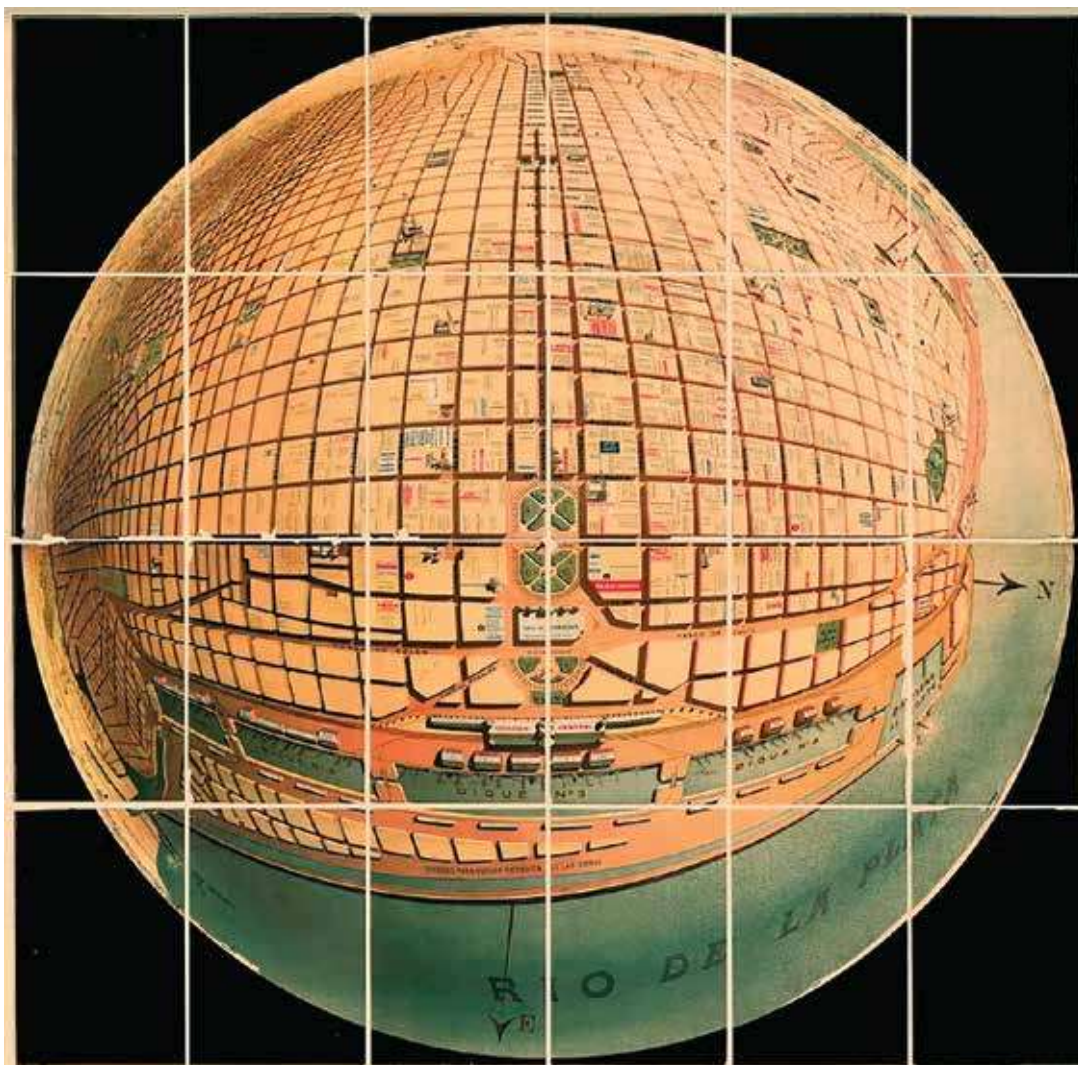


UTOPIÁS DE BUENOS AIRES



**EXPOSICIÓN “UTOPIÁS DE BUENOS AIRES”
CEDODAL . OEI . BCN**

IDEA Y PRODUCCIÓN

Ramón Gutiérrez

COORDINACIÓN

Patricia Méndez

PREPARACIÓN DE LOS PANELES

Ramón Gutiérrez

Francisco Girelli

Franco Damián Marenzana

Elisa Radovanovic

Pablo Tomás Beitía

Julio Cacciatore

Fernando Martínez Nespral

Nicolás Ferrino

Graciela Fasulo

Patricia Méndez

Oscar Andrés De Masi

Roberto Bonifacio

DIAGRAMACIÓN DE LOS PANELES

Marcelo Bukavec

Director responsable:
Alejandro Lorenzo César Santa

Diseño, compaginación y corrección:
Subdirección Editorial, Biblioteca del Congreso de la Nación

© Biblioteca del Congreso de la Nación, 2023
Alsina 1835, CABA
Impreso en Dirección Servicios Complementarios
Alsina 1835, 4.º piso, CABA
Buenos Aires, octubre de 2023
Impreso en Argentina
Queda hecho el depósito que previene la ley 11.723

ISBN en trámite

UTOPIÁS DE BUENOS AIRES



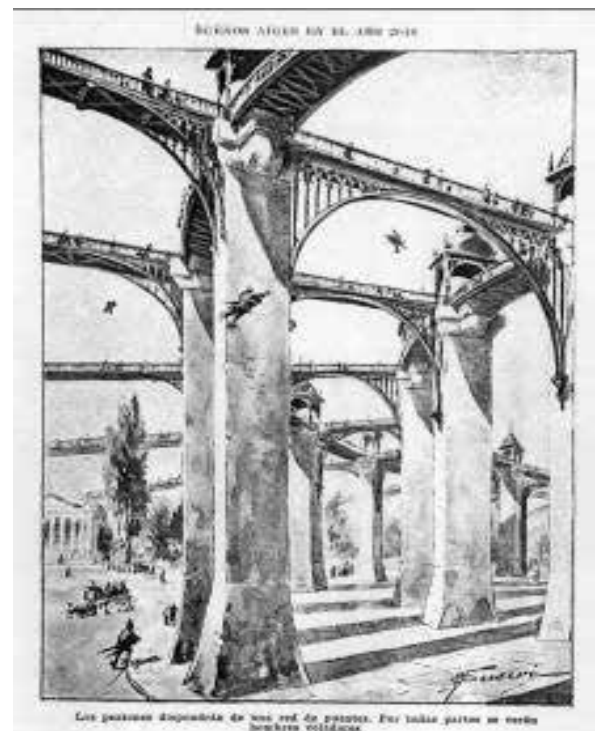
BUENOS AIRES DE PAPEL. PROYECTOS Y UTOPIÁS

Los habitantes de Buenos Aires siempre han estado convencidos del “destino peraltado” que señalara Ortega y Gasset como auto-percepción de los argentinos. En buena parte de los porteños existe una tendencia a la grandilocuencia, un rasgo de personalidad que nos hace aparecer ante los ojos extranjeros como autosuficientes y soberbios.

La ciudad, a la cual sus habitantes quieren entrañablemente, les parece a la vez perfectible y digna de los mayores gestos y gastos en su ponderación. Las crisis económicas han hecho que nos replanteáramos el alcance de estas intervenciones, desmoronando la certeza de un progreso infinito que nos llevaría a ser “La París de América” o, según Le Corbusier, “La Nueva York del Sur”.



Imaginario de Nueva York
la ciudad de los rascacielos en 1900



Buenos Aires, la “Nueva York del Sur”
no podía ser menos. Pebe. 1910

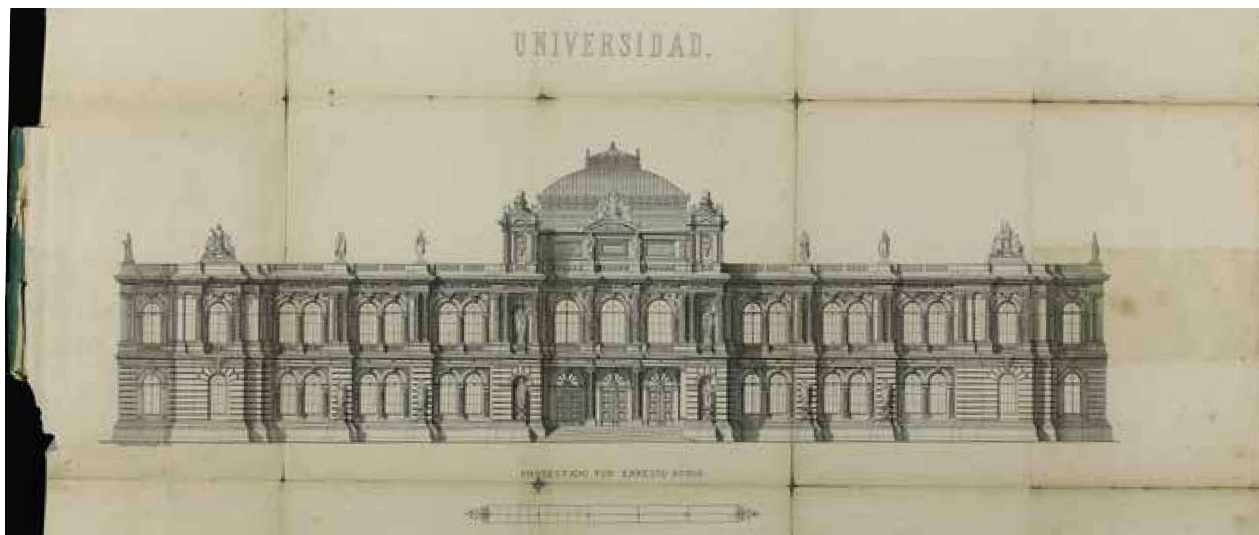
Hoy esas figuras se han reducido a la más acotada “Reina del Plata”. Nos queda también un legítimo pero inconsistente orgullo de ser campeones de torneos marginales que solo nosotros creamos y creemos: el de la calle más larga del mundo (av. Rivadavia), o el de la calle más ancha del mundo (av. 9 de Julio), entre otros.



Avenida 9 de julio, la más ancha del mundo.

