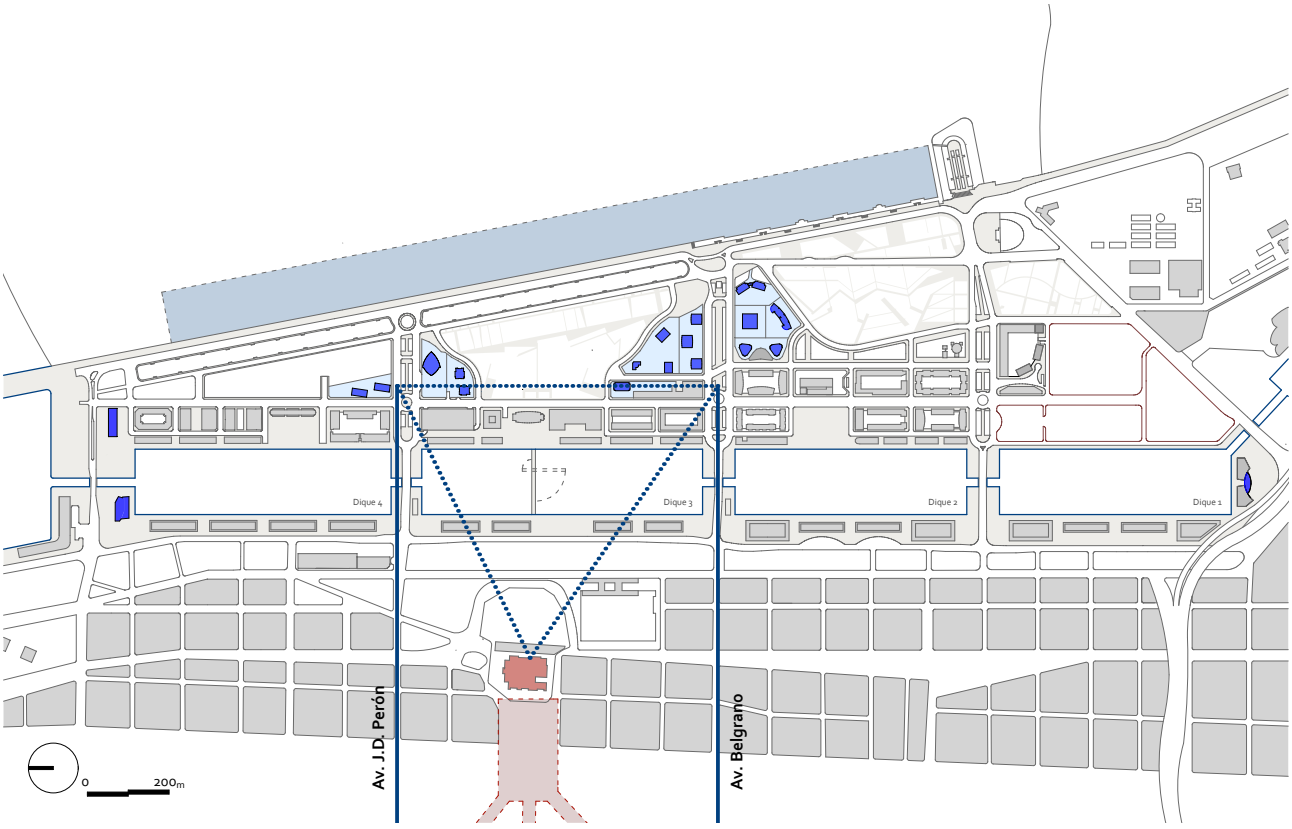
A segunda secção (#5) é determinada por uma nova tipologia, os "edifícios-quadra", que surgem no seguimento dos edifícios costeiros. Estes novos volumes surgem construídos a uma cota superior, com mais 3 pisos, desmarcando-se desta forma do perfil dos diques. Paralelamente a esta linha de quarteirões surge uma larga avenida arborizada, a Avenida *Juana Manso*, que permite conectar longitudinalmente todo o conjunto. De referir que esta avenida, a par da *Costanera Sur*, são as únicas em todo projeto apresentar esta característica.

Pode ainda analisar-se no desenho urbanístico, que os "edifício-quadra" se apresentam duplicados no dique 2. Este facto poder-se-á interpretar pelo desenho urbano que define toda a área de *Puerto Madero*. Ou seja, à medida que aumenta a distância entre o limite Este e o limite Oeste da área de intervenção, considera-se fundamental duplicar o quarteirão dos "edifícios-quadra" para equilibrar urbanisticamente a proposta e assegurar um desenho urbano coeso e homogéneo.

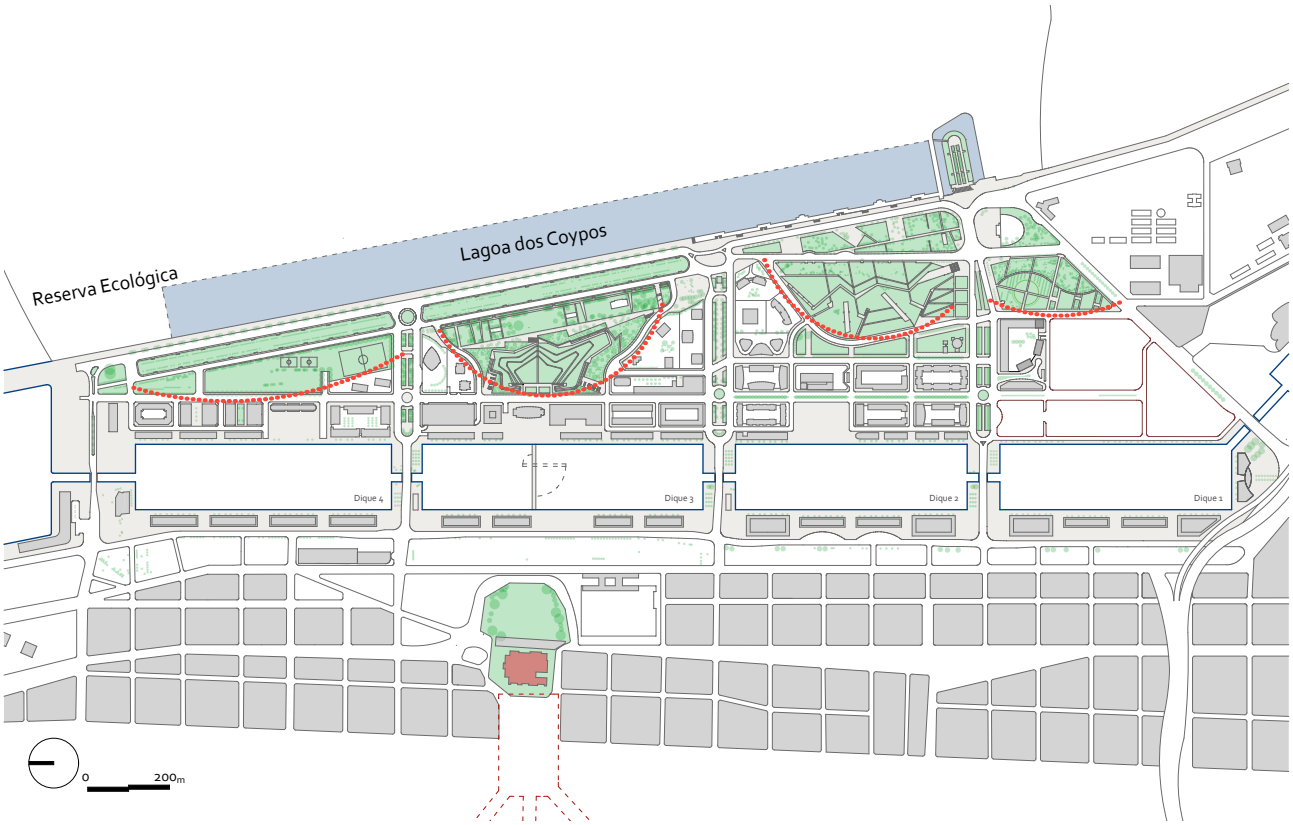
De referir que o lado Este do dique número 1, curiosamente o último a iniciar as etapas de reconversão urbana, é o único sector da proposta que não se encontra concluído. Para além disso, à exceção dos espaços verdes, esta área apresenta-se conceptualmente distinta do *masterplan*, contrastando com os outros três sectores do projeto. No plano urbanístico estava definido para esta área a construção de um centro de convenções e exposições[82], que nunca chegou a ser realizado. Atualmente os loteamentos encontram-se definidos e a sua urbanização realizada e os edifícios que se encontram erguidos neste sector, surgem apenas num dos quatro loteamentos. Pode-se também realçar que a construção destes edifícios contrariam a lógica urbana existente, uma vez que se apresentam morfologicamente distintos relativamente à sequência das duas "secções urbanísticas" enunciadas anteriormente.

[81] CASAS, David Jorge. Coorporación del Antiguo Puerto Madero S.A: Un modelo de Gestión Urbana. Buenos Aires: CAPM. 1999. p. 50

[82] Ver imagem #52, subcapítulo 2.6



#6. Terceira "secção urbanística."



#7. Quarta "secção urbanística."

A terceira secção (#6) é também definida por uma nova tipologia, com a construção de edifícios em torre. As torres surgem como as últimas edificações da proposta e alteram a escala urbana de todo o conjunto, concebendo uma nova dimensão volumétrica a *Puerto Madero*. Estes edifícios são projetadas à maneira da *Cité des Affaires* de Le Corbusier, ou seja, com a sua localização urbana a surgir em frente ao rio, aumentando assim o carácter simbólico.

Para além desta simbologia, referente à localização das torres em frente ao rio *Plata*, compreende-se, através da análise do esquema territorial, que estes quarteirões se posicionam estrategicamente no final dos dois boulevards centrais, correspondentes ao prolongamento das Avenidas *Juan Domingo Perón e Belgrano.* Dessa forma, as torres surgem como remate visual destes "corredores" urbanos, reforçando a intenção projetual de "trazer" o centro histórico da cidade para a frente ribeirinha. De referir ainda que os edifícios em torre também se erguem nas imediações das antigas docas de entrada para os diques de *Puerto Madero,* marcando geograficamente e volumetricamente os dois extremos, Norte e Sul, do conjunto.

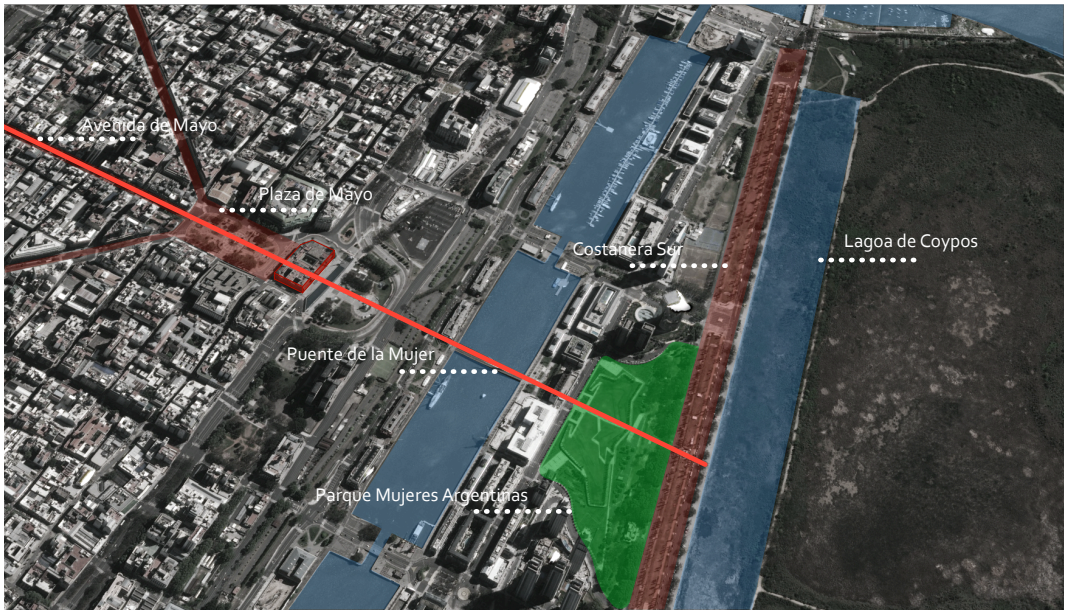
A quartão secção urbanística (#7) é caracterizada pelos parques verdes, que surgem de forma "orgânica" na trama ortogonal que define *Puerto Madero*. A localização destes novos espaços é também definida estrategicamente a Este da proposta de forma a fundirem-se e a materializem-se com a *Costanera Sur*. Esta opção urbanística permitiu assim prolongar a área de ocupação verde, revalorizando consequentemente esta margem histórica da cidade. Esta avenida, tal como foi definida nos requisitos do *Concurso Nacional de Ideias*, apresenta-se revitalizada sob o mesmo conceito que tinha sido projetada no passado, ou seja, numa margem de cidade arborizada frente ao rio *Plata*. Por esse motivo, definiu-se ainda no *masterplan* retirar uma porção de terreno à Reserva Ecológica, construindo um enorme dique de água (a Lagoa dos *Coypos*). A construção desta lagoa permitiu reestabelecer um novo diálogo físico com a água, que até então estava oculta pela vegetação da reserva.

O desenho urbano do Parque *Mujeres Argentinas* é também definido sob o conceito simbólico de "levar" a cidade histórica à sua frente ribeirinha. Por esse motivo, a materialização do parque e a sua implantação territorial em *Puerto Madero* é determinada por um eixo que se projeta desde a Avenida de Maio, atravessa a Praça de Maio, a Casa do Governo e os depósitos portuários, terminando neste novo espaço verde, que se "abre"

para a *Costanera Sur* e consequentemente para o rio *Plata (#8)*. É este o eixo imaginário que determina o lugar exato da famosa ponte pedonal desenhada pelo arquiteto *Santiago Calatrava* no terceiro dique de água - *La Puente de la Mujer*. De referir que a par das 5 "entradas" para o lado Este de *Puerto Madero*, esta nova ponte constitui uma sexta passagem para o outro lado da proposta, reforçando assim a sua ligação.

Por último, interessa ainda salientar que atualmente *Puerto Madero* conta com uma área total edificada de 166762 m2, ou seja, 11% da área total de todo o conjunto.