La autosuficiencia se ha manifestado en diversas oportunidades históricas en el autoritarismo con que se actúa sobre una ciudad que reclama una participación ciudadana creciente, rechazando la larga trayectoria de voluntarismos y prepotencias.

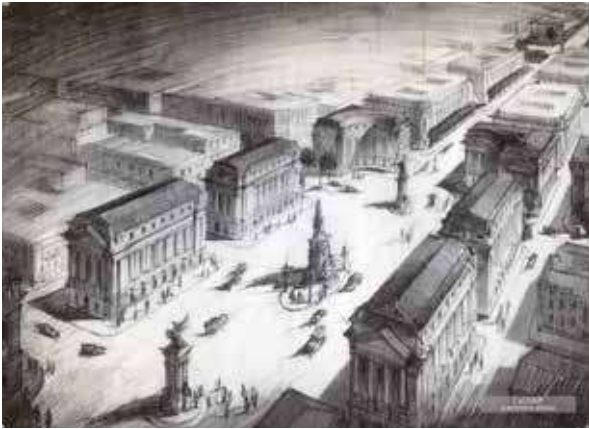
Pareciera que a los habitantes de Buenos Aires nos gustara instalarnos en el futuro y menospreciar lo que tenemos en el presente. Ello ha originado la pérdida de parte de un pasado que, sin embargo, es el que mostramos —aun mutilado— como uno de los mayores orgullos de la ciudad. Esta actitud dual está arraigada en el porteño que sueña futuros diferentes de ese pasado y, a la vez, pondera ante el visitante los testimonios supérstites del mismo. En 1880 la capitalidad obligó a construir los edificios públicos de gobierno y administración. Muchos de ellos quedaron en proyectos y hasta el presente no se han concretado, como la sede de la Universidad o el Museo Nacional de Bellas Artes. La voluntad de cambio es uno de los rasgos propios de la psicología



Proyecto para la Universidad de Buenos Aires.
Arq. Bunge. 1878

del porteño, que ve en la dinámica y en la movilidad la razón de una vitalidad peculiar de la ciudad. Diferencia el barrio suburbano del centro donde está “el hombre que está solo y espera” dominado por el nervio, la pulsión, la fricción y la competitividad. El centro, que no es exactamente el “centro histórico” sino ese núcleo vital de la ciudad política y económica, crea un imaginario en el cual se reconocen los porteños más allá de su pertenencia en la geografía local de la ciudad.

La Plaza de Mayo ratifica la centralidad y es el escenario no solamente de la vida de Buenos Aires sino la caja de resonancia del país. La centralidad se mantiene a través de los siglos por este reconocimiento vital de la memoria. Como veremos, hubo reiterados intentos de vaciarla de contenidos y significados patrimoniales o de alterar sus condiciones funcionales.



Plaza de Mayo afrancesada
sin sus edificios públicos simbólicos

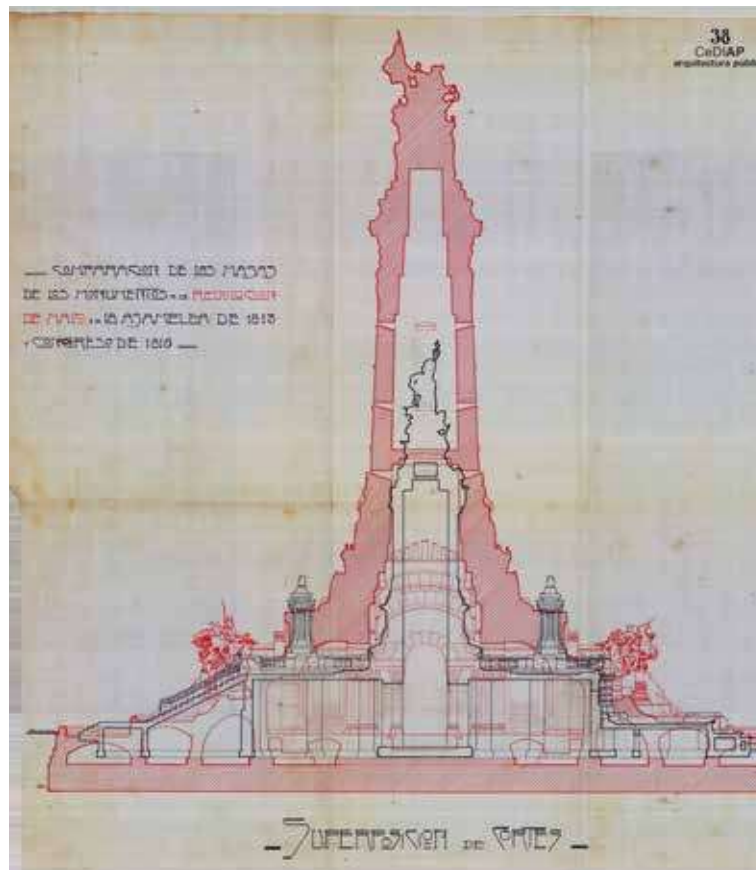


Plaza de Mayo con nueva Municipalidad en 1934

La grandilocuencia y la autosuficiencia nos han hecho exigentes. Nada de lo que tenemos nos conforma plenamente. Nos exigimos rápidos y profundos cambios cimentados no en lo que somos (que es justamente lo que deseamos cambiar) sino en lo que deberíamos ser (cuya modelística variada ha sido también errática en nuestra historia urbana).

Así transformamos la Pirámide de Mayo, primer monumento a nuestro inicial grito de libertad, porque era demasiado chica. Luego de agregarle estatuas y elevarla nos pareció, años más tarde, que eso era inadecuado. Nuestros próceres (Mitre y Sarmiento entre otros) propusieron demolerla, alegando que ya no era la original y que bastaba con guardar algunos ladrillos de ella. Otros propiciaban un monumento colosal y exigían que la vieja Pirámide se guardara dentro de él.

Esto explica el entusiasmo que generó el proyecto de Monumento a la Independencia que triunfó en el concurso de 1908: arrasaba con la plaza de Mayo y su entorno. La plaza se convertía en el Monumento y la Pirámide quedaba efectivamente adentro, por lo que se procedió a trasladarla en 1912 hacia el centro del espacio (donde hoy está). La crisis económica de la Primera Guerra Mundial frenó este proceso “renovador” y dejó el monumento de los italianos Moretti y Brizzolara en el papel.



Monumento a mayo con la pirámide adentro.
Arq. Moretti. CEDIAP. 1910

Proyectos e intervenciones sobre la traza de la ciudad

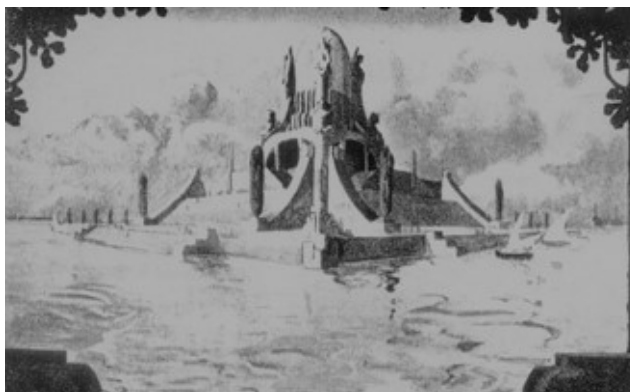
También el elemento más persistente de nuestra identidad urbana, la traza de la ciudad, se vería afectada por proyectos de crecimiento y transformación. Ratificando esa voluntad de integrar el Río de la Plata como elemento dinámico en la vida de la ciudad, fueron tempranos los proyectos de urbanización sobre el curso de agua. Al ser Buenos Aires una ciudad puerto, dicha zona pasa a ser objeto de proyectos inmobiliarios desde etapas muy tempranas. La materialidad misma de Buenos Aires y la oposición de la ciudadanía fueron un obstáculo insalvable para el modelo ideológico de Rivadavia, cuyos proyectos de nueva ciudad preferían avanzar sobre el Plata antes que cruzar el río Salado.



La ciudad avanzó sobre el río.
Reconstrucción Arq. Boselli y Raponi.

La valorización de la zona portuaria engendró tempranamente, en 1824, un proyecto del comerciante inglés Guillermo Micklejohn que planteaba ganar tierras al río (como después se hizo) y urbanizar la costa. Este proyecto de ciudad ideal “New Town” mantenía una trama ortogonal de 54 manzanas rectangulares formadas sobre una superficie de 137 hectáreas ganadas al río. Una ciudad, que dominaba poca parte de su entorno próximo y, teniendo todo el territorio de la planicie pampeana para crecer, mostraba su dominante vocación portuaria, desprendiéndose de su continente en busca de los muelles ultramarinos y el uso utilitario del río. Más cerca, eso sí, de Inglaterra.

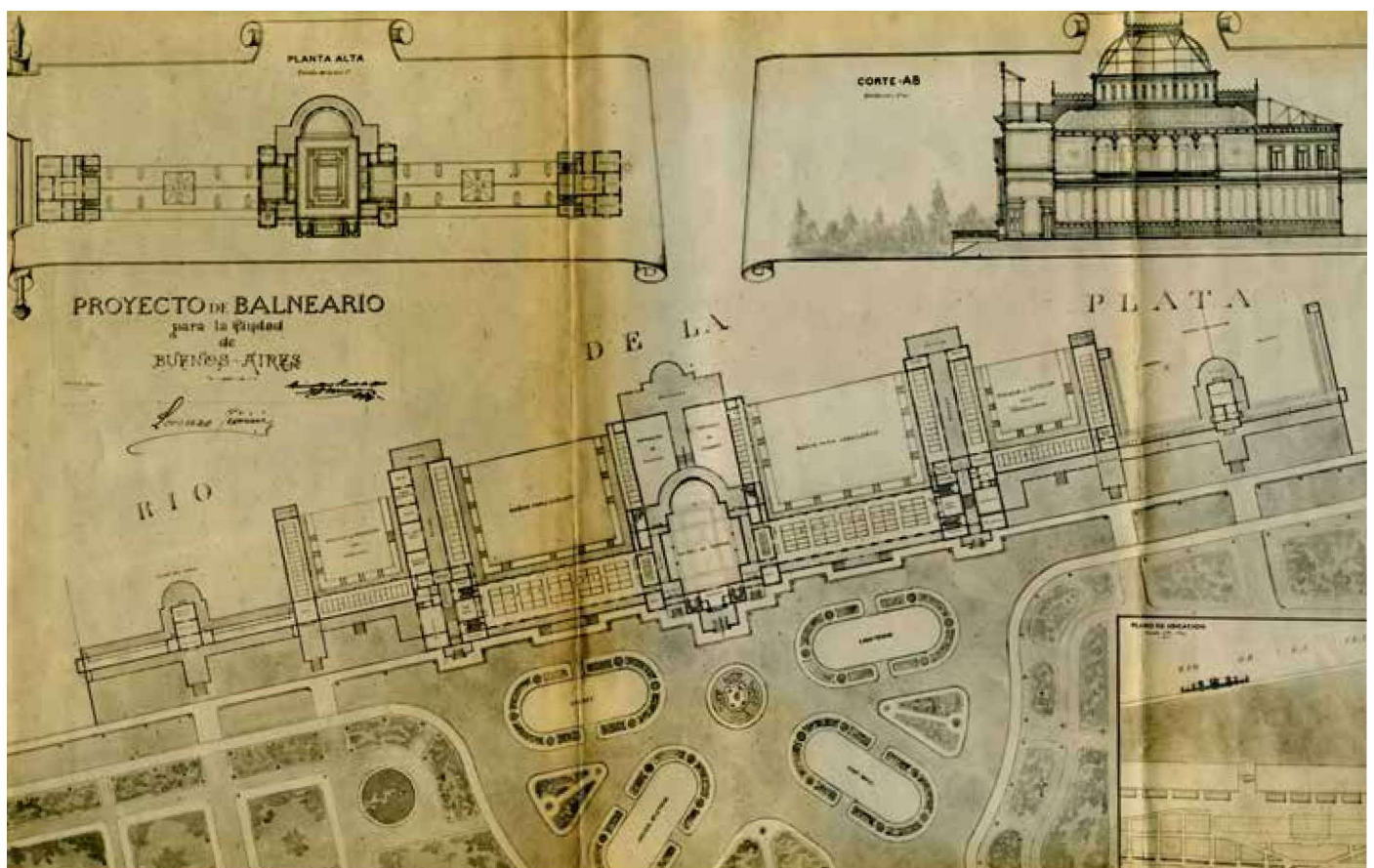
A mediados del siglo XIX aparecerían nuevos intentos de crecimiento sobre el río, siempre concebidos como una extensión de la ciudad con tierras mejor valuadas según se acentuaba su proximidad al “centro”. En 1853 hubo un proyecto de puerto y ciudad de Gabriel Joaquín Tudury, reiterado en 1875 por otro comerciante, Martín Berraondo, quien adicionaba 88 manzanas y dos plazas ocupando la costa en extensión. No faltarían nunca monumentos conmemorativos o equipamientos lúdicos.



Panteón de Argentinos ilustres en el Río de la Plata.
Eduardo Pelegrí. 1913



Balneario en el Río de la Plata.
 Buenos Aires.
 Lorenzo Fiorini. 1900



Balneario en el Río de la Plata.
 Buenos Aires.
 Lorenzo Fiorini. 1900

Las diagonales como solución urbana

Los años del Centenario de Mayo fueron propicios para las euforias urbanísticas. A pesar del alto costo de las expropiaciones que había generado la apertura de la avenida de Mayo, no faltaban proyectos como el de Muñoz González, en 1907, creando las “Cities” Norte y Sud, para lanzar desde ellas prolongadas diagonales que vendrían a constituirse en la novedad emblemática de aquellos años. Manteniendo la tendencia internalizada de la “centralidad”, proponía una estación subterránea de tramways bajo la plaza de Mayo. Desde antaño la misma plaza había sido objeto de estas incursiones proyectuales subterráneas, que incluían galerías, mientras se desataba la fantasía de volver aéreos los tramways colgándolos de los edificios.



Tranvías eléctricos colgados de los edificios de Buenos Aires

La llegada de Joseph Bouvard, el urbanista de París, sacralizó las diagonales y marcó una impronta precisa en la traza de Buenos Aires, cuyo modelo indiscutido sería la capital francesa. Claro está que la modificación tomaría décadas y solo se concretaría parcialmente. Bouvard no se privó de dejarnos un amplio proyecto de 32 diagonales que surcaban todo el plano para generar notables negocios inmobiliarios. Seguramente algunas de ellas le habían sobrado de una intervención similar en Estambul.

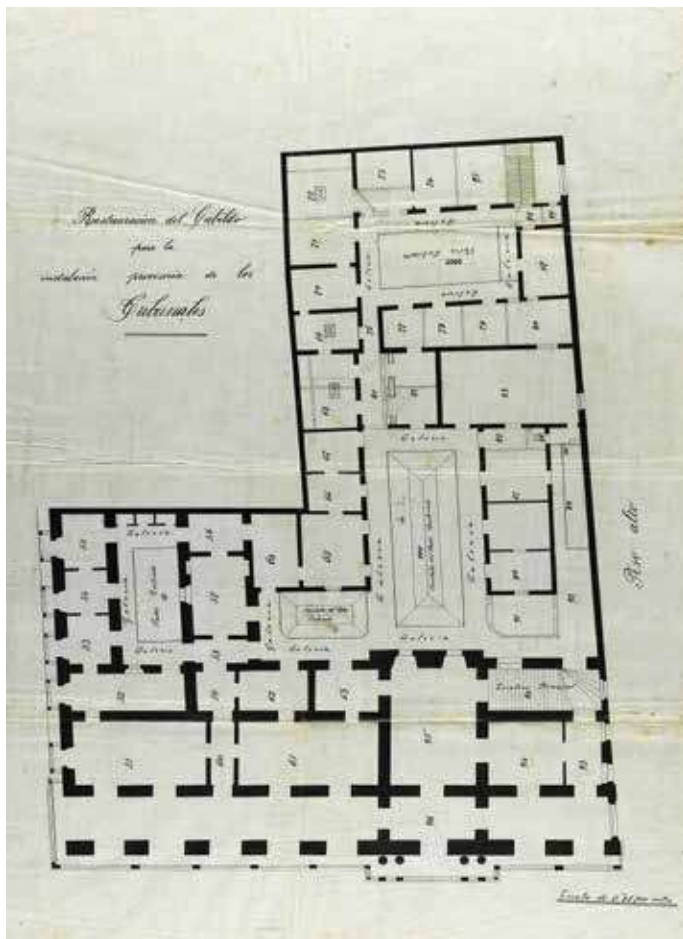
El pensamiento Beaux Arts introdujo también la insalvable premisa de una “estética edilicia” que trataría de aproximarnos al modelo urbano parisino. Fue la tarea que el intendente Carlos Noel encomendó a la Comisión de Urbanización del Municipio en 1925: poner en evidencia estas preocupaciones, que llevarían a potenciar las propuestas del paisajista francés Jean-Claude-Nicolas Forestier, devenido urbanista, y de René Karman, quien educaba a los arquitectos porteños.

La aspiración de la modernidad: el nuevo horizonte

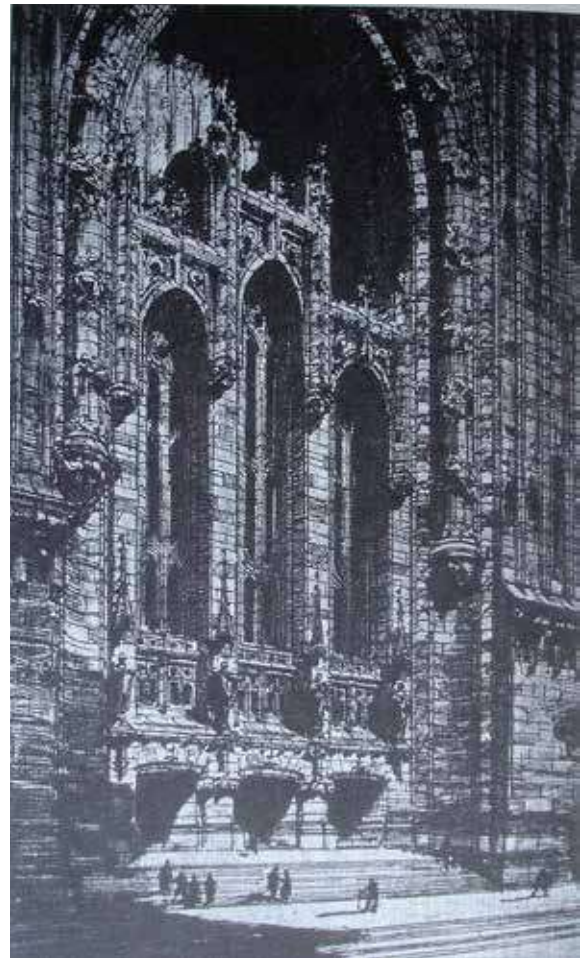
Ya en esos momentos los intentos de transformación para una nueva caracterización “moderna” del área central de la ciudad incluían la demolición del Cabildo y de la Catedral –cuya fachada, pese a su origen francés, era considerada una “monstruosidad arquitectónica”. Igual suerte correrían la Municipalidad y la Casa Rosada. Esto como anticipo de una gran apertura al río; allí se emplazaría un conjunto de ministerios y otros edificios públicos sistematizados, permitiendo a la ciudad mostrar la importancia que sus gobernantes y habitantes le conferían, y cuyo propio patrimonio no lograba testimoniar.

La descentralización era una idea que, acompañada por las zonificaciones funcionales fomentadas desde los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), planteó hipotéticas intervenciones de desplazamiento de los edificios del Gobierno nacional y del municipal. En muchos casos se buscaba el baricentro geográfico de la ciudad, como si la equidistancia asegurase una relación más efectiva entre el antiguo centro y los barrios periféricos.

En la década del 30 la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas se lleva las palmas, al proyectar la



Conversión del Cabildo en Palacio de Tribunales con claraboyas en los patios.
 Arq. J. A. Buschiazzo. 1895



Proyecto de Catedral neogótica para Buenos Aires.
 Arq. Palanti



Museo de Ciencias Naturales.
 Arq. G. Jarry. CEDIAP. 1926

demolición de todos los edificios históricos y la construcción de grandes rascacielos ministeriales. En esos años este ministerio erige su propia sede en el medio de la traza que habría de tener la Avenida 9 de Julio, justamente para impedir que alcanzara las dimensiones planeadas por los urbanistas. Es el mismo edificio que el presidente Menem quería demoler en 1996 para ganar 200 metros de autopista urbana.