Como se pôde analisar, o plano possui muitas estratégias urbano-arquitetónicas e alguns simbolismos que determinam uma intenção clara de "devolver" o rio aos seus habitantes. No entanto, a estratégia utilizada e promovida pelo governo de Carlos Menem, com vista a transformar este novo sector da cidade na imagem de um país de "primeiro mundo", resultou também numa configuração social e espacial diferente do que aquela que se imaginou para este novo *waterfront.*



#8. Esquema aéreo que permite visualizar o eixo que se projeta desde a Avenida de Maio até à Lagoa dos *Coypos*

3.2. A frente de água como cenário do espetáculo.

"city after city discovers that its abandoned industrial waterfronts contains enormous tourist and investment pontencial."[83]

Como foi referido anteriormente no primeiro capítulo, e também verificado de uma forma mais complexa no território de Buenos Aires, podemos reafirmar que os vazios urbanos, resultantes da evolução do transporte marítimo e da respectiva desindustrialização, tornaram-se em lugares edénicos e em excelentes oportunidades para as cidades se modernizarem, capitalizarem e mediatizarem mediante a construção de novos cenários arquitetónicos, permitindo às mesmas promoverem-se através da projeção de uma nova imagem que as catapultasse para cenários internacionalmente reconhecidos.

Tal como refere Nuno Portas, *"(...)pode-se ter perdido um porto, um nó ferroviário, um entreposto comercial ou um complexo industrial. Isto é, pode-se ter perdido uma relação com a água que era, sobretudo, uma relação eminentemente funcional. Entretanto ganhou-se um novo centro financeiro e de negócios, um teleporto, um pólo hoteleiro e turístico, uma marina, um oceanário, um parque temático, uma área de lazer e de fruição lúdica e cultural, uma imagem de cosmopolitismo e modernidade combinando referências e contextos locais com estilos internacionais e soluções repetidas(...)."*[84]

Por esse motivo, estes lugares nas frentes de água rapidamente se transformaram em áreas privilegiadas e de interesse comercial, imobiliário e empresarial, uma vez que devido às suas excelentes localizações centrais e históricas, às suas potencialidades paisagísticas e lúdicas e à revalorização mediática do seu valor simbólico, permitiram aumentar o carácter especulativo destes vários investimentos. Em Nova Iorque, por exemplo, o projeto de *Battery Park City,* um dos primeiros deste tipo de intervenção (1966), derivou de diversas circunstâncias como a necessidade de ampliar *Wall Street* como área financeira e de negócios, e que, segundo Christine Boyer, resultou *"num processo de colonização que se apropriou da imagem e de representação da cidade para*

[83] BOYER, M. Christine. "Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport", em SORKIN, Michael. Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992. P.189

[84] PORTAS, Nuno. Cidades e Frentes de Água. Porto: FAUP Publicações. 1996. P.10

interesses privados"[85]. Ou seja, a capacidade paisagística e a localização privilegiada desta *waterfront*, constituíram um cenário ideal para atrair capital de investimento privado e desenvolver uma nova área financeira, impulsionando a cidade para um cenário que ainda hoje é internacionalmente reconhecido e atrativo. A capacidade expressiva da arquitetura e o *skyline* dos seus edifícios transformaram, de acordo com Boyer, toda a frente da cidade de Nova Iorque numa imagem de cidade desejada que expressa toda a sua força comercial e prosperidade económica.[86]

A possibilidade de criar estes novos rótulos do imaginário urbano foi um processo que se desenvolveu, expandiu e verificou por todo o mundo nas frentes de água das cidades, onde cada uma procurou a sua "especificidade" no panorama mundial. Seja para representar ícones da visibilidade financeira, como em *Battery Park City* ou em *Grand Canarfy Wharf* (Londres), seja para promover o turismo cultural através da realização de eventos ou feiras internacionais, como nos Jogos Olímpicos de Barcelona (*Villa Olímpica*) ou na Expo 98 de Lisboa, seja simplesmente para modernizar as cidades tornando-as em alvos de interesse locais e mundiais. O que se constatou, foi que, de uma maneira geral, não faltaram pretextos para impulsionar estas grandes intervenções urbanas e para criar estas novas áreas emblemáticas[87] nas frentes de água.

Por este motivo, e tal como refere Nuno Portas, o que interessa salientar é que, de facto, a abertura da cidade à sua frente de água na maior parte dos casos (como também no caso de *Puerto Madero*) *"não resulta de um qualquer desígnio cósmico de reconciliação do homem com a matriz aquática ancestral, mas de uma vontade de refundação e de afirmação da nova condição urbana."*[88]

Apesar de cada situação tender sempre a refletir os interesses e os períodos económicos, políticos e sociais de cada cidade, como se pôde constatar no território

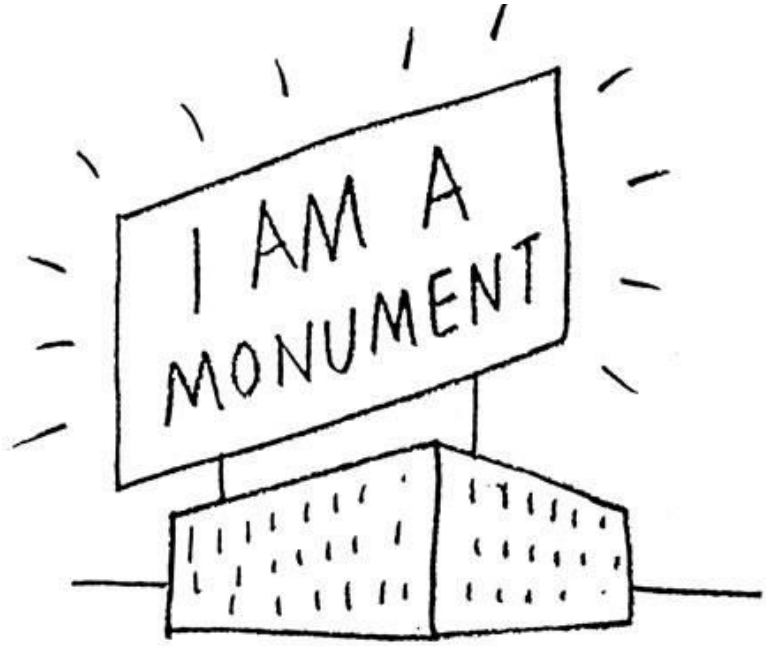
---

[85] BOYER, M. Christine referenciada em MUXI, Zaida. La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p.152

[86] *"New York has its own special collection of pictorial tableaux – most obviously, its skyline, which since the turn of the century has expressed the city's immense commercial force and prosperity"* in BOYER, M. Christine. "Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport", em SORKIN, Michael. Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992. p.190.

[87] Termo usado por Zaida MUXI em La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p.143-144, para descrever as áreas de cidade que se configuram com uma forçada variação funcional e com uma excesso de arquiteturas realizadas por arquitetos de prestígio.

[88] PORTAS, Nuno. Cidades e Frentes de Água. Porto: FAUP Publicações. 1996 p.11



#9. Famoso esquiço de Robert Venturi, publicado no livro *Learning from Las Vegas*.



#10. Museu *Guggenheim*.

de Buenos Aires, e por conseguinte assumirem contextos e lógicas de intervenção urbana díspares, não deixa de se assistir, com relativa frequência, à constatação de um fenómeno convergente e global neste tipo de intervenções em frentes de água por todo mundo. Este efeito assentou, sobretudo, na procura das cidades por um lugar na rede global, na procura de uma nova identidade, de uma nova imagem que as tornasse internacionalmente reconhecidas e atrativas, que as mediatizasse e modernizasse tanto em termos locais como em termos globais, que as tornasse portanto, nas novas áreas emblemáticas da cidade.

Para que isso sucedesse, estas novas áreas nas frentes de água apoiaram-se sobretudo no potencial da arquitetura enquanto elemento capaz de, mediante a sua espetacularidade e mediatismo, atrair o maior número investimentos e turismo, oferecendo a confiança e a imagem de uma cidade pujante. Por esse motivo, assistiu-se com frequência, em diversas *waterfronts*, à presença de arquiteturas inovadoras e de "últimas tendências", a obras de "arquitetos estrela", a obras únicas, a obras icónicas, que permitissem concentrar a maior quantidade possível de atenção mediática através da capacidade expressiva das suas arquiteturas, transformando a imagem destes edifícios num produto de marketing urbano.

Neste sentido, os edifícios já não se mostram tão "preocupados" em responder a contextos que tenham a ver com identidade local, mas ao invés, mostram-se interessados a responder a contextos globais, uma vez que o seu propósito é precisamente tornarem-se em objetos icónicos e mediáticos. Segundo Zaida Muxi, os novos edifícios emblemáticos da cidade *"já não são aqueles que representavam a modernidade – os espaços para a educação, a justiça, a sanidade, o desporto e a representação democrática do povo soberano, mas sim os edifícios que passaram a ser as representações do comércio global."* [89]

Um exemplo destes novos edifícios emblemáticos, que permite demonstrar e exemplificar o papel da arquitetura enquanto "agente" de marketing urbano, no sentido de proporcionar e conferir à cidade uma outra dimensão no panorama internacional, é o Museu Guggenheim de Frank Ghery (#10). Construído em 1997 na frente de água da cidade de Bilbao, a edificação deste museu produziu um grande efeito e foi um grande impulsionador para mediatizar e revitalizar toda a sua frente de água, tornando a cidade

[89] MUXI, Zaida. La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p.143



#11. Reabilitação da antiga doca portuária *(South Street Seaport)*.

indubitavelmente mais atrativa ao desenvolvimento turístico e ao investimento privado. Segundo Pedro Gadanho, *"o caso do museu Guggenheim em Bilbao (...) antes de ser uma produção arquitetónica de excelência (...) é uma magnífica operação de marketing e um estudo de caso abrangente que envolve, pelo menos, a expansão de uma instituição cultural que é também uma marca internacional, o reforço de identidades e economias locais, promoção e marketing urbanos, rentabilização da produção cultural gerada pela instituição em questão, turismo organizado em torno do consumo cultural."*[90]

No entanto, a presença destas arquiteturas "pujantes" e icónicas nestas novas *waterfronts*, não resultaram como as únicas estratégicas de promoção, atratividade, e capitalização das cidades. O papel da história e a construção de simulações da mesma para reproduzir uma realidade passada, foi outra das estratégias utilizadas para promover o consumo e impulsionar desmesuradamente o turismo mundial. De acordo com Gadanho, *"a arquitetura é sempre primeira evocado no seu papel de objeto histórico, de simulacro patrimonial, e é também nessa condição que mais rapidamente será mediatizada."*[91]

Este fenómeno pode ser constatado de uma forma convergente neste tipo de intervenções, desde *Battery Park City*, à "Barcelona-Olímpica" ou até mesmo à operação de *Puerto Madero*, uma vez que de acordo Zaida Muxi[92], as antigas áreas industriais ou portuárias podiam facilmente acrescentar-se de um valor adicional simbólico, com um discurso patrimonial e histórico, de memória e tradição.

Christine Boyer, no seu texto crítico intitulado *Cities For Sale*, enuncia vários exemplos de tipos de *"cidade tableaux"*[93], que segundo a autora, são aquelas zonas urbanas da cidade que são *"caracterizadas pela reciclagem e revalorização dos 'já conhecidos' códigos simbólicos e formas históricas até ao ponto de se tornarem clichés."*[94]

---

[90] GADANHO, PEDRO. A Arquitetura e Midiatização Generalista. Uma Crítica Cultural do Campo Arquitetônico. Porto: Tese de Dissertação de Doutoramento em Arquitetura. 2007. P.64

[91] GADANHO, Pedro. Cit.90 - p.75

[92] *"equipamientos industriales, ferroviario o portuarios en desuso se convierten en el lugar idóneo, pues se pueden cargar de valor añadido con un discurso patrimonial e histórico, de memoria y tradición (...)"* em MUXI, Zaida. La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p.140

[93] Tableaux é uma expressão francesa que denomina um grupo de modelos ou figuras imóveis, representando uma cena de uma história ou da história.

[94] BOYER, M. Christine. "Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport", em SORKIN, Michael. Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992. p.188



#12. Alguns dos edifícios preservados de *South Street Seaport*.



#13. Painel publicitário da *Disneyland*.

Num dos exemplos, Boyer enuncia o caso de *South Street Seaport*[95], afirmando que este lugar na frente de água de Manhattam, atua como um *merchandising* de uma história passada, reproduzida para ser tornar numa realidade artificializada e para se transformar num espetáculo de consumo, dirigida sobretudo para turistas, que segundo a autora passaram a ser o "novo público" do século XX. (#11)

Para se proceder a criação deste novo cenário foi imprescindível *"solidificar os traços do passado numa imagem unificada, restaurando os edifícios a uma 'intatilidade' que nunca foram"*[96], ou seja, procedeu-se a uma redução da arquitetura a um conjunto de imagens e formas históricas passadas que, dissolvidas de autenticidade e esvaziadas dos seus usos originários, organizaram-se de forma a construir uma simulação de uma realidade, concebida, segundo a autora, *"para estimular os nossos atos de consumo, através de um espetáculo de uma história falsificada."*[97] (#12)

Esta dissociação entre imagem e o real é também abordada por Jean Braudilhard, quando afirma que a *"imagem é ela própria a nova realidade, ou híper-realidade – um mundo virtual suspenso sobre o mundo real."*[98] Exemplifica o caso da Disneylândia, como um modelo utópico desta nova cultura de consumo, assinalando que a mesma se apresenta como um mundo imaginário, uma realidade artificializada que contrasta com o mundo real. *"É assim que a Disneylândia legitima o mundo exterior; um mundo imaginário que não passa de um adereço ao mundo real e que nos faz acreditar que o mundo exterior é real. Nesta lógica também a Disneylândia faz precisamente parte desse mundo exterior hiper-real."*[99]

Por esse motivo, também *South Street Seaport* e as outras reabilitações baseadas neste pressuposto de simularem atmosferas e realidades artificializadas parecem

---

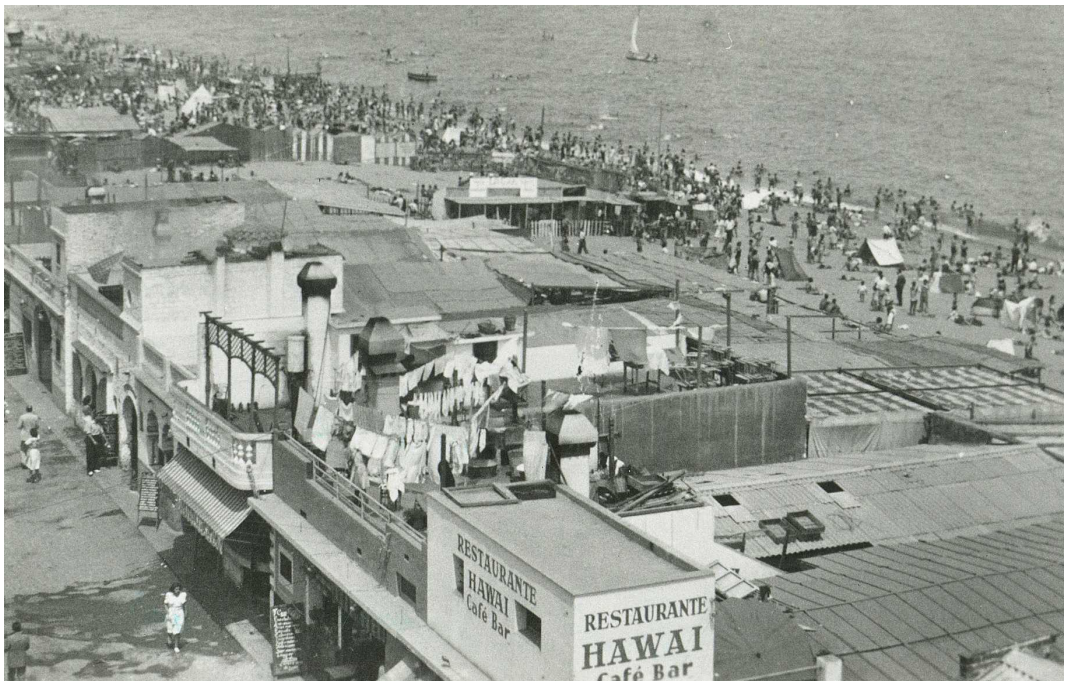
[95] *South Street Seaport* é uma antiga e histórica zona portuária de Manhattam, que se localiza na área financeira e residencial de *Battery Park City*. Foi reconvertida sob o conceito de manter a atmosfera passada, através da preservação e reconversão dos seus antigos edifícios bem como de elementos representativos da antiga atividade portuária. Atualmente é uma das áreas de maior atratividade turística.