La década del 30 es especialmente rica en esta suerte de evasiones de la realidad y apuestas por el “futuro peraltado”. No



Avenida de Mayo sistematizada en edificios de altura.
Arq. Bacci

solo desde las oficinas públicas se piensa en grandes proyectos de profunda cirugía urbana, sino también desde la acción profesional. Podríamos en realidad comenzar con el arribo de Le Corbusier en 1929 y sus predicciones sobre la ciudad, incluyendo su Plan para Buenos Aires, proyectado conjuntamente con algunos de los arquitectos del Grupo Austral (Kurchan, Ferrari Hardoy, Bonet).

La ciudad tenía que ser otra cosa

Le Corbusier quedó impactado con Buenos Aires y, más allá de su presunta predestinación, le fascinaban la dinámica de su congestión y movilidad, el hacinamiento y su incoherencia urbana. El “Plan Director” para Buenos Aires fue publicado en la revista *La Arquitectura de Hoy* en 1947. Le Corbusier valoraba en Buenos Aires la fuerza, la geografía, la topografía y “la palanca irresistible de las posibles valorizaciones”, todo unido a su fe determinista en la “nueva civilización”. Escribía estas cosas en Europa, viviendo horas dramáticas; en América era posible construir una ciudad cuando en el viejo continente se las destruía. Creía en el destino de Buenos Aires: lugar de relevo entre Argentina, Europa y los Estados Unidos, es y será cada vez más un puesto de mando.

Uno de los problemas que planteaba era la necesaria aniquilación de la división espacial y social generada por el eje de la avenida de Mayo, que dividía al Norte la ciudad rica y al Sur la pobre, lo que si bien aún subsiste, se atenuó en los años subsiguientes. Aquella idea que Le Corbusier esbozara en 1929 sobre la “apertura” de la ciudad al río siguió vigente en el nuevo plan. Así afirmaba que Buenos Aires ha olvidado este gran camino de agua que le trae las riquezas del mundo, sin mencionar que por allí también se iban las riquezas del país.

Avanzando en una plataforma sobre el río, Le Corbusier colocaba en cinco rascacielos “La Cité” de negocios y oficinas, buscando el perfil futurista. Así, mientras por un lado concentraba la ciudad y reducía su extensión sobre el territorio, proponía ganar terreno hacia el río en una costosísima operación.

Este escapismo hacia el mundo de la imaginación, que se despegaba de la realidad y prescindía de la ciudad existente, fue

probablemente la mejor lección que dejó Le Corbusier a muchos urbanistas argentinos, que desde ese momento apelaron más a la teoría que a la realidad, formulando decenas de planes reguladores destinados a exhibirse y guardarse en el cajón de algún funcionario, pero jamás a servir de instrumento activo a la construcción de la ciudad.

Le Corbusier nos ofrecía así “una operación fructuosa”: construir sobre columnas en el río “la Cité” de negocios. Terreno artificial coronado por cinco rascacielos: ¡Qué valorización! ¡Qué fuente de riqueza para la Municipalidad! Y entonces ¡qué situación prestigiosa para la Cité de negocios: un puesto de mando a la cabeza de la Argentina, la proa en el río! Como se ve, el maestro no era insensible a las tentaciones de la especulación. Colocó premonitoriamente la city financiera en el corazón de la ciudad y la cité de negocios en el “puesto de mando” del país.

El urbanismo del CIAM desconocía “el corazón de la ciudad” en Buenos Aires

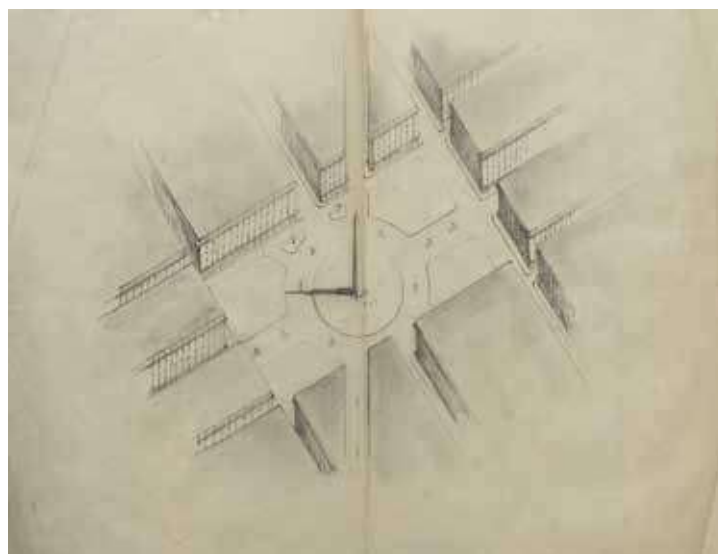
En los años subsiguientes los estudios de Bereterbide, Vautier y Otaola para centros cívicos nacionales y municipales, o los de Jorge B. Hardoy para la façade de ville sobre el puerto (aquella imagen que debían ver los turistas que llegaban por barco), incluían también la demolición de múltiples edificios públicos y monumentos históricos de la ciudad.

Esta apuesta a la “modernidad” era compartida por la rancia aristocracia que, aun venida a menos, soñaba todavía con la “París de América”. En 1927 José Guerrico exigía que la remodelación de la plaza de Mayo hiciera recordar a los argentinos la plaza de la Concorde. Y hasta Jerónimo Rocca, impulsor de “Los Amigos de la Ciudad”, expresaba que era positivamente conveniente demoler la actual Casa de Gobierno.

Las cirugías urbanas iban acompañadas de la idea de “sistematización” y “normalización” de alturas. La experiencia de la diagonal Norte fue en este sentido emblemática. Si contemplamos el dibujo de Alberto Prebisch para el Obelisco (1936) veremos que la avenida 9 de Julio iba a ser sistematizada con edificios “modernos” de similar altura. Un ensueño parecido al que planteara en 1909 Pedro Luro, con aburridos palacetes afrancesados, al idear la apertura de esta avenida Norte-Sur. El urbanista Carlos della Paolera, al diseñarla, propuso una fuente con agua emergente en el sitio de la plaza de la República. Pero la fuente no pareció constituir el emblema que la obra requería.

El Obelisco, cuya iniciativa puede atribuirse a Atilio Dell’Oro Maini y a su amigo Alberto Prebisch, configuró un espacio que definía el espíritu neutro del porteño. Un símbolo sin contenidos precisos, testimonio de la ciudad cosmopolita en una abstracción inocua. Ezequiel Martínez Estrada escribió que el Obelisco fue realizado como un acto agresivo de los hombres significativos de la actualidad, con su falta de respeto y de amor al pasado pero con su falso orgullo del porvenir. La erección de aquel simulacro no es un nuevo ornamento de la ciudad sino una réplica del Viejo Monumento [la Pirámide de Mayo]. Se quiso demostrar que los constructores del porvenir superaban a los constructores de la nacionalidad.

Esta mirada crítica de los hombres de letras sobre las intervenciones que sufría la ciudad, omite percibir otras facetas de la



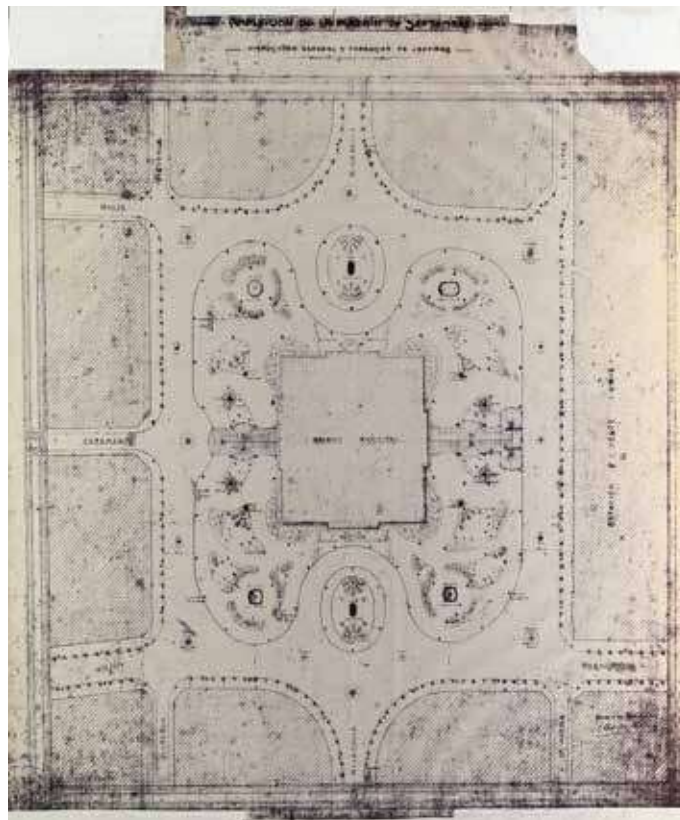
Proyecto de Obelisco en avenida angosta y edificios homogéneos.
Arq. Prebisch. 1936

realidad, por ejemplo que hoy el Obelisco es el símbolo de Buenos Aires, y los propios poetas lo relacionan con el “palenque” al cual debió atar Garay sus caballos en la fundación de la ciudad...

En 1933 la Sociedad Central de Arquitectos propuso la creación de un “Centro Cívico Gubernativo” integrado por la Casa de Gobierno, los ministerios, el Archivo General de la Nación, la Casa de Moneda y “otras dependencias hoy dispersas”. Estas ideas tomaron fuerza con motivo de la realización en Buenos Aires del I Congreso Argentino de Urbanismo, donde los más diversos proyectos y sueños se volcarían con notable entusiasmo. Así Jorge Kálnay recomendaba convertir la Catedral en un Panteón ubicado en el centro de la plaza de Mayo, luego obviamente de demoler la Casa Rosada y levantar atrás dos edificios gemelos para Ministerios de Guerra y de Marina. El primero de ellos se realizó con la poca fortuna que hoy puede apreciarse; el segundo “mellizo” proyectado por el arquitecto Pibernat no llegó a concretarse.