[96] BOYER, M. Christine. "Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport", em SORKIN, Michael. Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992. p. 200

[97] BOYER, M. Christine. Cit.96 – p.204

[98] BRAUDILHARD, Jean, citado em LEACH, Neil. The Anaesthetics of Architecture. Lisboa: Antígona. 2005. p.16

[99] LEACH, Neil . The Anaesthetics of Architecture. Lisboa: Antígona, 2005. p.16.



#14. Antigo Bairro dos *Chiringuitos,* Barcelona.

inserir-se neste fenómeno da *"disneificação"*[100], ou seja num mundo híper-real. Uma das consequências que aponta Christine Boyer, relativamente às práticas sociais nestes lugares, é que o espaço público acaba por se tornar como um prolongamento do espaço privado e assemelhar-se ao modelo de rua dos *shoppings center* – modelo de mercado ordenado, sem interferências de acontecimentos, sem a possibilidade deslocações que saiam fora do percurso estipulado, onde o espaço e o seu público são *"cuidadosamente controlados e desenhados pela esfera privada."*[101] Assiste-se desta forma à "privatização" do espaço público, que passa desta forma a depender exclusivamente do âmbito privado.

Manuel Delgado, no artigo *Ciudad Mentirosa* (1992), aborda as transformações urbanas que a cidade de Barcelona esteve sujeita no período da renovação da *Villa Olímpica*, e, curiosamente, algumas das análises críticas que faz, incidem também nas *"políticas momumentalizadoras"* relativas à preservação dos "lugares de memória" e à *"hipervalorização do testemunho arqueológico."*[102] Segundo Delgado, estas políticas funcionavam como eufemismos para encobrir processos de "renovação", higienização e transformação de bairros populares, muitas vezes identificados como bairros problemáticos, em espaços enaltecidos e consequentemente inacessíveis à sua população de origem.

O autor assinala ainda que as mesmas autoridades que promoveram nestes espaços a conservação de elementos como antigos depósitos de gás ou de água, chaminés e outros restos industriais portuários, foram as mesmas que proibiram uma imagem tão marcada da *"memória coletiva da roupa estendia ao sol nas varandas, ou as antenas das televisões que convertiam os terraços e os telhados numa paisagem inesquecível e singular."*[103] Ou seja, a preservação destes lugares resultaria, de acordo com Manuel Delgado, como forma de produzir uma falsa memória colectiva do passado, passando a ideia de uma cidade feita por todos e para todos onde a diversidade social seria evidenciada, desde que devidamente controlada.

---

[100] BRAUDILHARD, Jean. Simulacros e Simulações. Lisboa: Edição Galilée. 1981. p.21

[101] *"Public ways and communal spaces are being designed by the private sector as interior shopping streets within large corporate skyscrapers or festival markets where public admittance is carefully controlled."* in BOYER, M. Christine. "Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport", em SORKIN, Michael. Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992. p. 204

[102] DELGADO, Manuel. La Ciudad Mentirosa. Oviedo: Revista El basilisco, 2º Epoca, nº12. 1992. p.18

[103] DELGADO, Manuel. Cit.102 – p.19



#15. *Barceloneta (ex Chiringuitos),* Barcelona.

O que se verificou em Barcelona e o que se quis passar com esta *"operação de memorização colectiva, (...) é, na realidade, todo um processo contrário, uma intervenção lobotomizada, um dispositivo de esquecimento colectivo."*[104] Para Delgado, trata-se portanto, de uma espécie de "maquilhagem urbana" que reproduz o passado em prol da valorização de aspectos que beneficiam o marketing urbano e a eliminação de obstáculos que poderiam inviabilizar a "venda" deste sector da frente marítima de Barcelona, transformada agora, numa mercadoria para consumo. (#15)

Em síntese, o que se pretendeu e o que se verificou de uma forma convergente em várias intervenções nas frentes de água, a partir destes processos enumerados anteriormente, foi na realidade construir uma imagem de cidade "sem conflitos" por oposição à "cidade real", "múltipla" e heterogénea. De acordo com Boyer, nestes novos cenários *"a cidade real - o caos, as distintas classes sociais, as armadilhas e os vícios, não podem ser exibidas à vista do espectador"*[105], uma vez que dessa forma serão mais facilmente mediatizadas e atrativas.

Esta premissa levou muitas *waterfronts* a tornarem-se em áreas tendencialmente elitistas e com predomínios de usos privados destinadas a cumprir espectativas de classes sociais elevadas. Consequentemente também se assistiu à fixação de muitas sedes e empresas multinacionais, uma vez que, para além destes lugares serem propícios à sua promoção e mediatização, ofereciam ainda, segundo Muxi, uma grande quantidade de elementos imprescindíveis aos trabalhadores dessas ditas empresas: " *(...) espaços públicos agradáveis e seguros, isentos de contaminação, oficinas de marcas globalizadas, boas conexões virtuais e reais, uma qualidade arquitetónica medida em função da capacidade mediática, bons serviços públicos privatizados, possibilidade de viver isolados e sem interferência com o resto da cidade (...) "*[106]

Embora retrate e represente um caso muito extremo deste tipo de intervenção no panorama mundial, o empreendimento de *Grand Canary Wharf* (1991), na zona Leste de Londres, é um exemplo claro que permite compreender de forma explícita as

[104] DELGADO, Manuel. La Ciudad Mentirosa. Oviedo: Revista El basilisco, 2º Epoca, nº12. 1992. p.19

[105] BOYER, M. Christine. "Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport", em SORKIN, Michael. Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992. p.186

[106] MUXI, Zaida. La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004.p. 145



#16. *Grand Cannary Wharf.*



#17. Sociedade do Espetáculo.

consequências que o chamado "urbanismo de empresa"[107] pode ter na cidade (#16). A estratégia desta intervenção, baseou-se na construção de uma nova área financeira, que pretendia afirmar uma nova imagem de cidade que representasse o progresso e a prosperidade económica que o país estava atravessar, sobretudo com a emergência dos estados neoliberais. Para que isso se materializasse, foi construído um total de 1,1 milhões de m2 de escritórios, cedendo ao investimento privado o controlo total do planeamento e promoção imobiliária.

O que se verificou neste caso foi uma total desregulação urbanística, uma vez que devido aos excessivos usos privados e altas rendas, não se conseguiu obter uma relação funcional e urbana com o resto da cidade de Londres. No entanto, e apesar desta reconversão portuária ter sido reconhecida internacionalmente como um caso de insucesso, o impacto das arquiteturas dos seus edifícios e a imagem de cidade "pujante" que transmitem, transformam esta *waterfront* num dos pontos de maior atratividade do mapa turístico da cidade londrina.

Por esse motivo, e de acordo com Nuno Portas, *"(...) a cidade e a sua frente de água tornaram-se nos cenários do espetáculo (...)"*[108], uma vez que a arquitetura da maioria dos edifícios que fazem parte dessas áreas, mais do que qualquer outro propósito, parece reduzir-se a uma estratégia de *marketing* que procura mediante uma determinada imagem atrair o maior número de atenção mediática.

Esta afirmação não está muito longe do que afirmava Guy Debord em 1966, no seu livro *Sociedade do Espetáculo*, onde assegurava que *"em sociedades onde as condições de produção moderna prevalecem, toda a vida se apresenta como uma imensa acumulação de espetáculos. Tudo o que era possível de ser vivido diretamente transformou-se numa representação."*[109] Para Debord, numa sociedade capitalista onde predominam os modos de produção e o consumo massificado, tudo é transformado em produtos valorizados

---

[107] Urbanismo de empresa é uma expressão usada por Zaida MUXI em La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p.163, para descrever as áreas financeiras da cidade que atuam como áreas segregadas e exclusivas a uma determinada franja da sociedade, onde predominam usos privados com serviços de renda alta. Afirma ainda que apesar destas áreas se basearem em ações ou interesses individuais devem mostrar-se como coletivas de modo a criar consenso e servir de referência, utilizando para isso a criação um imaginário coletivo manipulado.

[108] PORTAS, Nuno. Cidades e Frentes de Água. Porto: FAUP Publicações. 1996. p.24

[109] DEBORD, Guy. A sociedade do espetáculo. Versão online disponível em: [http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/socespetaculo.pdf]. 2003. p.13

unicamente pela sua imagem para serem vendidos e seduzidos aos consumidores.

Neste sentido, o funcionamento e a imagem urbana de diversas *waterfronts*, onde predomina o cenário e a performance arquitetónica, contribuem para que as mesmas se "insiram" nesta esfera da *Sociedade do Espetáculo*. Tal como refere Debord, "*o espetáculo é o capital acumulado até ao ponto em que se torna imagem*"[110], sugerindo assim que o mundo real é transformado em imagens. Dessa forma, também o espaço e a arquitetura destas novas áreas seguem esta lógica, mostrando-se o espaço urbano num espetáculo permanente e de consumo imediato.

[110] DEBORD, Guy. A sociedade do espetáculo. Versão online disponível em: [http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/socespetaculo.pdf]. 2003. p.27

3.3. O Caso *Puerto Madero*.

Tal como na maior parte das operações em frentes de água em todo mundo, também a reconversão de *Puerto Madero* resultou numa vontade de reafirmação e de refundação da nova condição urbana da cidade. Esta reiteração resultou na procura de uma nova identidade e numa renovação da imagem da cidade, através da aposta em edifícios de "arquiteturas expressivas" e mediáticas, e em ruptura com a escala da cidade existente.

Por esse motivo, este processo rapidamente converteu o conjunto de *Puerto Madero* no principal "postal" da modernização de Buenos Aires e num dos pontos de maior de interesse e atratividade turística da cidade. A concepção deste novo rótulo do imaginário urbano, transformou por isso, toda esta antiga área portuária na evidência do êxito económico da cidade, a sua entrada para o mundo globalizado e a sua possibilidade de "competir" a nível mundial.

De referir também que a totalidade da construção dos edifícios de *Puerto Madero,* foi cedida aos investidores do sector privado, notando-se por esse motivo a ausência de qualquer equipamento ou edifício público financiado pelo estado. Como referido anteriormente, tal facto adveio da estratégia utilizada pela *Corporación del Antiguo Puerto Madero*, que se baseou na venda dos loteamentos e dos imóveis dos antigos depósitos portuários, para se autofinanciar na urbanização de todas as áreas públicas, como ruas, bulevares, parques, entre outros. Esta estratégia resultou na predominância de excessivas construções de uso privado e sobretudo de renda alta[111], tornando este lugar num polo de exclusividade e de segregação social onde só os membros da mais alta classe social *porteña* tem acesso.

"(...) ciudad por partes, construcción de ghettos de ricos, "gentrificación", creación de una zona privilegiada con máxima renta, de posición histórica y paisajística y con el máximo valor absoluto de los predios, por su ubicación junto a los terrenos centrales de la city. Puerto Madero permitió imaginar una verdadera isla, una imagen urbana perfecta para los nuevos

[111] De acordo com o jornal Clarin online, o m2 das torres em Puerto Madero ronda em média os 7000 mil dólares. Disponível em: [http://www.clarin.com/ciudades/Puerto-Madero-torres-horizonte-porteno_0_1073292766.html], consultado a [3 Julho de 2014]

ideales de los poderosos en los noventa."[112]

Esta nova área emblemática da cidade de Buenos Aires, novo símbolo do poder e da ostentação, também conta com a presença de torres e edifícios emblemáticos, tanto habitacionais como empresarias, obras icónicas de "arquitetos estrela", *como Norman Foster, Santiago Calatrava ou Rafael Viñoly,* cadeias gastronómicas mundiais, grandes hotéis de luxo (como o *Hilton*) e reabilitações de edifícios que fazem parte da identidade construída do antigo porto. O resultado de todos estes elementos somados resultaram na transformação deste novo "gueto social" numa cidade do espetáculo, numa "realidade artificializada" que é "vendida" aos "espectadores" que todos dias visitam e habitam *Puerto Madero.*

A dissociação entre a imagem e o real, que evidenciavam Guy Debord e Jean Braudilhard, está também patente em *Puerto Madero*, onde a arquitetura dos seus edifícios também parece estar subjugada a uma estratégia comercial que procura, mediante uma imagem mediática, atrair turistas e investidores. Dessa forma, o espetáculo parece privilegiar-se em detrimento da qualidade dos projetos e os interesses económicos dos espaços construídos.

Por esse motivo, e como se irá analisar e compreender, este "pedaço de cidade" revela alguma incapacidade em atenuar o acentuado grau de artificialidade na criação de espaços e "cenários arquitetónicos", escondendo por de trás dessa diversidade cenográfica um excesso de homogeneização e uma baixa densidade que dificulta a espontaneidade e não geram suficientes ocasiões de encontros, atividades e sinergias. A ilusão desta intervenção, desta nova área urbana, desvanece-se facilmente quando a comparamos à "cidade real".

A configuração desta nova *waterfront* como uma nova imagem projetada da cidade compreende-se através da análise particular de algumas operações urbanas existentes em *Puerto Madero.* A partir desse estudo, pretende-se analisar de que forma é que esses elementos arquitetónicos se inserem no território urbano, os tipos de habitar que geram, para quem se destinam e, sobretudo como se relacionam com o resto da cidade de Buenos Aires.

[112] LIERNUR, Jorge. Arquitectura en la Argentina del Siglo XX: La construcción de la modernidad. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes. 2008. p. 378



#18. Vista do atual *Puerto Madero* (2012).





#19. *South Street Seaport.*



#20. Depósitos portuários de *Puerto Madero.*



#21. Vista desde a margem dos depósios portuários (2012).

3.2.1. A renovação dos antigos depósitos portuárias. A história como *marchandising*.

Como já foi referido anteriormente, a primeira etapa de reabilitação de *Puerto Madero*, foi precisamente urbanizar toda a margem Oeste dos diques e recuperar os dezasseis antigos depósitos portuários, considerados na altura como elementos arquitetónicos de proteção patrimonial. Estes antigos depósitos portuários, atualmente reabilitados, atuam como uma espécie de recordação constante do valor da história, funcionando como elementos que formam parte da identidade construída da cidade, aliados a um discurso politicamente correto "*de fazer visível a presença de um passado do qual o presente se presume protetor e como certificado de uma irrenunciável permanência do espírito fundador do agora e da história gloriosa, alegadamente compartilhada com os nossos antepassados.*"[113]

No entanto, tal como no caso de *South Street Seaport*, enunciado anteriormente, também neste caso, a história passada dos antigos depósitos portuários parece ter sido reproduzida sob forma de estimular os atos de consumo do consumidor (#19 e 20). Apesar de no seu interior albergarem-se maioritariamente escritórios de empresas privadas, que se apropriaram de todo o edifício, o piso térreo é "libertado" para usos comerciais. Nesta planta térrea, de um domínio mais "público", surgem usos como "*restaurantes de comidas multiculturais, discotecas exclusivas, bares com ambientes vanguardistas onde as cartas de apresentação estão incluídas nos próprios guias turísticos da cidade com lemas como: 'para os amantes da boa vida'.*"[114]Por esse motivo, esta configuração, transforma este lugar numa "*paisagem ornamental e culinária onde os turistas celebram o consumo do lugar e arquitetura, o sabor da história e da comida.*"[115] (#21)

Desta forma, a reabilitação dos *docks* parece reduzir-se, portanto, a uma estratégia comercial, uma vez que a sua arquitetura, despida dos seus usos originais, procurou levar a sua imagem a um esplendor que nunca teve, ou seja, a própria realidade foi "estetizada"

---

[113] DELGADO, Manuel. La Ciudad Mentirosa. Oviedo: Revista El basilisco, 2º Epoca, nº12. p.18

[114] BARADA, Julieta. El turismo y las ciudades: Puerto Madero y la construcción de la ciudad oasis. Buenos Aires: Faculdade de Arquitectura, diseño y urbanismo, UBA. 2011. sem páginas. disponível em: [http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=2534]

[115] BOYER, M. Christine. "Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport", em SORKIN, Michael. Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992. p. 189

#22.



e usada como uma forma de atração. Tal como evidenciava Boyer, relativamente à preservação de alguns edifícios históricos na antiga zona portuária de Manhattam, também neste caso, poder-se-á afirmar que a restauração dos depósitos portuários procurou "solidificar" os seus traços passados numa imagem unificada, de maneira a construir uma simulação de uma realidade, ou, como evidencia Jean Braudilhard, uma *híper-realidade*[116].

Esta observação é também corroborada por Liernur, quando afirma que a requalificação dos depósitos portuários "*(...) constituem um perfeito produto kitch. As suas formas agradam: não resultam bonitas porque as vimos uma infinidade de vezes, divulgadas previamente pelos meios de comunicação de massas. Esvaziados dos seus usos originários, despidos de todo tipo de alusão dramática ou desagradável, ornamentados com elementos de conforto moderno ou com uma cosmética que acentua a sua suposta antiguidade, trazem do passado, somente a tranquilidade que dão a crer que possuem raízes ou valores, ainda que se ignorem quais são.*"[117]

Esta forma de "capitalizar" o passado, publicitando-se através da sua identidade como forma de mediatização e atratividade, é ainda acentuada nesta mesma margem, onde gruas, guindastes e barcos-museus são deixados ao longo da margem, numa alusão à história e ao passado, permitindo manter a memória individual, colectiva e urbana deste lugar (#22). Esta "cenografia urbana" configura toda a margem Oeste num perfeito exemplo de *cidade tableaux*, destinada em grande parte para o turista/espectador, que recebe esta nova imagem da cidade, no qual os objetos da imaginação técnica da cidade são elementos chave para a configuração da imaginação contemporânea.

No entanto, Boyer acredita que estes lugares acabam por se tornar em "*verdadeiros não-lugares, reminiscências urbanas sem conteúdo, sem conexão com o resto da cidade ou até mesmo com o passado, esperando apenas para serem ocupados com fantasias contemporâneas, colonizada por projeções fantasiosas, transformados em espetáculos de consumo.*"[118]

---

[116] BRAUDILHARD, Jean. Simulacros e Simulações. Lisboa: Edição Galilée. 1981

[117] LIERNUR, Jorge Francisco. Arquitetura en Teoria. Buenos Aires: Nobuko. 2010. P.172

[118] BOYER, M. Christine. "Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport", em SORKIN, Michael. Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992. p.191

#23. Vista das torres desde o *rio Plata*.



3.2.2. A construção dos novos edifícios. As torres e a nova imagem da cidade.

A primeira linha dos diques funciona então como um dos pontos de maior atratividade turística de *Puerto Madero*, atuando desta forma como um dispositivo de transição para o outro lado da margem. Desse lado Este, encontram-se então os edifícios onde as arquiteturas são mais expressivas, e de arquitetos de renome internacional, fundamentais para garantirem a presença mediática. Entre hotéis, habitação, sedes de empresas e escritórios, todos estes novos usos incorporam-se em edifícios de arquiteturas inovadores e com materiais de última geração, sinónimos da ostentação e do novo rótulo de cidade contemporânea e de "primeiro mundo".

Os edifícios-torre são aqueles que pela sua imponência, desde logo sobressaem e se desmarcam da geografia e do perfil dos diques como elemento singular e representativo do poder. Historicamente, a construção em altura foi sempre um recurso à afirmação e à demonstração do poderio. Desde a construção das pirâmides do Egito até as igrejas na Europa Medieval, a altura funcionou sempre como uma manifestação de afirmação e de domínio. Atualmente, nas cidades contemporâneas, e sobretudo nestas novas áreas em frentes de água, este conceito pouco difere, sendo que os edifícios em torre configuram a morfologia urbana identificada com a cidade capitalista, associada ao progresso, ao êxito económico e ao mundo globalizado. Não é por acaso que as primeiras torres em *Puerto Madero*, tenham sido das empresas da *Telecom* e da *Telefónica*, na altura recentemente privatizadas e que, segunda Zaida Muxi, *"precisavam de uma nova imagem para a sua encenação."* [119]

Puerto Madero conta com um total de vinte e três torres, todas com mais de vinte pisos, e apesar de nem todas serem destinadas às sedes das grandes empresas (maior parte reservadas para habitação), afirmam-se no novo horizonte porteño como um novo rótulo do imaginário urbano da cidade, transformando a frente ribeirinha, ou seja a sua fachada para o mundo, numa nova paisagem "tecnológica" (#23). Dois casos práticos que permitem sustentar esta afirmação, são os exemplos das duas torres habitacionais *El Faro* e da torre empresarial *YFP Repsol.*

As duas primeiras localizam-se no dique número 2, e são os dois edifícios de

[119] MUXI, Zaida. La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p. P. 151



#24. Torres *El Faro* desde a Lagoa Coypos. (2006)



#25. *El Faro* com as restantes torres do seu quarteirão.



#26. Pontes que ligam alguns pisos das duas torres.



#27. Torre *YFP Repsol.*



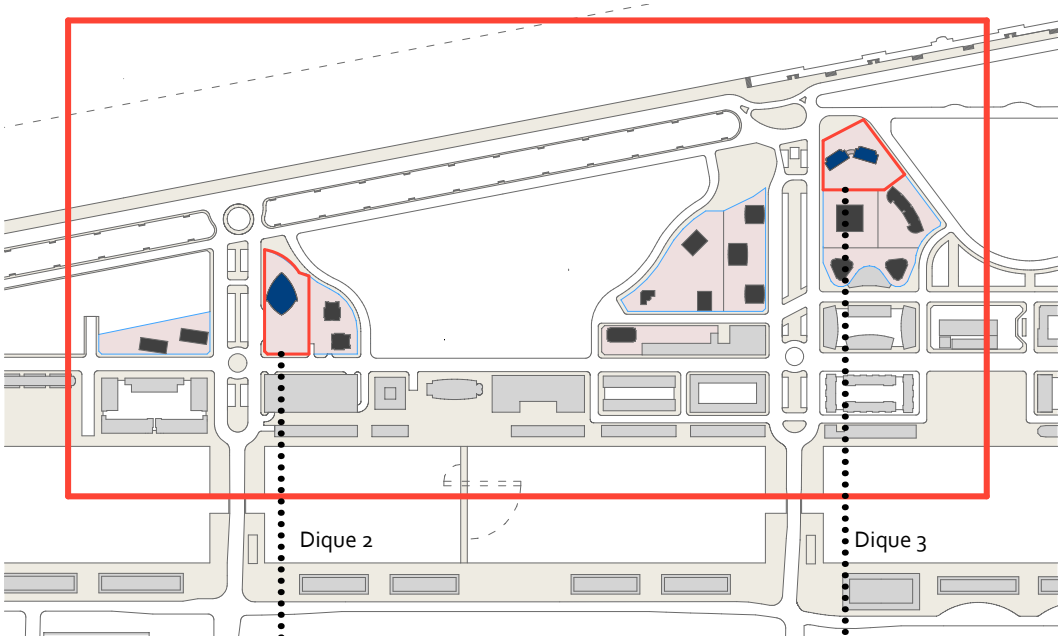
#28. Torre *YFP Repsol*. Jardim de inverno na fachada.

Puerto Madero que se encontram mais a Este de toda a proposta, ou seja, mais próximas do rio *Plata* (#24 e 25). Desenhadas pelos arquitetos *Dujovne – Hirsh*, este complexo habitacional composto por duas torres gémeas, alberga no seu interior 160 habitações luxuosas, distribuídas por um total de 46 pisos. A primeira torre ficou concluída no ano de 2003 e a segunda em 2005, e logo nessa altura, rapidamente se tornaram extremamente mediáticas, uma vez que após a sua construção, estes dois edifícios tornaram-se nos mais altos da Argentina, possuindo ambas uma altura de 160 metros. Destaca-se ainda como elemento exceção no seu exterior a presença de "pontes" que permitem conectar as duas torres nos pisos 13º, 24º, 35º e 46º. (#26)

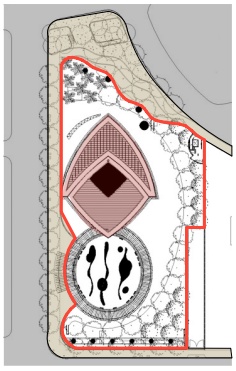
A torre *YFP Repsol* localiza-se no dique 3 e foi construída entre o ano de 2005 e 2008 (#27 e #28). Projetada pelo arquiteto *Cesár Peli* para albergar a sede empresarial da Repsol, esta torre igualou em altitude as duas torres *El Faro*, que até então surgiam como as construções maiores do país. Nesses 160 metros de altura, correspondentes a 36 pisos, encontram-se os escritórios da empresa, à exceção dos três primeiros que se destinam ao hall da entrada. Este edifício destaca-se e afirma-se no horizonte *porteño* devido à sua altura, forma, imagem e inovação arquitetónica. Volumetricamente a torre compõe-se por dois prismas justapostos, um de planta triangular e outro de planta quadrada, apresentando-se a 45º relativamente à trama urbana. Toda a sua fachada é materializada por uma parede cortina, apresentando ainda um elemento inovador, correspondente a um grande jardim de inverno no seu interior, que se projeta a quase 100 metros de altura, podendo ser visualizado desde o exterior.

No entanto, estes dois edifícios, bem como a maior das torres em *Puerto Madero*, não apresentam um centro gerador, nem criam hierarquias, apresentando-se no conjunto como "monumentos" autónomos que não estabelecem e nem procuram estabelecer relações imediatas com o contexto urbano envolvente.

Ao analisar a morfologia dos quarteirões que configuram os edifícios em torre, pode-se compreende que as mesmas atuam desde si e para si, uma vez que o quarteirão não é definido, na sua grande maioria pelas torres, mas sim por muros ou grades, que fazem a delimitação entre o espaço público e o privado (#29, 30 e 31). Esta configuração acentua obviamente o seu carácter privado e, neste caso, contrariamente à lógica da cidade existente, é com estes elementos divisórios que o habitante se "relaciona" no espaço público destes quarteirões, ou seja no passeio.

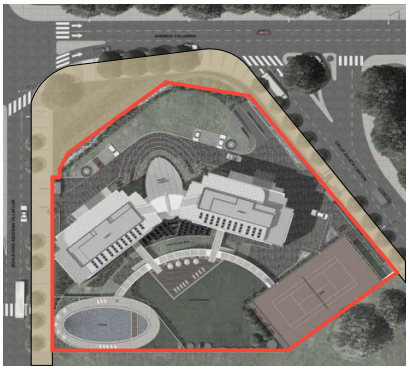


#29. Morfologia dos "quarteirões-torre".





#30. Exemplo da torre *YFP Repsol.*



#31. Exemplo das torres *El Faro.*



#32. Vista de Puerto Madero desde a margem Oeste dos diques.

A maioria das torres atua portanto dentro destas divisórias, como uma *"unidade em si mesma (...). Cada torre propõe-se desde uma particularidade ligada à utilização de materiais inovadores, à sua altura, à sua forma"*[120], aparentemente sem "procurarem" a cidade ou inserirem-se na lógica da malha urbana existente. O seu objetivo é precisamente mediante a sua espetacularidade e nova imagem, tornarem-se em objetos icónicos e mediáticos.

Tal como foi referido anteriormente, esta foi uma das condições "estabelecida" pela economia capitalista, que "exigiu" uma arquitetura que fosse sempre a "última tendência", uma vez que dessa forma, o novo edifício tornar-se-ia mais mediático e consequentemente mais atrativo. Esta afirmação é também sustentada por Zaida Muxi, quando refere que *"pensar a cidade emblemática capaz de gerar símbolos colectivos de autorreferência e de integração, é uma tarefa que passou às mãos dos gerentes de marketing das corporações"*, acrescentando que *"os novos monumentos assim concebidos constituem as catedrais do consumo, a montra do modelo de vida de referência, do mito perseguido e realizado através do ritual de consumo."*[121]

O facto de cada torre atuar como um "monumento autónomo" e como um objeto individual, não coloca em "risco" a concepção desta nova imagem da cidade, que se quer como representação do mundo globalizado, associado ao desenvolvimento tecnológico, à multiplicidade de informação e ao liberalismo económico. Pelo contrário, é precisamente esta a condição para que a mesma se produza e o "espetáculo" se realize (#32).

Esta afirmação é fundamentada com uma analogia de Rem Koolhaas relativamente aos arranha-céus de Manhattam onde afirma que arquitetura desses edifícios se tornou num baile de disfarces. *"(...) O baile de máscaras é a única convenção formal em que os desejos de individualidade e de extrema originalidade não colocam em risco a atuação colectiva, sendo, pelo contrário, condição para que ela se realize. Como num concurso de beleza, ele é um formato estranho em que o sucesso colectivo é diretamente proporcional à ferocidade da competição individual"*[122].