También se sumaría al coro de los transformadores el arquitecto José Hortal, Director Nacional de Arquitectura, que desde 1934 venía impulsando la demolición de todo el conjunto central de la ciudad. El ensanche de la plaza de Mayo comprendería también la supresión de la actual Casa de Gobierno, adefesio arquitectónico; insalubre y caro edificio administrativo. Además de sistematizar edificios y rectificar ochavas, Hortal no se privaba de proponer elementos decorativos como dos grandes columnas que sirvan de arranque a la monumental escalinata de entrada a la Plaza, símbolos de nuestras dos grandes efemérides históricas: 25 de Mayo y 9 de Julio. También en el cruce de las diagonales y avenida de Mayo construía una nueva catedral o, en su defecto, un arco de triunfo. Aunque no faltaba retórica para justificar estos disparates, por suerte faltaron los recursos económicos para llevarlos a la práctica.

Alejandro Bustillo pide simultáneamente hacer todos los edificios del entorno de la plaza con fachadas de piedra y recovas,



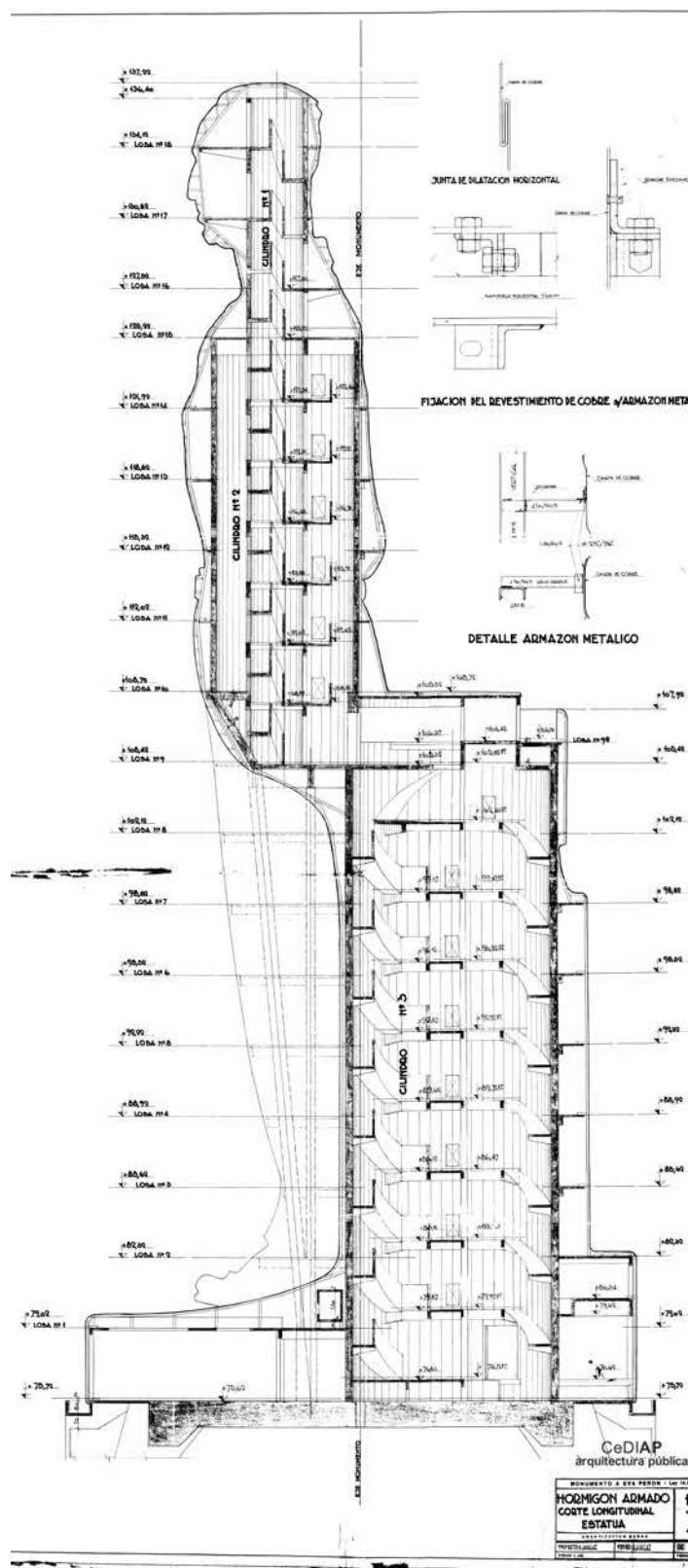
Proyecto para instalar Municipalidad en Plaza 11 de septiembre. Arq. Thays. 1911

ornamentadas con arcos de triunfo y “estatuas ecuestres de los héroes”. Federico Laas y Alberto Blanco avanzan más allá con proyectos de centros de Gobierno, centros municipales y centros cívicos, destinados “a las grandes reuniones patrióticas, deportivas y culturales” realizadas siempre en marcos de “dignidad” y de “grandiosidad”. Estos proyectos traen aparejada en 1936 la formación de una comisión especial, integrada por Jerónimo Rocca, Fermín Bereterbide, Pascual Palazzo y Ernesto Vautier, quienes proponen trasladar el centro de Gobierno de la plaza de Mayo a la avenida 9 de Julio.

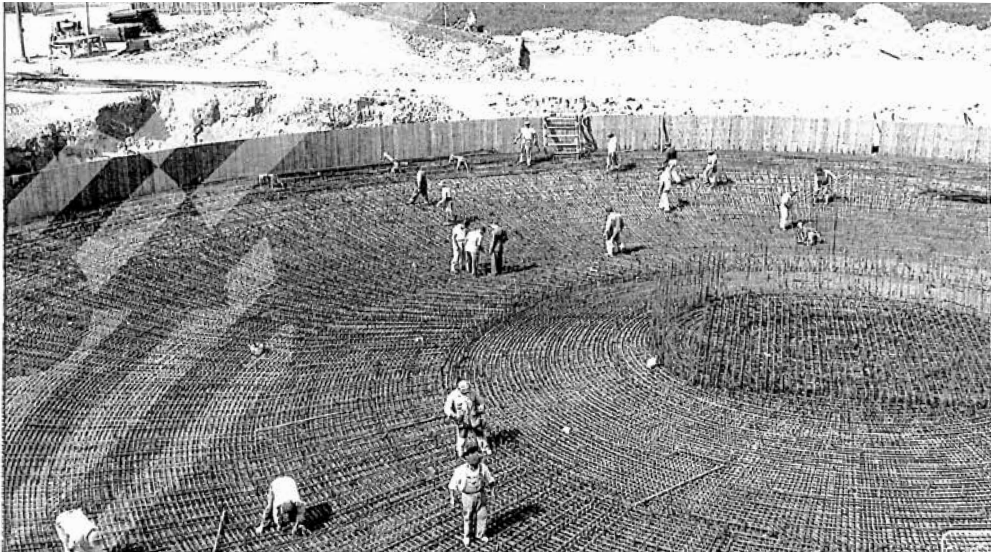
El urbanista Carlos della Paolera exponía las motivaciones de buena parte de los propulsores de la descentralización: los

habitantes quieren llevarse el futuro Palacio Municipal a cada una de las manzanas de enfrente a las propiedades que poseen. Y advertía sobre los proyectos faraónicos que terminarían con el “loteo del Río de la Plata”. Algo que recurrentemente aparece con los anuncios de la “aeroisla”.

En la década del 50 comenzarán los grandes monumentos escultóricos conmemorativos vinculados a las promociones políticas e históricas.



Proyecto Monumento al Descamisado. Corte. L. Tomasi



Proyecto Monumento al Descamisado.
Basamento de hierro construido.
L. Tomasi



Monumento al Descamisado propuesto por
Arq. Guido de la Universidad Nacional del Litoral

Hacia la ciudad de los negocios inmobiliarios

La recurrente megalomanía de los gobernantes y su consiguiente autoritarismo han causado en la ciudad ruptura de barrios, pérdidas de patrimonio y una actitud de especulación inmobiliaria que, como bien advirtiera della Paolera, nació de aquella falsa idea de que “todo lo que no sea calle debe edificarse”. En algunos momentos históricos la ciudad permitió obtener un lucro rápido aprovechando sistemas de concesiones que enajenaron parte de la costa del río, y que han ido creciendo con rellenos a expensas del interés general. En nuestro siglo, retazos de tierra pública que subsisten son privatizados para desarrolladores urbanos que construyen unidades de habitación de alto costo. Al porteño le gusta invertir en ladrillos, aunque después se queja de las leyes de alquileres y mantiene buena parte de las unidades de vivienda desocupadas.

Así, las antiguas utopías de la ciudad sobre islas loteadas en cuadrícula, que plantearan proyectos del siglo XIX, continúan entusiasmando a los ejecutivos. Aeropuertos, torres comerciales y hasta una enorme cruz con restaurante en la parte superior, propuesta por Amancio Williams —autor, por otra parte, de uno de los esquemas de “aeroisla”— dan testimonio de estos efímeros pero recurrentes entusiasmos.

Desvanecida la nostalgia de la “Corrientes angosta” que cantara Marechal, las autopistas impulsadas por la dictadura militar surcan el espacio urbano, cruzan antiguos barrios, pasan por encima del parque Chacabuco y marcan la nueva relación de fuerzas del automóvil que se va apoderando de los espacios de la vida ciudadana. La sucesión de demoliciones ha dejado finalmente una impensada Reserva Ecológica que recupera la circunstancia ambiental de flora y fauna, característica del paisaje de la ciudad cuando fue fundada.

Proyectos de recuperación urbana de la costa como el de Puerto Madero han sufrido, también, el distorsionado efecto de las presiones de la especulación inmobiliaria, avanzando sobre el espacio patrimonial recuperado y cambiando su escala y sus condiciones ambientales.