---

[120] BARADA, Julieta. El turismo y las ciudades: Puerto Madero y la construcción de la ciudad oasis. Buenos Aires: Faculdade de Arquitectura, diseño y urbanismo, UBA. 2011. sem páginas. disponível em [http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=2534]

[121] MUXI, Zaida. La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p. 163

[122] KOOLHAAS, Rem. Nova Iorque Delirante: um manifesto retroativo. São Paulo: Cosac y Naife. 2008. pág.157

3.2.3. Habitar em *Puerto Madero*. O espaço público "privatizado".

Habitar em *Puerto Madero* ocorre sobretudo a nível privado, uma vez que nesta nova área, à exceção de um museu, recentemente edificado no final do dique número 4, não possui nenhum outro tipo de equipamento cultural, hospitalar, desportivo, institucional ou educativo de carácter público. Pelo contrário, verifica-se um predomínio de usos privados e de alta renda, como habitações e escritórios, e usos semi-públicos como hotéis, um *shopping* e até uma universidade privada, destinados a cumprir espectativas de uma minoria.

À exceção dos edifícios que figuram nas margens Este e Oeste do sistema estrutural dos diques, ou seja os "edifícios costeiros" e os depósitos portuários, caracterizados pelo seu carácter mais público, uma vez que libertam o piso térreo para usos comerciais, todo o resto da "cidade de *Puerto Madero*" surge maioritariamente despojada desse tipo de usos. Ao contrário destas duas "margens turísticas", a grande maioria dos edifícios que se erguem nesta nova área, libertam a maior parte da área do piso térreo apenas para atuarem como *halls* das respectivas entradas dos edifícios. Este facto é verificado de uma forma mais incisiva e constante nos "quarteirões-torre".

A interpretação mais consentânea para a falta de equipamentos de carácter público em *Puerto Madero*, bem como ausência de vários usos comerciais no piso térreo dos novos edifícios residenciais, poderá ser interpretada pela capacidade multifuncional que os mesmos apresentam. Estes edifícios são projetados de forma a que no seu interior sejam encontrados a maior parte das necessidades do habitante, mesmo as que dizem respeito à sua vida social, como courts de ténis, ginásio, salas de usos múltiplos, piscinas, salas de cinema, espaços verdes, entre outros. Como consequência, estes quarteirões atuam como espécies de "ilhas privadas", isoladas da urbanidade, tornando o espaço público que lhe é adjacente (o passeio) num espaço monofuncional e pouco povoado.

Esta sobreposição da vida privada à vida social pública, que promovem estes novos edifícios, conduzem os habitantes de *Puerto Madero* a deixar de ter uma participação ativa na rua, uma vez que deixam de estabelecer relações de ordem social com a mesma. Desta forma, a rua parece "deixar de existir na cidade de Puerto Madero", no sentido em que perde o seu carácter de lugar democrático, social e comunitário, devido à sua falta de atividade e diversidade social. Como consequência, o espaço público acaba por

se tornar quase como uma expansão privada dos edifícios que lhes estão adjacentes, transformando a configuração da rua, que é de uso público, dependente da gestão do âmbito privado. Tal como no caso *South Street Seaport*, também o espaço público de *Puerto Madero* se torna excessivamente controlado pela esfera privada, reduzindo assim os imprevistos relativos à "desordem" e ao "caos" típicas da "cidade real". Esta analogia relativamente ao modelo de rua de um *shopping*, permite eliminar qualquer indício de precariedade que ponha em causa a imagem de luxo desta nova cidade.

Contrariamente à lógica presente na cidade tradicional, poder-se-á afirmar que a rua em *Puerto Madero*, devido à falta de diversidade programática, atua unicamente como um elemento urbano que permite a ligação e união de vários lugares, mas não como um dispositivo que permita estabelecer relações entres estes. Tal como refere Barada *"dentro desta centralidade não há hierarquias, as construções diferenciam-se entre si pela sua imagem (...) As hierarquias estão assim dadas pela composição da imagem, (...) ao invés do habitar do espaço público."*[123]

A Costanera Sur e os novos parques verdes

Relativamente à histórica Avenida *Costanera Sur*, e apesar dos esforços para que esta se voltasse a tornar numa margem urbana frente ao rio *Plata*, o que se verifica atualmente é que, o espaço que se destinava à Lagoa dos *Coypos* voltou a ser reocupado pela estranha fauna que compõe a reserva ecológica, preenchendo novamente essa porção que estava destinada ao rio *Plata* (#33). Para além disso, a Reserva Ecológica, devido ao carácter extremamente restrito[124], não estabelece qualquer tipo de relação espacial com a avenida, oferecendo simplesmente uma mera paisagem visual caraterizada por uma vegetação selvagem pouco cuidada. Por estes motivos, atualmente esta avenida atua apenas como uma memória de um passado que já não existe, apresentando-se sem qualquer tipo de atração lúdica, uma vez que desse lugar já não é possível contemplar e visualizar o rio. A única forma de visualizar o mesmo ocorre também a nível privado e

[123] BARADA, Julieta. El turismo y las ciudades: Puerto Madero y la construcción de la ciudad oasis. Buenos Aires: Faculdade de Arquitectura, diseño y urbanismo, UBA. 2011. sem páginas. disponível em [http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=2534]

[124] *"converteu-se no objeto de culto dos ecologistas da cidade, que a vigiam com enorme zelo de forma a não produzir-se a menor transformação no terreno"* em BORTHAGARAY, Juan Manuel. El Dessarollo Urbano del Antiguo Puerto en la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Sociedad y Primavera. 2005. P.67



#33. Vista desde as torres onde se visualiza a *Costanera Sur* e o espaço que se destinava a Lagoa dos *Coypos* ocupado.



#34. Parque *Maria Eva Duarte Perón*.



#35. Parque *Micaela Bastidas*.



#36. *Parque Mujeres Argentinas*.



#37. *Parque Mujeres Argentinas*. Vista noturna.

para uma determinada classe social, ou seja, desde as torres de *Puerto Madero*.

Os parques verdes existentes na proposta (#34, 35 e 36) evidenciam uma outra "cenografia" do carácter exclusivo do bairro, uma vez que são configurados por um excesso de desenho paisagístico. Tal como os edifícios que compõe *Puerto Madero*, também estes dois parques parecem ter sido desenhados para atuarem desde si e para si, uma vez que não estabelecem nenhuma relação com a sua envolvente, adotando uma escala de bairro demasiada circunscrita, quando pela sua superfície e localização deveriam ter uma incidência mais territorial[125]. Por esse motivo, os parques funcionam como uma espécie de expansão privada dos edifícios que lhe estão adjacentes, como um jardim privado de um condomínio fechado, uma vez que devido a falta de usos na sua envolvente próxima ou de outro tipo de atratividade[126], não promovem uso quotidiano.

Outro factor que reforça este seu carácter "privado" é a sua localização, que não permite proporcionar de forma espontânea diferentes ocasiões de encontros e atividades, uma vez que é extremamente difícil percepcionar estes grandes espaços verdes desde as margens dos diques. Numa drástica inversão do conceito de espaço público, a construção destes dois novos parques, parecem também eles criados para se tornarem parte de todo este espetáculo que é a cidade de *Puerto Madero.*

Em síntese e de acordo com Zaida Muxi, *"o espaço público de Puerto Madero é um espaço monofuncional, exclusivo e de entretenimento pontual onde não existe convivência diária nem multiplicidade de usos" [127].* É um espaço público que se comporta com um "não-lugar"[128], pois só ganha vida em ocasiões especiais e com programas previamente delineados, nunca de maneira casual ou quotidiana. Esta afirmação é ainda sustentada por Liernur quando refere que *"(...) a circulação de público em Puerto Madero aos fins-de-semana não pode ser confundida com o 'uso público' do lugar, quando os programas estão maioritariamente dirigidos a responder a expectativas de minorias de consumidores (...) Esse 'público' limita-se a contemplar a boa vida dos outros"[129].*

---

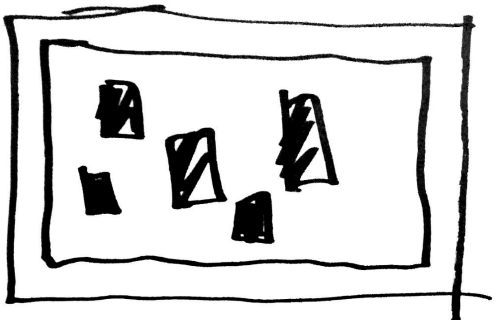
[125] O Parque Mujeres Argentinas possui uma área de 89mil m2, quase três vezes maior que a área da Praça de Maio.

[126] Também Borthagaray afirma que estes parques *"deveriam possuir usos recreativos que potenciassem o espaço e completassem a Costanera Sur, para dessa forma possuírem a envergadura social dos Bosques de Palermo"* em El Dessarollo Urbano del Antiguo Puerto en la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Sociedad y Primavera. 2005. p.67

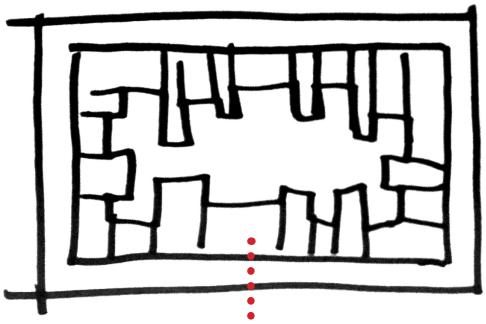
[127] MUXI, Zaida. MUXI, Zaida em La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p.162

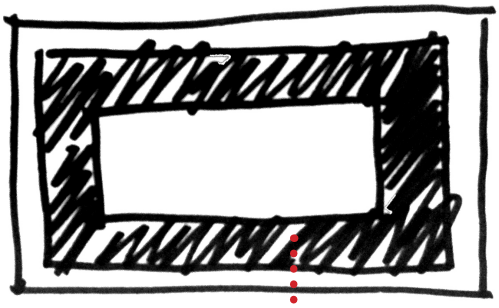
[128] Termo utilizado por AUGÉ, Marc in Los Non lugares. Espacios del Anonimato. Editorial Gedisa. Barcelona. 2000

[129] LIERNUR, Jorge Arquitectura en la Argentina del Siglo XX. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes. 2008. p.378



#38. Morfologia do quarteirão-torre.







#39. Morfologia do quarteirão-tipo da cidade histórica.



#40. Quarteirão-tipo de Puerto Madero". Dique 2.



#41. Edifício *Madero Plaza*.

3.2.4. Escala urbana e tipologias edificatórias.

Puerto Madero apresenta uma escala urbana que se diferencia e distingue da escala da cidade existente. Para que se possa ter uma noção da escala de *Puerto Madero,* o lado maior de um dos diques tem aproximadamente 650 metros, sendo que nessa extensa área do lado Oeste, encontram-se apenas quatro edificações correspondentes a cada um dos depósitos portuários. Outro elemento que permite transmitir a noção de escala patente nesta intervenção, é a medida dos três boulevards de acesso ao conjunto, que se desenham com 65 metros de largura, duas vezes maior que, por exemplo, a largura da Avenida de Maio.

Os quarteirões que se vão formando depois da primeira linha de edifícios costeiros, e exceptuando os já enunciados "quarteirões-torre" (que pelo seu carácter singular se diferenciam da morfologia urbana #38), acabam por se assemelharem em termos dimensionais à quadrícula hispânica que carateriza a maior parte da quarteirões da cidade histórica de Buenos Aires. No entanto, as tipologias edificatórias desses mesmos quarteirões também contrariam a lógica tipológica e morfológica da cidade, sendo essa uma das várias razões que faz com que a escala urbana se diferencie e entre em ruptura com a malha da cidade existente.

Na cidade de Buenos Aires, a *manzana*[130] urbana é caraterizada na sua grande maioria pela apropriação ou ocupação de vários loteamentos com usos diferenciados. A homogeneidade de cada quarteirão é assim dada precisamente pela heterogeneidade de cada edifício, permitindo assim criação ambientes distintos no espaço público (#39). Em *Puerto Madero*, contrariamente ao que se assiste no resto da cidade, todos os quarteirões assumem uma lógica urbana totalmente distinta. Neste caso, o que se verifica é que um, dois ou no máximo quatro edifícios apropriam-se de todo o quarteirão, apresentando cada um deles a mesma tipologia, linguagem e altura, pertencendo a um só grupo de investidores e construtores. (#40)

Para sustentar esta afirmação, salienta-se dos vários casos práticos existentes em todo o projeto de *Puerto Madero*, o complexo habitacional *Madero Plaza* (#41). Este edifício, erguido no dique 2 com um total de 9 pisos, foi projetado pelos arquitetos

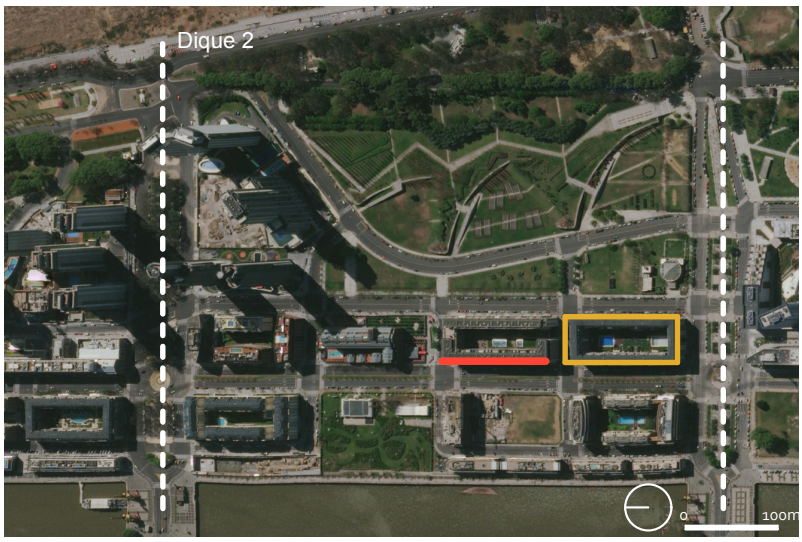
[130] *Manzana* é um termo castelhano utilizado na Argentina para fazer referência aos quarteirões urbanos da cidade.



#42. Vista área sobre as duas ilhas urbanas de *Borneo-Sporenburg.*



#43. Esquema das duas ilhas urbanas de *Borneo.*



#44. Esquema do dique 2 de *Puerto Madero.*

Aisenson em 1998. Esta construção, tal como muitas outras em *Puerto Madero*, ocupa com um único volume todo o perímetro do quarteirão onde está inserido.

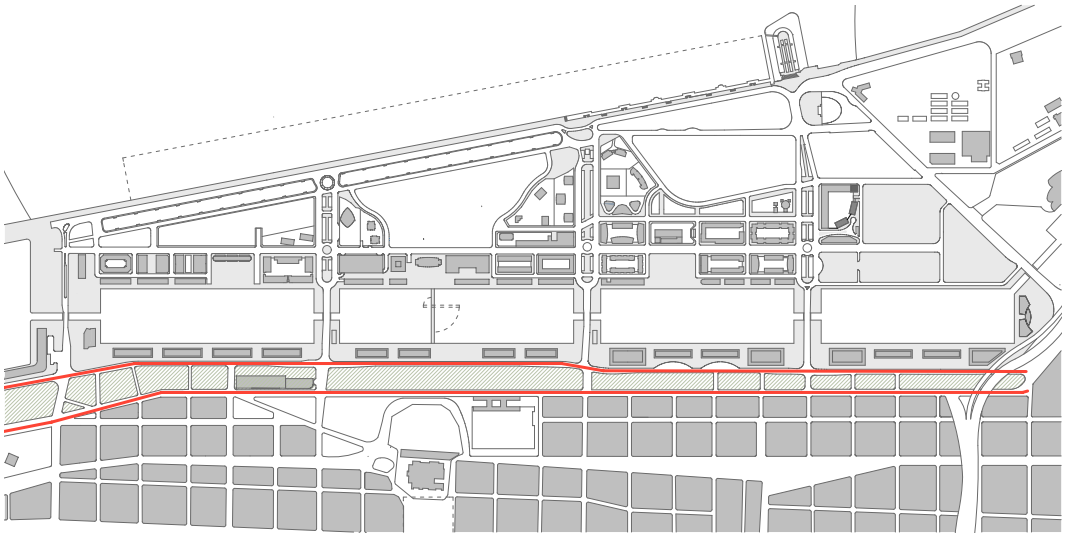
A possibilidade de construir desde a "tábua rasa", processo que se verificou em diversas intervenções em waterfronts, pode não ser sinónimo de estabelecer rupturas com escala urbana da cidade existente. O caso da reconversão portuária de *Borneo-Sporenburg*, em Amesterdão, é um claro exemplo que permite ir ao encontro desta afirmação, apresentando-se totalmente distinto da lógica edificatória existente em *Puerto Madero* (#42).

A reconversão portuária destas duas penínsulas, iniciada também na década de 90, procurou estabelecer uma estreita relação funcional e de continuidade com a escala da cidade existente. Neste projeto os factores diversidade e inovação projetual não se associam à grandiosidade ou à aposta em "arquiteturas expressivas" (ainda que existam) mas sim, e como salienta Nuno Portas, às "*particulares condições topológicas, ao aprofundamento tipológico dos conjuntos habitacionais e à definição de ambientes diversificados e qualificados em termos de espaço público*"[131], bem como à diversidade formal de cada objeto arquitetónico. Assiste-se desta forma a proporções mais ajustadas com escala humana e com estrutura urbana envolvente, possibilitando a adaptação desta nova área à cidade existente. Contrariamente ainda ao plano de *Puerto Madero*, onde se veio a verificar uma suposta alteração dos usos previstos, o plano realizado pelos *West 8* para Borneo definia "*com clareza os métodos de ocupação, de unidade morfológica e de exceção urbana*"[132] permitindo desta forma uma clara hierarquização urbana do modelo de cidade subjacente a esta intervenção.

Por último, poder-se-á ainda comprovar, através da análise destas duas intervenções (#43 e 44), que a área total de intervenção da proposta dos *West 8* equivale aproximadamente à área do dique 2 de *Puerto Madero*. Verifica-se também que o comprimento do quarteirão correspondente ao complexo *Madero Plaza* corresponde, e de forma aproximada, a um total de 26 habitações existentes no projeto de *Borneo-Sporenburg*, e que a totalidade da sua ocupação equivale à área dos dois edifícios exceção que se projetam ao centro da duas "ilhas" urbanas de Amesterdão.

[131] PORTAS, Nuno. Cidades e Frentes de Água. Porto: FAUP Publicações. 1996. p. 46

[132] PORTAS, Nuno. Cit.131 - p. 46



#45. Mapa da cidade que permite identificar as duas Avenidas (vermelho) e o espaço compreendido entre elas (verde).



#46. Vista área da cidade que permite identificar as duas Avenidas e o espaço compreendido entre elas.



#47. Fotografia desde a Avenida *Alicia Moreau.*

3.2.5. Relação espacial com a cidade existente.

Para além das rupturas que esta intervenção apresenta com a escala e as lógicas da cidade existente, e também pelo seu carácter privado e elitista, que, por consequência a "afasta" socialmente do resto da cidade, *Puerto Madero* é ainda marcado pela débil e ineficaz relação funcional em termos espaciais com a sua envolvente próxima, ou seja, com o centro da cidade histórica de Buenos Aires, não proporcionando relações imediatas com a mesma.

A Avenida *Eduardo Madero* e a Avenida *Alicia Moreau*, que se localizam precisamente entre a reconversão portuária e a cidade, funcionam como duas poderosas barreiras físicas de acesso a *Puerto Madero* (#45 e 46), uma vez que para além de atuarem como duas vias rápidas, funcionam também como vias de escoamento de mercadorias provenientes de *Puerto Nuevo*, sendo por esse motivo usadas por muitos transportes de características pesadas.

Esta barreira, que se estende para além dos 3km correspondentes à zona central da cidade, é ainda potenciada pelo espaço compreendido entre estas duas faixas, que apresenta uma largura idêntica à quadrícula urbana da cidade histórica. Nesta área, o espaço urbano surge sem qualquer hierarquia ou lógica de urbanização e resume-se apenas a uma área configurada por zonas residuais, antigas vias de caminhos de ferro, parques de estacionamentos, terrenos baldios e edifícios "soltos" sem nenhum tipo de lógica relativamente ao contexto existente. Por esse motivo, todos os fluxos pedonais convergem automaticamente para as quatro entradas principais do conjunto, que se definem pelo padrão modular dos diques. Esta escassa permeabilidade e flexibilidade, causada por esta barreira, acentua e potencia as dificuldades de estabeler uma relação urbana com a cidade.

Transpondo esta primeira barreira, surgem os antigos depósitos portuários que definem o limite Oeste da proposta, e que por conseguinte, deveriam atuar como um dispositivo de transição entre estas duas realidades – a cidade e o *Puerto Madero*. Pelo contrário, o seu sistema funcional contraria este pressuposto, uma vez que a maior parte das atividades, correspondentes aos usos públicos dos depósitos portuários, voltam-se maioritariamente para os diques de água, ou seja para o interior do conjunto de *Puerto Madero*, deixando para a "rua de cidade" (Avenida *Alicia Moreau*), unicamente os acessos





#48 e 49. "Traseiras" dos depósitos portuários reconvertidos.



#50. Esquema do percurso pedonal efetuado desde a Praça de Maio até à área de *Puerto Madero*.

de menor importância e os serviços de apoio (#48 e 49). Este modo de intervenção reforça ainda mais a sua vocação de "ilha urbana" cuja ligação e conexão com a sua evolvente próxima se torna extremamente difícil.

Tal como foi referido anteriormente, no traçado geral de intervenção de *Puerto Madero* pode "ler-se" um eixo imaginário que se projeta desde a Avenida de Maio até ao Parque *Mujeres Argentinas*, que possui uma clara intenção urbana de unificar o centro da cidade com *Puerto Madero* e consequentemente com o rio *Plata*. No entanto, pode afirmar-se que, desde a Praça de Maio, ou seja, desde este espaço central da cidade, não existe qualquer leitura visual nem física deste eixo, verificando-se e comprovando-se pelo contrário uma clara falta de estratégias urbanas relativamente à ligação urbana destes dois lugares. O esquema apresentado na figura ao lado (#50), resulta da experiência pessoal do lugar, e permite sustentar esta afirmação, demonstrando o percurso pedonal efetuado desde a Praça de Maio até ao conjunto de *Puerto Madero*.

Desta forma, poder-se-á afirmar que, mais que do uma intenção de desenho, projetada unicamente "em planta", deveria existir uma proposta mais consequente que permitisse criar relações espaciais entre estas duas realidades, estabelecendo assim um diálogo urbano-arquitetónico mais forte e coeso.

Por último, interessa ainda referir a ausência total de transportes públicos para "cidade de *Puerto Madero*", como autocarros, metro, ou comboio, que permitissem estabelecer uma ligação direta com o local. Pelo contrário, o que se verifica é que as paragens mais próximas de metro e autocarro localizam-se ainda antes das duas avenidas mencionadas anteriormente (*Eduardo Madero e Alicia Moreau*), aumentando desta forma o seu carácter exclusivo e de cidade de si e para si.

| CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intervenção urbana de *Puerto Madero* pode ser interpretada segundo duas abordagens e leituras totalmente distintas. Por esse motivo, a resposta à questão que se poderá colocar relativamente à viabilidade deste "modelo" de cidade, arriscar-se-á a ser sempre inconclusiva quanto ao seu carácter afirmativo ou negativo. Pelo contrário, deverá ser sempre o resultado de um estudo que envolva os aspectos positivos e negativos resultantes deste modo de intervir.

Um dos aspectos favoráveis deste modelo de intervenção urbana é o sucesso que esta estratégia obteve na promoção e na dinamização da cidade *porteña*, uma vez que permitiu a "inserção" de Buenos Aires no mapa das cidades globalizadas e de "primeiro mundo contemporâneo". Este novo posicionamento veio a revelar-se fundamental para reerguer a economia Argentina e para modernizar, capitalizar e mediatizar a cidade de Buenos Aires para cenários internacionalmente reconhecidos, tornando-a consequentemente mais atrativa ao desenvolvimento turístico e investimento privado. Tal como salienta Borthagaray "*(...) Buenos Aires [com a renovação de Puerto Madero] é uma cidade muito mais bonita e atrativa, um feito que sem dúvida, pode orgulhar os porteños. Um postal da modernização, um forte atrativo da metrópole, perceptível no movimento turístico e no posicionamento e competitividade da cidade, valores que mobilizam a economia em geral (...).*"[133]

Dessa forma, seria impraticável saber se, atualmente, Buenos Aires apresentaria a mesma dimensão internacional que a transformou numa das capitais mais procuradas da América Latina, sem o impacto e a dinamização que a requalificação de *Puerto Madero* gerou e produziu na cidade.

No entanto, e por outro lado, existe o revés desta estratégia urbana baseada sobretudo na aposta numa nova imagem de cidade, traduzida na construção de projetos arquitetónicos que se valorizam maioritariamente pela sua espetacularidade e individualidade. Os edifícios mostram-se assim "indiferentes" relativamente ao contexto urbano existente, e a maior parte dos espaços públicos encontram-se secundarizados

[133] BORTHAGARAY, Juan Manuel. El Dessarollo Urbano del Antiguo Puerto en la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Sociedad y Primavera. 2005. P.67

relativamente a estes, apresentando-se, em regra geral, ausentes de vários usos públicos e atividades sociais que promovam e incentivem a vida pública no exterior. O resultado é, e como se pôde analisar ao longo do terceiro capítulo, um "pedaço de cidade" que demonstra uma relação muito pouco funcional e urbana com a estrutura da cidade existente.

Tal como evidencia Guy Debord *"(...)o espetáculo em geral, como inversão concreta da vida, é o movimento autônomo do não-vivo."*[134] Esta afirmação é também corroborada por Zaida Muxi quando afirma que *"nenhuma proposta fundada na imagem vácua, na artificialidade e segregação podem constituir cidade, e só constituirão cenografias para um guião prescrito."*[135] Nesta lógica, a realidade de *Puerto Madero* poderá ser entendida como uma realidade artificializada, onde a vida urbana e as práticas sociais se secundarizam em detrimento do espetáculo.

Desta forma, poder-se-á afirmar que a nível social a proposta não se tornou tão bem sucedida, uma vez que *Puerto Madero,* na tentativa de criar uma imagem de cidade pujante, capaz de atrair pela sua exuberância, turistas, investidores e habitantes de classes sociais altas, resulta também num modelo urbano elitista e segregador. Por esse motivo, pode verificar-se que a transformação urbana de *Puerto Madero* como o novo bairro *porteño*, não se realizou como uma visão de cidade, mas sim como uma estratégia de fragmento, na medida em que não procurou estabelecer relações espaciais imediatas com a sua envolvente próxima, nem procurou abranger o maior número de habitantes, ignorando dessa forma a importância que esta área urbana na frente ribeirinha possui no imaginário do habitante *porteño* e no habitar da cidade de Buenos Aires.

No entanto, *Puerto Madero* não é nenhum *barrio cerrado*[136], tipologias onde as condições de propriedade estão estabelecidas previamente, e por esse motivo é indubitável questionar como é que uma intervenção desta magnitude, em pleno coração

---

[134] DEBORD, Guy. A sociedade do espetáculo. Versão online disponível em: [http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/socespetaculo.pdf]. 2003. p.14

[135] MUXI, Zaida. MUXI, Zaida em La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p. p.162

[136] *Barrio cerrado* é um termo utilizado na Argentina para fazer referência aos condomínios fechados existentes na América Latina. Estes novas urbanizações, que se formam nas periferias das cidades, constituem espécies de "novos bairros privados" isolados do contexto urbano existente. São delimitados e definidos por muros, as suas entradas são excessivamente controladas e, no seu interior, funcionam e regulamentam-se com as suas próprias normas e definições estabelecidas previamente.

da cidade de Buenos Aires, se apresenta sem usos residenciais para diferentes classes sociais, sem usos comerciais de pequenos investidores e sobretudo sem qualquer tipo de equipamento urbano de carácter público.

Se por um lado é inquestionável refutar as afirmações de Borthagaray quando afirma que a requalificação urbana de *Puerto Madero* possibilitou a transformação deste lugar num espaço melhor do que se encontrava[137], por outro, é também inevitável não refletir acerca destes fragmentos de cidade, em específico, desta "ilha urbana" que se mostra totalmente isolada e desarticulada do contexto urbano. Tal como evidencia Robert Venturi "*uma cidade deve ser primeiro vendida aos cidadãos, eles tem de se identificar com a cidade num momento em que a mobilidade e a fragmentação urbana levam à crise do sentido de pertença de uma comunidade, demasiado vasta e difusa."*[138]

Puerto Madero é assim marcado por uma contradição urbana em si mesmo, uma vez que possuí uma mensagem de "bairro aberto" e por sua vez é "inacessível" à maior parte dos habitantes. O conjunto impõe-se pela ostentação do poder, deixando claro quem serão os verdadeiros habitantes desta nova centralidade, e a sua configuração urbana destrói a relação coerente entre espaço público e espaço privado, invadindo o primeiro com as normas do segundo. De certa forma, é também legítimo questionar até que ponto esta área poderá fazer parte ou constituir cidade, uma vez que de acordo com Muxi *"formar parte de uma cidade, ser um bairro da mesma (...) implica uma série de relações desde uma mistura social a usos múltiplos"*[139], características inexistentes em *Puerto Madero.*

Passados pouco mais de 22 anos desde o início da reconversão desta antiga área portuária, o rio, cuja reaproximação teria de ser assegurada, continua a ser vizinho invisível da cidade, que invulgarmente continua a crescer de costas voltadas para o mesmo. Tal como afirmava Florencio Escardó há quase 50 anos atrás, poder-se-á reafimar que cidade continua a desenvolver-se mediante dois desertos - o rio e as pampas.