Luego, en extravíos voluntaristas de la democracia, se resuelve sin consulta ciudadana la creación de una nueva capital en la Patagonia. Esto generó, por poco tiempo, una Buenos Aires jurídicamente gris, mientras avanzaba hacia el Sur otra utopía de papel, impulsada por funcionarios incapaces de transformar los gestos en gestas que hubieran requerido un entusiasmo nacional.

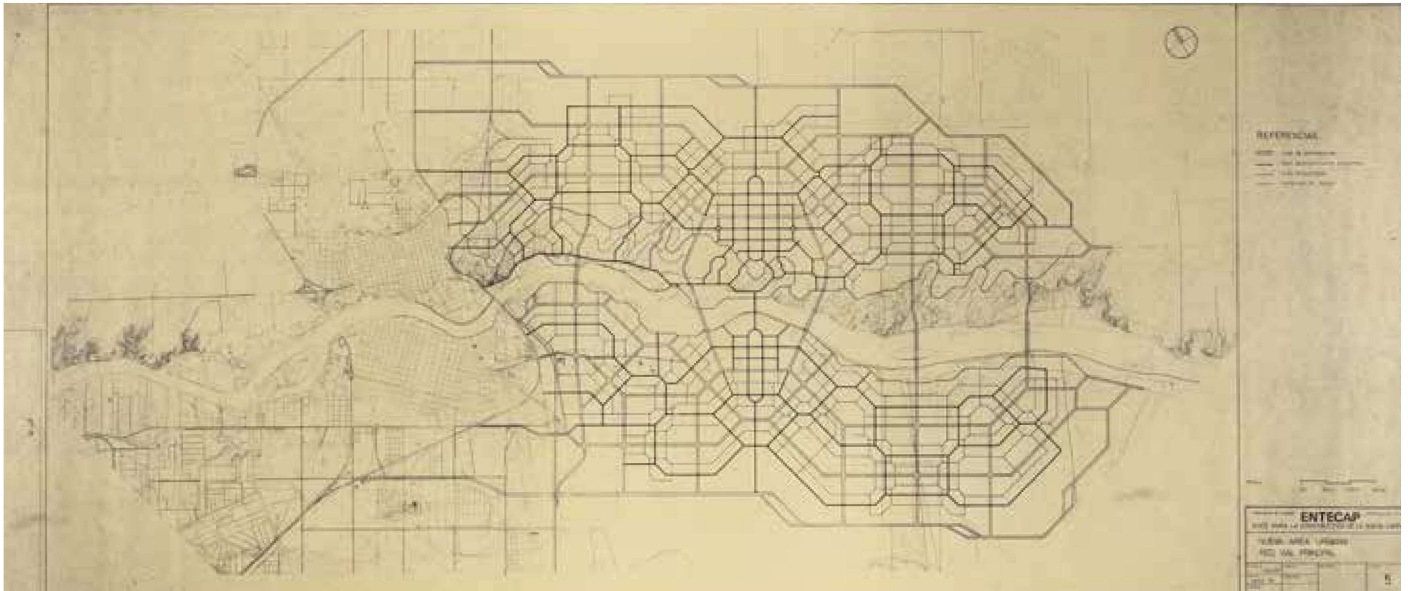
Finalmente, Buenos Aires pasó a tener su propio Gobierno y su Legislatura, ratificando unas modalidades de participación



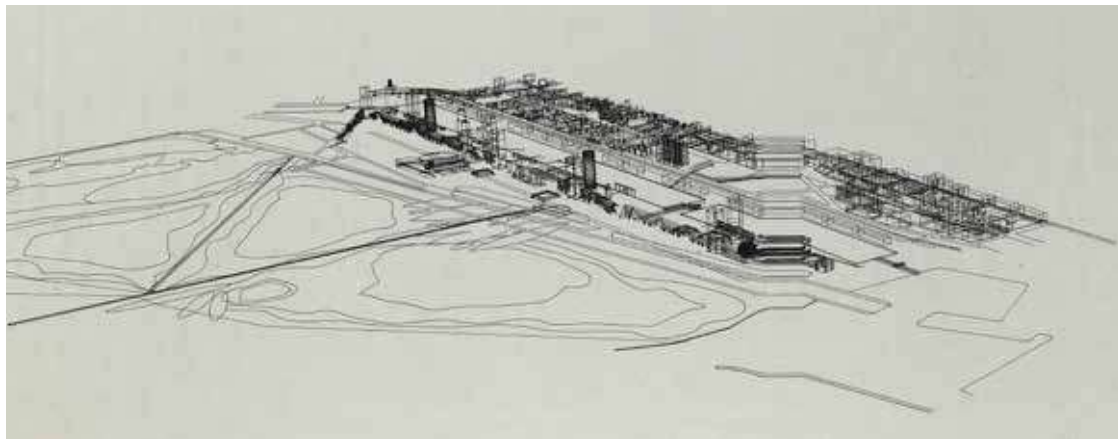
Situación geográfica de Viedma
y Carmen de Patagones



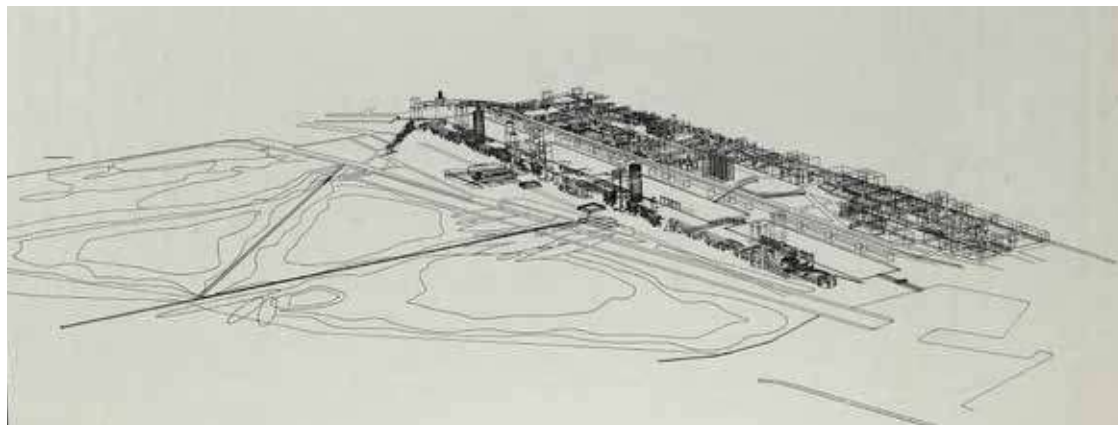
Fotografía satelital de Viedma-Patagones 1986



Traza general de la Nueva Capital



Parcelario de la Nueva Capital



Formato genérico de ocupación de la Nueva Capital

ciudadana, la creciente conciencia de sus vecinos sobre el uso adecuado de los espacios públicos y la acción sostenida en defensa de un patrimonio abarcante. La ciudad intenta también promover vivencias pluralistas evitando embanderamientos globalizantes.

A veces estas decisiones de alto impacto político responden a la necesidad de eludir otros debates pendientes o producir una movilización de euforia, reconocimiento o prestigio intelectual. Luego de algunos intentos fallidos, como el conjunto de vi-



La ciudad bajo dominio político, lo fue antes y lo es ahora.
Una participación plural es una utopía deseable.

viendas que se denominaría “Ciudad Isabel” en 1975, se perfilaron los desmanes de la dictadura. El intendente Cacciatore buscó paliar el efecto de los miles de demoliciones causadas por las autopistas urbanas, creando el “Disney World” del parque recreativo Interama en Villa Soldati. Allí se invirtieron ingentes sumas en juegos electrónicos de tecnología de punta y la supuesta torre-mirador más alta del continente.

El presidente Menem promovió la iniciativa de su funcionario el doctor Liotta para concretar su “Silicon Valley” internacional, a partir de una donación de 300 dólares que le hizo un amigo al doctor Liotta, según nos explicó a los científicos del CONICET. El diseño del pentágono y algunas fotos alusivas de los funcionarios acompañaron la promoción periodística y el estruendoso silencio definitivo. Similar trayectoria tuvo el espectacular Polo Audiovisual que se habría de realizar en la desalojada isla Demarchi, próxima a la urbanización del “country urbano” de Puerto Madero. El conjunto, cuya licitación ganó en el año 2012 la firma Riva S. A., incluía un gran edificio en estilo tobogán de 67 pisos y 323 metros de altura, supuestamente el de mayor tamaño del continente.

Con un nuevo carácter, el gobierno de la ciudad encaró en el año 2014, con menos estridencias, la mudanza de la sede municipal al edificio que había realizado el Banco Ciudad en Parque Patricios. Se abandonó la Plaza de Mayo y se vendió el Mercado del Plata, usado para oficinas municipales.

Con los millones de dólares así obtenidos se pagó al Banco Ciudad por su edificio. El Gobierno liberó parte de su antigua sede y del edificio La Prensa, que antes había restaurado a un alto costo. Todo se tramitó sin estruendos publicitarios. El antiguo Mercado del Plata, edificio singular del Movimiento Moderno de los 50, se mantiene cerrado, esperando probablemente una demolición que permita levantar grandes torres sobre la avenida 9 de Julio. La Municipalidad antigua ya mudada y el edificio La Prensa fueron ofrecidos en venta, sin autorización alguna de la Legislatura, en una feria inmobiliaria en Cannes (Francia). La ciudad sigue siendo un negocio, aunque no sepamos para quién.

Intervenciones duras y proyectos sobre el patrimonio

En esa visión del cambio permanente y en la búsqueda de “perfeccionar” el patrimonio edilicio disponible, algunos de los principales edificios emblemáticos de Buenos Aires sufrieron las consecuencias de la mentalidad “ilustrada”. Bajo esta mirada, el patrimonio parece “insuficiente” para expresar toda la riqueza y el imaginario que el porteño tiene de su ciudad y sus méritos.

El Cabildo colonial había sido transformado hacia 1880, agregándose una torre más alta y un tratamiento clásico en consonancia con los tiempos. Al abrirse la avenida de Mayo en 1890 se le rebanaron tres arquerías y se demolió la torre, que quedaba asimétrica. Luego, al abrirse una de las diagonales de Bouvard, se demolieron otros tres arcos ajustando su simetría. En ese punto ya se planteó la demolición total, dejando en un “pabellón estuche” el salón donde se había realizado la Primera Junta, origen de la independencia del país. Por suerte una campaña periodística y la opinión de historiadores lúcidos permitieron salvar lo que quedaba de este Cabildo mutilado y “restaurado” como hoy lo vemos. Todo esto no era suficiente; en la conmemoración del Sesquicentenario, en 1960, se le agregó un pedazo neocolonial, copiando parte de lo que ya se había demolido.