---

[137] "*Madero es una realidad, está echo (...) ante de la pregunta acerca de si Buenos Aires está mejor que antes con Madero terminado, todas as opiniones escuchadas, junto con la mía, concuerdan en que sí, efectivamente está mejor"* em BORTHAGARAY, Juan Manuel. El Dessarollo Urbano del Antiguo Puerto en la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Sociedad y Primavera. 2005. P.67

[138] VENTURI, Robert citado por FERREIRA, Vitor Matias. A Cidade da Expo 98. Lisboa: Editorial Bizâncio. 1999. p.35

[139] MUXI, Zaida. La Arquitectura de la Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004. p. 165

Os habitantes da Capital Federal que aspiravam e "exigiam" uma intervenção urbana que permitisse novamente uma reaproximação ao rio *Plata* (que se tornou praticamente "oculto" após a construção do aeroporto *Jorge New Berry*), viram deste modo as suas espectativas serem defraudadas, uma vez que esta nova *waterfront* se apresenta totalmente "desligada" das lógicas e vivências da cidade existente, atuando como um bairro privado. Desta forma, a requalificação urbana de *Puerto Madero* poder-se-á traduzir numa analogia à famosa canção de tango argentino:

"de chiquilín te miraba afuera, como esas cosas que nunca se alcanzan, la nata contra el vidrio"[140]

Em síntese, conclui-se que, tal como ocorreu há mais de um século atrás (aquando da eleição da proposta do empresário Eduardo Madero para construção desta área portuária), voltou novamente a impor-se um projeto questionável no que toca à forma como se relaciona e atua na estrutura urbana da cidade. De certa forma voltou de novo a "vencer" um "projeto-*Madero*", ainda que, desta vez, não tenha existido nenhum "*Huergo*" que estivesse disposto a denunciar este anacronismo.

[140] *"de criança olhava-te desde fora, como essas coisas que nunca se alcançam, como um pastel de nata atrás de um vidro."* Excerto da música "Cafetín de Buenos Aires", escrita por Enrique Santos Discépolo. Disponível em [http://www.todotango.com/musica/tema/152/Cafetin-de-Buenos-Aires/]

| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AAVV. *Buenos Aires : Puerto 1887-1992: IPU (Inventário de Patrimônio Urbano).* BuenosAires: Sociedade Central Arquitectos. 2001.

AAVV. *Genova: Developing and Rebooting a Waterfront City*. Rotterdam: Nai Publishers. 1996

AUGÉ, Marc. *Los Non Lugares*. Barcelona: Gedisa Editorial. 1992

ARRESE, Álvaro Daniel. *Buenos Aires and la Plata Riverfront: Design Concept for Restructuring the Urban Core*. Holanda: TU Delft. 2002

BARADA, Julieta. *El turismo y las ciudades: Puerto Madero y la construcción de la ciudad oasis*. Buenos Aires: Faculdade de Arquitectura, diseño y urbanismo, UBA. 2011. sem páginas. disponível em [http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=2534] consultado a [15 de Maio de 2014]

BENEVOLO, Leonardo. *O Último Capítulo da Arquitetura Moderna*. Lisboa:Edições 70. 1985

BRAUDEL, Fernand. *As Estruturas do Quotidiano: Civilização Material, Economia e Capital, Séculos XV-XVIII*. Lisboa: Teorema. 1993

BRAUDILHARD, Jean. *Simulacros e Simulações*. Lisboa: Edição Galilée. 1981

BOO, Isabel Lopéz. *Actuaciones Urbanas en Bordes Maritmos*. Coruña: C.O.A.G. 1993

BOYER, M. Christine. *"Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport"*, em SORKIN, Michael. *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*. Nova Iorque: Hill and Wang. 1992

BUSQUETS, Joan. *El dessarollo del Antiguo Puerto Madero*. Buenos Aires: Consultores Europeos Asociados. 1990

CASAS, David Jorge. *Coorporación del Antiguo Puerto Madero S.A: Un modelo de Gestión Urbana*. Buenos Aires: CAPM. 1999

CASARIEGO, Joaquin. *Waterfronts de Nuevo: Transformaciones en los Frentes Urbanos de Agua*. Madrid: Casariego Guerra Arquitectos. 1999

COELHO, Carlos Dias. *A Renovação Urbana da Frente de Água: Infraestrutura, Espaço*

Público e Estratégia de Cidade como Dimensões Urbanísticas de um Território Industrial. Lisboa: ARTiTEXTOS. 2006

COSTA, Alexandre Alves. *Arquitectura Portuguesa Recente do Mar, das Pedras, da Cidade*. Lisboa: Gabinete das Relaçoes Internacionais. 1995

DEBORD, Guy. A sociedade do espetáculo. Versão online disponível em [http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/socespetaculo.pdf]. 2003

DELGADO, Manuel. *La Ciudad Mentirosa*. Oviedo: Revista El basilisco nº12. 1992

DURÃO, Maria Francisca. *Buenos Aires : estrutura social vs infra-estrutura urbana.* Dissertação de Mestrado. Porto: Faup. 2008

ESCARDÓ, Florencio. *Geografia de Buenos Aires*. Buenos Aires: Eudeba. 1966

FERREIRA, Vitor Matias. *A Cidade da Expo 98*. Lisboa: Editorial Bizâncio. 1999

GADANHO, PEDRO. *A Arquitetura e Midiatização Generalista: Uma Crítica Cultural do Campo Arquitetônico*. Tese de Dissertação de Doutoramento em Arquitetura. Porto. 2007

GORELIK, Adrián. *La grila y el Parque: Espacio Publico y Cultura Urbana en Buenos Aires*. Bernal. Universidad Nacional de Quilmes: Prometeo 3010. 2005

GUIMARÃES, Filipe João. *Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações.* Lisboa: ParqueExpo. 2008

HOYLE, Brian. *Cityports, Coastal Zones and Regional Change: International Perspectives on Planning and Management*. Chichester: John Wiley & Sons. 1996

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades.* São Paulo: Martins Fontes. 2000

LAVRIÈRE, Felisa. *Costanera Sur*. Buenos Aires: CAPM. 1999

LE CORBUSIER. *Plan Director para Buenos Aires*. Buenos Aires: Revista Arquitetura de Hoy nº1. 1947

LE CORBUSIER. *Precisões: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo.* Tradução: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Cosac & Naify. 2004

LEACH, Neil. *The Anaesthetics of Architecture*. Lisboa: Antígona. 2005

LIERNUR, Jorge Francisco. *Arquitectura en Teoría (Escritos 1986-2010)*. Buenos Aires: Nobuko. 2010

LIERNUR, Jorge Francisco. *Buenos Aires y su río: del puerto de barro al barrio global*.

Disponível em [http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/526] consultado a [20 de Abril de 2014]

LIERNUR, Jorge Francisco. *Puerto Madero Waterfront*. Munique: Prestel Verag. 2007

LIERNUR, Jorge Francisco. *Arquitectura en la Argentina del Siglo XX. La construcción de la Modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes. 2008

LIERNUR, Pancho. *Area Central Norte: Reflexiones para una Crítica*. Revista Summa nº 171. Buenos Aires. 1982

LIERNUR, Pacho. *El Concurso Nacional de Ideas*. Revista Arquis nº1. Buenos Aires. 1994

GIACOMET, Luciane. *Revitalização portuária: O caso Puerto Madero.* Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2008

MEYER, Han. *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam*. Ultrech: International Books. 1999

MOLINA Y VEDIA, Juan. *Mi Buenos Aires Herido: Planes de Desarrollo Territorial y Urbano (1535-2000)*. Buenos Aires: Ediciones Colihue SR. 1999

MUXI, Zaida. *La Arquitectura de la Ciudad Global*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004

NOVICK, Alicia. *La Costa en Proyectos*. Revista Sociedade Central Arquitectos nº201. Buenos Aires. 2001

NOVICK, Alicia. *Espaços públicos e projetos urbanos: Oposições, hegemonias e questões*. Disponível em: [http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/524/pt] consultado a [19 de Abril de 2014]

MOORE, Charles. *Water and Architecture*. Londre: Thames and Hudson. 1994

ROSSI, Aldo. *A Arquitectura da Cidade*. Lisboa: Cosmos. 2000

ROCHA, Tiago. *Cidades e frentes de água: duas cidades, três intervenções: Porto, Matosinhos e Leça da Palmeira.* Dissertação de Mestrado. Porto: Faup. 2012

PORTAS, Nuno. *Cidades e frentes de Água*. Porto: FAUP Publicações. 1998

KOOLHAAS, Rem. *Nova Iorque Delirante: Um Manifesto Retroativo*. São Paulo: Cosac y Naife. 2008

SIZA VIERA, Alvaro. *Imaginar a evidência*. Lisboa: Edições 70. 2000

SEGAWA, Hugo. *Arquitectura Latino-Americana Contemporânea.* BaWrcelona: Gustavo

Gili. 2005

SUAREZ, Odilia. *Plan de renovación de la zona sur 1970*. Disponível em: [http://planesbuenosaires.blogspot.com/2011/03/plan-de-renovacion-de-la-zona-sur-1970.html] consultado a [14 de Maio de 2014]

VASCONCELOS, Artur. *Frente de mar: o desenho de um limite.* Dissertação de Mestrado. Porto: Faup. 2001

WELCH GUERRA, Max. *Buenos Ares a la Deriva: Transformaciones Urbanas Recientes.* Buenos Aires: Biblos. 2005

| ÍNDICE DE IMAGENS

CAPÍTULO I

0. *sem nome • disponível em http://www.giuntafilippo.it/wp-content/uploads/2011/04/1571-x-web.jpg*

1. *Antigas Docklands de Londres • disponível em http://i2.wp.com/javieraisa.com/wp-content/uploads/2013/02/ldo7.jpg?resize=490%2C332*

2. *Atual empreendimento de Gran Canary Wharf • disponível em http://blogs.cincodias.com/.a/6a00d8341c760153ef012876db9856970c-pi*

3. *Downtown de Manhattam - Battery Park City • disponível em http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/62/Manhattan,_New_York2.JPG*

4. *Antigo porto de Inner Harbour • disponível em http://darkroom-cdn.s3.amazonaws.com/2012/11/BS-Baltimore-Harbor-View-.jpg*

5. *Atual Inner Harbour • disponível em http://blogg.mah.se/urbanhistoria/files/2013/10/Baltimore-Inner-Harbor-from-Federal-Hill.jpg*

6. *Moll de la Fusta antes da intervenção urbana • disponível em MEYER, Han. City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam. Ultrech: International Books. 1999. p.163*

7. *Atual Moll de la Fusta • disponível em http://www.navegar.com/wp-content/uploads/2013/08/salon-nautico-barcelona.jpg*

8. *Antigas penínsulas portuárias de Amesterdão • disponível em http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/gallery_thumb/f65f_477-01.jpg*

9. *Atual empreendimento de Borneo-Sporenburg • disponível em http://www.archnewsnow.com/features/images/Feature0090_01x.jpg*

10. *Antes da intervenção urbana da Expo 98 • disponível em http://img.photobucket.com/albums/v26/Marco77/Projectos_maquetes/UPDATES/Expo_antes_02.jpg*

11. *Expo 98 • disponível em http://idata.over-blog.com/2/73/75/22//parque_expo.jpg*

CAPÍTULO II

0. *sem nome • disponível em http://es.wikipedia.org/wiki/Tango#mediaviewer/File:Hombres_bailando_tango_en_el_r%C3%ADo,_1904.jpg*

1. *Primeiro mapa da cidade de Buenos Aires. Juan de Garay (1580) • disponível em MOLINA Y VEDIA, Juan. Mi Buenos Aires Herido: Planes de Desarrollo Territorial y Urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue SR. 1999. p.67*

3. *Forte da cidade. Emeric Essex Vidal (1820) • disponível em MOLINA Y VEDIA, Juan. Mi Buenos Aires Herido: Planes de Desarrollo Territorial y Urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue SR. 1999. p.72*

4. *Vista desde o forte. Travessia de pessoas e mercadorias • disponível em http://www.arcondebuenosaires.com.ar/puerto_bs.htm*

5. *Mapa da cidade. Araza (1800) • Material desenvolvido pelo autor sobre foto disponível em http://www2.fiu.edu/~szuchman/argentina-fall-2007/Images/BsAs-1800.jpg*

6. *Paseo de Julio (1867) • disponível em http://infinitaenphoto.files.wordpress.com/2010/02/1867-paseo-de-julio-hoy-alem.jpeg*

7. *Vista aérea sobre a cidade com a Aduana Nueva. Dolin (1865) • disponível em http://es.wikipedia.org/wiki/José_Gregorio_de_Lezama#mediaviewer/File:Museo_del_Bicentenario_-_%22Buenos_Aires_a_vista_de_pájaro%22.jpg*

8. *Aduana Nueva (1870) • disponível em http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/wp-content/uploads/2010/12/taylor04.jpg*

9. *Mapa da cidade com a Aduana Nueva (1870) • disponível em http://commons.wikimedia.org/wiki/File:BuenosAiresPlano1870.JPG*

10 *Porto do Riachuelo nos finais do século XIX • disponível em www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/La%20Boca_files/Maq.Agr-riachuelo-1901x10.jpg*

11 *Proposta de Huergo - Estrutura dentiforme • material desenvolvido pelo autor sobre foto disponível em http://www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/Madero/Proyectos/Huergo1881x8.jpg*

12. *Proposta de Madero - Estrutura sequencial de diques enclausurados • material desenvolvido pelo autor sobre foto disponível em http://www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/Madero/Proyectos/Madero1885.jpg*

13. *Início da construção do dique 2 de Puerto Madero (1890) • disponível em http://instrumentalism.files.wordpress.com/2012/01/h19-f101-puerto-de-buenos-airesx161.jpg*

14. *Puerto Madero no início do século XX • disponível em http://instrumentalism.files.wordpress.com/2012/01/h19-f101-puerto-de-buenos-airesx161.jpg*

15 *Puerto Nuevo (1939) • disponível em http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica/*

BreveHistArqBsAs/Fotos/1939PuertoNuevo.jpg

16. *Mapa da cidade onde se pode visualizar as duas áreas portuárias e a localização da Villa 31 • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite cedida pela "Apple Maps"*