La Catedral, que se mantiene incólume desde que se le agregara el pórtico del francés Catelin en tiempos de Rivadavia, también fue objeto de propuestas. Algunos demolían el pórtico para alzar la fachada diseñada por Sá y Faría en el siglo XVIII (Buschiazzo, 1938); otros la transformaban en un panteón, otros le agregaban torres, o la demolían y la trasladaban a la plaza Las Heras o a la Costanera Sur como parte de un gran centro de Gobierno nacional (Laas, 1934).

La Municipalidad fue objeto de varios proyectos que incluían su demolición, junto con la del Cabildo, para levantar edificios gemelos que formaran una “puerta” de entrada a la avenida de Mayo. Finalmente, solo perdería la aguja que coronaba la esquina y se ampliaría, recuperando un patrimonio edilicio valioso con el edificio adyacente de La Prensa. Hoy ambos ya están semidesiertos por el traslado municipal.

La Casa de Gobierno también era erráticamente tratada por algunos proyectistas urbanos. El francés Norbert Maillart, por ejemplo, proponía agrandarla para situar allí más ministerios; también sugería demoler la parte central para dejar un paso hacia la plaza Colón. Otros varios proponían derribarla y convertir la plaza de Mayo en una gran promenade que se abriera sobre el río. Esta idea le gustó al presidente Agustín P. Justo que comenzó a demolerla, pero el fin de su mandato y la decisión del presidente Ortiz (1938) salvaron el edificio. El reemplazo de la Casa de Gobierno por un gran arco de triunfo no habría de faltar en algunas otras lúdicas propuestas.

La vocación de destruir el centro histórico de la ciudad no se limitó al núcleo fundacional de la plaza. Ya en 1956, el Plan de Antonio Bonet desde el Banco Hipotecario Nacional arrasaba San Telmo y el Barrio Sur, para construir edificios de altura alojando a 4000 habitantes por manzana. Las ideas de Le Corbusier se aplicarían desde el Estado generando una fuerte especulación inmobiliaria, como sucedería luego con Puerto Madero. Otro Plan Centro y Barrio Sur, en 1971, también liquidaba la traza y buena parte del tejido urbano sin atender preocupaciones de orden patrimonial.

En 1976 se demolió una parte del monasterio de Santa Catalina y ya en 1977, inexplicablemente, arquitectos vinculados al patrimonio estudiaban las alturas que se podrían erigir en ese espacio, que los ciudadanos querían destinar a una plaza. Esta oportunidad se ha visto consumada con proyectos megalómanos de alto rendimiento financiero, incluyendo la participación de figuras internacionales de la profesión como los arquitectos Carlos Ott o César Pelli, que gustaban presentarse como patrimonialistas. Durante la jefatura de Gobierno de Mauricio Macri se intentó evadir la disposición de destinar el predio a una plaza; la movilización de los vecinos obtuvo una respuesta jurídica de no innovar, que suele ser cuestionada por los sucesivos desarrolladores. Aquí se alcanzó la utopía de impedir el negocio urbano. Como escribió Eduardo Galeano: mirando el horizonte, la utopía enseña a caminar.

Una isla para el Aeroparque

A fines del siglo XX resucitó una antigua idea, esbozada por Le Corbusier en 1929 y desarrollada por Amancio Williams y la Sociedad Central de Arquitectos en otro proyecto de 1936. El ingeniero Álvaro Alsogaray motivó el entusiasmo del presidente Menem, quien vislumbró la posibilidad de ganancias concretas: se propuso la construcción de una isla artificial sobre el Río de la Plata para trasladar el Aeroparque. La iniciativa sería financiada por capitales holandeses.

Entre las objeciones formuladas al proyecto, en el plano ambiental y sanitario se señaló que el estudio de impacto debería atender el comportamiento de las corrientes del río, y su posible alteración por construcciones cercanas a las tomas de abastecimiento de agua potable. Dado que se arrojan grandes cantidades de contaminantes al mismo río del que se extrae el agua para beber, era importante saber si un cambio en las corrientes podría retrasar la dilución de los contaminantes. Finalmente se aplicó la antigua regla: cuando la ganancia no está clara, la pérdida está muy cerca.

. . .

Muchas de las utopías de papel fueron pensadas en función de un bien común, muchas otras validaban el prestigio del funcionario y su vanidad de munícipe eficaz. En general, las que se llevaron a la práctica no contaban con la opinión del habitante de la ciudad; fueron gestos de prepotencia de funcionarios iluminados. A veces los porteños hemos aplaudido los resultados sin reparar en los medios utilizados. Muchas veces también hemos padecido las onerosas consecuencias del voluntarismo grandilocuente.

Los porteños anhelamos siempre una ciudad mejor, con dignidad de vida para todos, que atienda el bien común y las calidades ambientales, que proteja los espacios públicos y permita al ciudadano ejercitar sus derechos en una planificación participativa. Es decir, seguimos creyendo en la utopía de una Buenos Aires mejor. Sabemos que ella es posible, sin autosuficiencias, grandilocuencias ni soberbias, transitando razonablemente los caminos adecuados con solidaridad y generosidad.

Arquitecto Ramón Gutiérrez



UTOPIÁS DE BUENOS AIRES

Cuando Buenos Aires intentó abandonar su importancia

Hasta 1880, la ciudad de Buenos Aires fue la Capital de la Provincia y recién en ese momento asumió la capitalidad de un país que era notoriamente más pequeño que el del antiguo Virreinato del Río de la Plata y para el cual las inmediatas campañas del general Roca recuperarían territorios al norte y al sur.

En realidad, ya desde hacía varias décadas diversos políticos como Domingo Faustino Sarmiento pensaban que el mal del país radicaba en su extensión territorial que había llevado a tantos conflictos. Desde Chile donde residía, proponía en 1850 (en forma inicialmente anónima) la generación de una Confederación de Estados que estaba integrada por Buenos Aires y las provincias del Litoral, Uruguay y Paraguay. Para evitar conflictos entre gobiernos, localizaba la nueva capital en una utópica ciudad "Argirópolis", instalada en la isla Martín García. Era el territorio de todos, pero a la vez de nadie. Poco antes de la capitalidad de Buenos Aires, en 1876 Sarmiento creaba Martín García como sede del Lazareto que, de presunta capital, pasaba a sedes de exilios y de presidentes arrestados o destituidos.

Esta manera de desprenderse de los problemas de otras áreas, que habían sido vitales en el poblamiento del período colonial de Córdoba al noroeste, mostraba esa limitada visión del país que se compatibilizaba con la lectura unitaria rivadaviana. Así, hacia 1824, cuando Buenos Aires alcanzaba apenas poco más allá de la Guardia de Luján, los comerciantes ingleses pro-

ponían rellenar el Río de la Plata y con ello aumentar tierras fiscales, dar la espalda a la pampa y, posiblemente, acercarse a Inglaterra... Se aportaba así a la extensión del país sin la ocupación efectiva que iba a comenzar de inmediato hacia el sur bonaerense.

En 1986, poco más de un siglo después de la capitalidad porteña, una nueva iniciativa política del gobierno del expresidente Dr. Raúl Alfonsín definió, con apoyo legislativo, la sanción de la Ley 23.512/87 para una nueva capital. El traslado hacia el sur patagónico, poniendo fin a toda una vitalidad fluvial y portuaria, creaba una nueva ciudad integrando los núcleos urbanos existentes en Viedma (Río Negro) y Carmen de Patagones (Provincia de Buenos Aires). La medida se puso en marcha con un equipo de profesionales de urbanismo y sobre el sustento de ideas surgidas de una juvenil inspiración presidencial. Se realizaron inversiones importantes donde el BID invirtió 80 millones de dólares para la generación de los servicios y el poblamiento de funcionarios que habrían de radicarse allí. Las crisis económicas y la endeble participación cívica en el proyecto lo sentenciaron como una nueva utopía que fue desestimada con el cambio de gobierno. Nos queda un conjunto de imágenes de los estudios y diseños realizados para ese magno proyecto. Con ellas abrimos esta exposición que vamos a circunscribir a las utopías que generó la ciudad que se autoperforó como la "Reina del Plata".

Arq. Ramón Gutiérrez



Desde Chile, Sarmiento en su Argirópolis desarrolla la idea de la concentración del país en el sistema litoraleño con limitada visión federal



La isla Martín García mostraba en 1874 su puerto viejo, la Comandancia y la próxima localización del lazareto. Hacia 1900 servía de "Cuarentenario" para los inmigrantes enfermos y había crecido en instituciones con iglesia y hasta un ferrocarril *decauville*



El antiguo lazareto de Sarmiento había sido reemplazado por obras de mayor dimensión que sirvieron hasta 1915



El Teatro en la isla, construido en 1922

La "Nueva Capital" aprobada en 1987 fue una disposición de gobierno que sorprendió por su localización y careció de los imprescindibles estudios previos



El proyecto en manos de urbanistas y arquitectos llegó a generar usos del suelo, detallados en ambas ciudades de Viedma y Carmen de Patagones

La zonificación de áreas de gobierno era simultánea a la única consulta pública realizada, acerca del nombre que tendría la ciudad



Estimación de crecimiento de la Nueva Capital en el período 1985 a 2025, la plena convicción del éxito de la empresa



Avanzando sobre el río

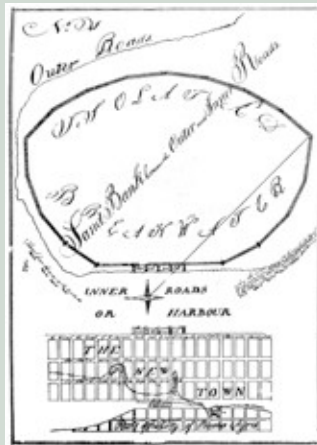
La idea de que Buenos Aires creció dándole la espalda al Río de la Plata está fuertemente instalada en el imaginario popular porteño y basta conocer otras ciudades costeras para confirmar que es cierto. La relación con la costa estuvo en constante discusión pero pareciera que nunca fue prioritaria la apertura hacia el río. Los proyectos y planes de ensanche de la ciudad y crecimiento sobre el agua, aun teniendo la inmensidad de la Pampa libre del otro lado, son un claro reflejo. En 1824, William Micklejohn proponía rellenar unas 140 ha sobre el río, para construir la que sería la "New Town". Otra propuesta similar fue la de Martín Berraondo, de 1875, con un bloque de 90 manzanas desde Retiro hasta la avenida Belgrano. En 1889, la Sociedad Malecón y Puerto Norte presentó un proyecto de loteo sobre la costa norte para la instalación de un barrio residencial de trazado haussmanniano.