17. *Primeiras edificações da Villa 31 • disponível em http://es.wikipedia.org/wiki/Villa_31#mediaviewer/File:Crisis_del_30_Desocupados_Puerto_Villa_Desocupacion_Retiro.jpg*

18. *El camiñito (2012) • https://cursosdeinglesnoexterior.files.wordpress.com/2010/07/2-1273864704-el-caminito-in-la-boca_31.jpg19. El camiñito (2012) • foto do autor*

19. *El camiñito (2012) • http://bsas4u.com/blog/pt/wp-content/uploads/2013/07/la-boca.jpg*

20. *Puerto Madero obsoleto em meados do século XX • disponível em LARIVIÈRE, Felisa. Puerto Madero. Buenos Aires: Ediciones Larivière S.A. 1999. p.74*

21. *Sistema das três avenidas a confluir na Praça de Maio • Material desenvolvido pelo autor sobre foto disponível em http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/07/12/buenos-aires-abriendo-aquel-viejo-damero/abriendo-aquel-damero-01/*

22. *Foto aérea de Paris. As 12 avenidas em torno do Arco de Triunfo • disponível em http://blog.parisattitude.com/wp-content/uploads/2013/03/yann-arthus-bertrand-paris-02.jpg*

23. *Avenida de Maio (1910) • disponível em http://1.bp.blogspot.com/-eN-ONJncPiM/UfNEm-gZf2I/AAAAAAAABJQ/1bqnUppSmxc/s1600/avdemayofy5.jpg*

24. *Costanera Sur e a zona balnear • disponível em http://blogs.monografias.com/el-buenos-aires-que-se-fue/files/2012/01/balneario-municipal.jpg*

25. *Vista aérea da Costanera Sur • disponível em http://es.wikipedia.org/wiki/Costanera_Sur_(Buenos_Aires)#mediaviewer/File:Balneario_Costanera_Sur_(Archivo_GCBA,_1935).jpg*

26. *Proposta da abertura da Praça de Maio para os diques de água • Material desenvolvido pelo autor sobre foto disponível em LIERNUR, Pancho. Area Central Norte: Reflexiones para una Crítica. Revista Summa nº 171. Buenos Aires. 1982. p.30*

27. *Esquiço de Le Corbusier comparando Buenos Aires e Nova Iorque • disponível em LE Corbusier. Precisões: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. Tradução: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Cosac & Naify. 2004. p.202*

28. *Estudo da plataforma em pilotis sobre o rio Plata • disponível em LE Corbusier. Precisões: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. Tradução: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Cosac & Naify. 2004. p.204*

29. *Proposta para a Cité des Affaires • disponível em https://picasaweb.google.com/118169591954530218258/PlanDirectorParaBuenosAiresLeCorbusier*

30. *Desenho de LE Corbusier. Vista da Cité des Affaires desde o rio Plata • disponível em http://gwen-photoblog.blogspot.pt/2013/07/momas-le-corbusier.html*

31. *Villa Radieuse (1930) • disponível em http://histarq.files.wordpress.com/2012/10/40c-le-corbusier-ville-radieuse.jpg*

32. *Plano de LE Corbusier para Buenos Aires (1939) • disponível em LE CORBUSIER. Plan Director para Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Arquitetura de Hoy nº1. 1947. p.50*

33. *Esquema geral do plano urbano • disponível em LE CORBUSIER. Plan Director para Buenos Aires. Buenos Aires: Revista Arquitetura de Hoy nº1. 1947. p.49*

34. *Zona norte ribeirinha antes do aeroporto • disponível em https://lh3.googleusercontent.com/-awiQGAIPhjw/T9jlxS8d6wI/AAAAAAAAACA0/NZoduRcc4xU/s912/185831%2520copia.jpg*

35. *Vista aérea sobre o Aeroporto Jorge New Berry • disponível em https://lh3.googleusercontent.com/-awiQGAIPhjw/T9jlxS8d6wI/AAAAAAAACA0/NZoduRcc4xU/s912/185831%2520copia.jpg*

36. *Vista aérea sobre a Capital Federal com a identificação do conjunto de barreiras que se encontram na sua waterfront • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*

37. *Plano Regulador da Cidade (1959) • disponível em https://lh4.googleusercontent.com/-k2sGuYJBs5c/TYkMqWCNeZI/AAAAAAAAACo/_YMeJw_JmX4/s799/planes%2520SXX-Plan%2520Regulador%2520de%2520Buenos%2520Aires%2520OPRBA_1962.jpg*

38. *Plano Regulador da Cidade - Área de Puerto Madero • disponível em https://lh4.googleusercontent.com/-iYFAsfAsgNM/TYkMqN-CMRI/AAAAAAAAACg/nKYRIw8fj28/s800/planes%2520SXX-Plan%2520Regulador%2520de%2520la%2520Ciudad%2520de%2520Buenos%2520Aires_1960.

jpg

39. *Foto aérea Catalinas Norte • disponível em http://www.buenosaires.gob.ar/areas/buenosaires2010/insumos-tecnicos/fotografias/Catalinas.jpg*

40. *Foto aéra Catalinas Sul • disponível em http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d4/Barrio_Catalinas_Sur_1965.JPG*

41. *Esquema que permite visualizar a localização dos empreendimentos Catalinas Norte e Sul • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*

42. *Esquema Diretor ORDAM/CONADE. Área de P. Madero • Material desenvolvido pelo autor sobre foto disponível em MOLINA Y VEDIA, Juan. Mi Buenos Aires Herido: Planes de Desarrollo Territorial y Urbano (1535-2000). Buenos Aires: Ediciones Colihue SR. 1999. p.257*

43. *Plano de Renovação da Zona Sul (1971) • disponível em http://3.bp.blogspot.com/-sMjitGqPbZs/TYDRWYTndzI/AAAAAAAART0/zC_CtX90aDg/s1600/1971.jpg*

44. *Ensanche del Area Central (1981) • disponível em LIERNUR, Jorge Francisco. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p.43*

45. *Plano Estratégico del Antiguo Puerto Madero (1990) • disponível em BUSQUETS, Joan. El dessarollo del Antiguo Puerto Madero. Consultores Europeos Asociados. Buenos Aires. 1990. p.29*

46. *Esquema axonométrico do Plano Estratégio del Antiguo Puerto Madero (1990) • disponível em BUSQUETS, Joan. El dessarollo del Antiguo Puerto Madero. Consultores Europeos Asociados. Buenos Aires. 1990. p. 34 e 35*

47. *Esquema do Concurso Nacional de Ideias: a azul os limites de intervenção; a vermelho os edifícios a ser reabilitados • Material desenvolvido pelo autor*

48. *Projeto vencedor 1 • disponível em LIERNUR, Jorge Francisco. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p.60*

49. *Projeto vencedor 2 • disponível em LIERNUR, Jorge Francisco. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p.60*

50. *Projeto vencedor 3 • disponível em LIERNUR, Jorge Francisco. Puerto Madero Waterfront. Munique: Prestel Verag. 2007. p.60*

51. *Maquete do Masterplan de Puerto Madero • disponível em GIACOMET, Luciane. Revitalização portuária: O caso Puerto Madero. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2008. p.103*

52. *Masterplan de Puerto Madero • disponível em CASAS, David Jorge. Coorporación del Antiguo Puerto Madero S.A: Un modelo de Gestión Urbana. Buenos Aires: CAPM. 1999. p.51*

CAPÍTULO III

0. *sem nome • disponível em http://misfotoscallejeras.blogspot.pt/2012/09/atardecer-en-puerto-madero.html*

1. *Implantação de Puerto Madero na Capita Federal • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*

2. *Esquema geral de Puerto Madero • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*

3. *Corte transversal-tipo de Puerto Madero • Material desenvolvido pelo autor*

4. *Primeira "secção urbanística" • Material desenvolvido pelo autor*

5. *Segunda "secção urbanística" • Material desenvolvido pelo autor*

6. *Terceira "secção urbanística" • Material desenvolvido pelo autor*

7. *Quarta "secção urbanística" • Material desenvolvido pelo autor*

8. *Esquema aéreo que permite visualizar o eixo que se projeta desde a Avenida de Maio até à Lagoa dos Coypos • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*

9. *Famoso esquiço de Robert Venturi, publicado no livro Learning from Las Vegas • disponível em http://media-cache-ako.pinimg.com/736x/26/62/fe/2662fe657de83043a5af1b4aab7386oc.jpg*

10. *Museu Guggenheim • disponível em http://images.guggenheim-bilbao.es/src/uploads/2012/05/ennocturnaluna1.jpeg*

11. *Reabilitação da antiga doca portuária (South Street Seaport) • disponível em http://www.cultivatingculture.com/wp-content/uploads/2013/07/shutterstock_104202650-copy.jpg*

12. *Alguns dos edifícos preservados em South Street Seaport • disponível em http://www.aviewoncities.com/img/nyc/kveus2539s.jpg*

13. *Painel Publicitário da Disneyland • disponível em http://img3.wikia.nocookie.net/__cb20091013234158/pirates/images/b/b9/Disneyland.jpg*

14. *Antigo Bairro dos Chiringuitos • disponível em http://mrdomingo.com/wp-content/uploads/2011/05/chiringuitos-barceloneta.jpeg*

15. *Barceloneta (ex Chiringuitos), Barcelona •*

disponível em http://nextours.files.wordpress.com/2011/03/barceloneta.jpg

16. *Grand Canary Wharf • disponível em http://www.telfordhomes.plc.uk/microsites/horizons/images/local-area/canary-wharf/canary-wharf-apartments-canaryWharf.jpg*
17. *Sociedade do Espetáculo • disponível em http://www.redemegafone.com.br/wp-content/uploads/2013/11/Mauro_Iasi.jpg*
18. *Vista do atual Puerto Madero (2012) • disponível em http://pompei-hotels.com/travel-and-architecture-design/Streetlight-Puerto-Madero-Buenos-Aires.jpg*
19. *South Street Seaport • disponível em http://1.bp.blogspot.com/-hforhj_CxFs/URJo67MzK3I/AAAAAAAAHvg/-hu8woqnAAk/s1600/southStreetSeaport.jpg*
20. *Depósitos portuários de Puerto Madero • disponível em http://cotizaciones.viajesgador.com.ar/Buenos%20Aires/Buenos%20Aires%20-%20Puerto%20Madero.JPG*
21. *Vista desde a margem dos depósitos portuários (2012) • disponível em http://www.fayeandsteve.com/Buenas%20Aires/BA-Puerto-Madero-7.jpg*
22. *sem nome • disponível em http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7c/Puerto_Madero.JPG*
23. *Vista das torres desde o rio Plata • disponível em http://1.bp.blogspot.com/-uSoUTtScq5I/UduXE3NmnII/AAAAAAAAFqM/V2ZuXfKO_Wo/s1600/IMG_3700.jpg*
24. *Torres El Faro desde a Lagoa dos Coypos (2006) • disponível em http://2.bp.blogspot.com/-0z0UJkwyEmQ/TZEs2-S1p1I/AAAAAAAAAQI/BBaZdVVTQwk/s1600/torres+del+faro.jpg*
25. *El Faro com as restantes torres do seu quarteirão • disponível em http://www.otromundoesposible.net/wp-content/uploads/2013/05/torres-el-faro-y-le-parc.jpg*
26. *Pontes que ligam alguns pisos das duas torres • disponível em http://www.vasa.com.ar/DocVasa/imagenes/obras/faro-1.jpg*
27. *Torre YFP Repsol • disponível em http://www.fujitec.com.ar/imagenes/fotos/Repsol.jpg*
28. *Torre YFP Repsol. Jardim de inverno na fachada • disponível em http://www.skyscrapercenter.com/images/albums/userpics/10005/TorreRepsolYPF_Ext-Street_(c)LERA.jpg*
29. *Morfologia dos quarteirões-torre • Material desenvolvido pelo autor*
30. *Exemplo da torre YFP Repsol • Material desenvolvido pelo autor sobre foto disponível em http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Archivo:Torre_Repsol_009.jpg*
31. *Exemplo das torres El Faro • Material desenvolvido pelo autor sobre foto disponível em http://static.urbarama.com/photos/medium/10715.jpg*
32. *Vista de Puerto Madero desde a margem Oeste dos diques • disponível em http://megaconstrucciones.net/images/puertos/foto/buenos-aires-puerto-25.jpg*
33. *Vista desde as torres onde se visualiza a Costanera Sur e espaço que se destinava à Lagoa dos Coypos • disponível em http://www.argentinaenimagenes.com/Reserva%20ecologica%20costanera%20sur,%20puerto%20madero%20(47).JPG*
34. *Parque Maria Eva Duarte Perón • disponível em http://www.puertomadero.com/IMG/parques4a_gde.jpg*
35. *Parque Micaela Bastidas • disponível em http://www.puertomadero.com/IMG/parques2a_gde.jpg*
36. *Parque Mujeres Argentinas • disponível em http://arqa.com/wp-content/uploads/2009/01/300-pma2.jpg*
37. *Parque Mujeres Argentinas. Vista noturna • disponível em http://www.casaarmando.com/imagenes/contenidos-arq/imagen4-articulos.jpg*
38. *Morfologia do quarteirão-torre • Material desenvolvido pelo autor*
39. *Morfologia do quarteirão-tipo da cidade histórica • Material desenvolvido pelo autor*
40. *Quarteirão-tipo de Puerto Madero. Dique 2 • Material desenvolvido pelo autor*
41. *Edifício Madero Plaza • disponível em http://www.trademstyle.com.ar/wp-content/uploads/2014/03/Madero-Plaza-Aisenson-01.jpg*
42. *Vista área sobre as duas ilhas urbanas de Borneo-Sporenburg • disponível em http://www.west8.nl/images/dbase/58.jpg*
43. *Esquema das duas ilhas urbanas de Borneo • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*
44. *Esquema do dique 2 de Puerto Madero • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*
45. *Mapa da cidade que permite identificar as duas Avenidas (vermelho) e o espaço compreendido entre elas (verde) • Material desenvolvido pelo autor*
46. *Vista área sobre a cidade que permite identificar as duas Avenidas e o espaço compreendido entre elas • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*
47. *Fotografia desde a Avenida Alicia Moreau • disponível em http://static.panoramio.com/photos/large/42171196.jpg*

48. *Traseiras dos depósitos portuários • disponível em LARIVIÈRE, Felisa. Puerto Madero. Buenos Aires: Ediciones Larivière S.A. 1999. p.71*

49. *Traseiras dos depósitos portuários reconvertidos • disponível em LARIVIÈRE, Felisa. Puerto Madero. Buenos Aires: Ediciones Larivière S.A. 1999. p.70*

50. *Esquema do percurso pedonal efetuado desde a Praça de Maio até à área de Puerto Madero • Material desenvolvido pelo autor sobre foto satélite disponível em "Apple Maps"*

FAUP • 2014

DISSERTAÇÃO DE MESTREDO INTEGRADO EM ARQUITECTURA