Los proyectos de instalaciones sobre el río son prácticamente innumerables y no se limitan a la proyección de la traza urbana, sino que existen de las más diversas propuestas como la construcción de faros o mausoleos en islotos. Entre algunos de los proyectos más cercanos en el tiempo podemos citar la "Ciudad Deportiva de Boca Juniors" o las "20 ideas para Buenos Aires". Este último fue un concurso organizado en 1986 para repensar la ciudad tras el retorno a la democracia. Para la denominada "Área Central Costanera" (actual Reserva Ecológica) las propuestas incluían desde la construcción un complejo de islas artificiales hasta la instalación de las sedes del poder ejecutivo municipal.

Arq. Francisco Girelli



Fotomontaje que da cuenta del crecimiento de la ciudad avanzando sobre el río. Fuente: Proyecto Memoria Visual de Buenos Aires (IAA-FADU-UBA)



"Proyecto de ensanche de la Ciudad de Buenos Aires", Martín Berraondo, 1875

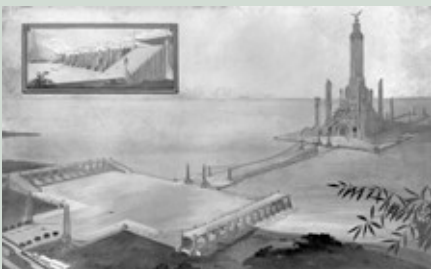
[Izq] "The New Town": proyecto de William Micklejohn en 1824 para la ampliación de Buenos Aires



[Izq] Propuesta de la "Sociedad Malecón y Puerto Norte" de 1889

[Der] Proyecto para el relleno de terrenos en la zona sur y la construcción de un canal fluvial (color rojo), por John Coghlan, 1859

Faro monumental para la costa de Buenos Aires



Propuesta para el "Área Central Costanera" en el concurso "20 ideas para Buenos Aires", 1986



Ciudad Deportiva Boca Juniors



Negocios y aeroíslas

El Río de la Plata siempre fue considerado parte de la ciudad y la fuente esencial de su capacidad operativa. Hubo notorios avances de la ciudad más allá de la barranca, proyectándose sobre el agua, pero también otros que buscaron potenciar la cercanía de la costa para instalar proyectos que requiriesen mayor extensión, como las aeroíslas o un conveniente aislamiento de la vida urbana. Francisco Torres le agregaba una enorme isla "Atlántida". Luego Le Corbusier dividió "La ciudad de los negocios" con sus torres imaginando un magnífico resultado inmobiliario en aquella ciudad que sería "La Nueva York del Sur". Plan que reitera con Kurchan y Ferrari Hardoy en 1938 con el "skyline" que dividió en 1929 a su llegada a la ciudad.

La Sociedad Central de Arquitectos proyectó en 1938 un Aeropuerto en una isla frente a la Plaza de Mayo, cercana

al poder. Usaban también los hidroaviones y se estimaba una economía de obra utilizando la arena y el agua del río. En 1945, Amancio Williams encaró un diseño innovador con plataformas multimodales y pistas colgantes que permitían la vinculación con la ciudad. En 1940, la Dirección de Urbanismo de Buenos Aires proponía un avance sobre el río en el remate de la avenida Dorrego. En 1996 el ingeniero Alsogaray y el presidente Menem retomaron la idea de la isla con un consorcio holandés para un puente de 2.500 metros y una gran cantidad de proyectos de hotelería, turismo, juego y muelles para embarcaciones deportivas que, evidenciando un ambicioso resultado, resultó fallido.

Arq. Franco Damián Marenzana



Atlántida. Francisco Torres proyectó una isla con múltiples programas. Se destacan el aeropuerto, el parque de diversiones y el casino



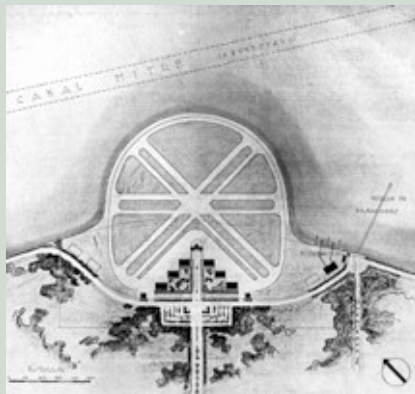
1929. Le Corbusier. Croquis desde el Río de la Plata, con su "Skyline" imaginario



Le Corbusier, Ferrari Hardoy y Kurchan. La "Ciudad de los negocios" en su Masterplan concentraba los negocios y el aeropuerto



1939. Propuesta de la Sociedad Central de Arquitectos para la construcción de la aeroisla



1941. La Dirección de Urbanismo proyectaba una aeroisla en el remate de la avenida Dorrego

Propuesta de aeroisla próxima a la costa de la zona céntrica de la ciudad. Concentra comercio y turismo

1945. Proyecto innovador de Amancio Williams que propone la estación polimodal y las pistas sobre el río



1996. Alsogaray, con el apoyo de Menem, generaba una aeroisla de 323 ha complementada con muelles, estacionamientos, recreaciones y hoteles

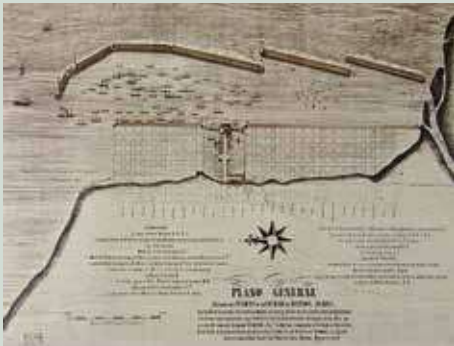
Puertos y fachadas urbanas

Buenos Aires definió su emplazamiento por la calidad del puerto y la defensa natural que posibilitaba la barranca. Así vivió por y para el río. El puerto sería la base de su economía y de su poder regional, aunque la escasa profundidad del Río de la Plata impidiera el uso de barcos de gran calado. La proximidad entre el espacio del poder en torno a la plaza mayor y el fuerte, llevaría allí la localización de los principales edificios públicos del período colonial y la primera mitad del siglo XIX. Junto al municipio, el palacio de los gobernadores y luego virreyes o presidentes, el correo y la aduana jalonaron este proceso. A ellos, a partir de 1853 Tudury diseña un puerto y se adicionaría la nueva Aduana que, avanzando sobre el río motivó otros proyectos de puertos.

Los diseños de Carlos Thays (1897), de Jean Nicolás Forestier dentro del Plan Noel (1924) y de Jorge Beltrán Hardoy proponían crear un paisaje costero al norte y al sur del frente fluvial que impactaría a los turistas e inmigrantes. La ciudad avanzaba sobre el río con muelles de pasajeros y luego de polémicas con el Ingeniero Huergo que privilegiaba el Riachuelo, se concretó en los 80 el puerto de Madero. Realizados amplios rellenos, la tierra fiscal incitó a la construcción de edificios públicos y dada la obsolescencia de Puerto Madero se formó finalmente el Puerto Nuevo con expectativa del Ministerio de Obras Públicas de instalar oficinas y otras dependencias del gobierno nacional hacia 1940.

Esta idea de la concentración del poder se ratificaba en localización de edificios públicos o de áreas recreativas.

Arq. Franco Damián Marenzana



1853. Nuevos límites marítimos y distribuciones portuarias propuestas por Gabriel Joaquín Tudury



1897. Perspectiva del proyecto de Carlos Thays del borde del espacio público y las terminales ferroviarias lindantes al puerto



[Izq] 1924. Plan Noel. Puerto sugerido por la Comisión de Estética Edilicia que incluye los edificios públicos y explanada de retiro



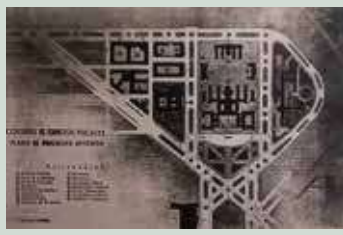
1937. Diseño del arquitecto Jorge B. Hardoy. Fachada urbana que privilegiaba la imagen para inmigrantes y turistas



Diseño del paisajista francés Jean N. Forestier con la arquitectura de la costanera

[Abajo] Proyecto municipal de borde fluvial que incorpora tres balnearios, espacio para hidroaviones y un buffer de remediación natural. El MOP promueve reestructurar el puerto y colocar allí edificios fiscales

1940. Masterplan del MOP para los edificios que formarían parte del nuevo puerto de Buenos Aires

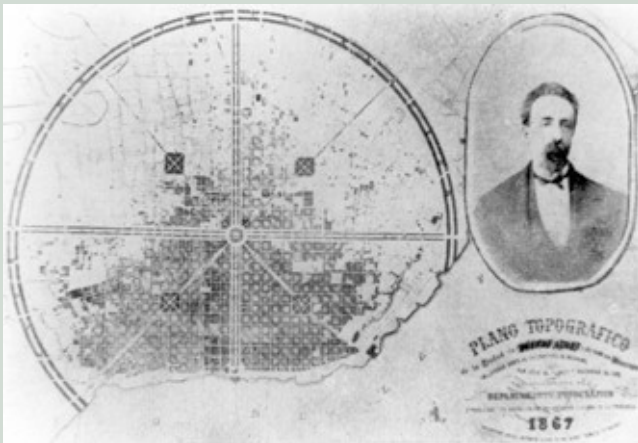


La obsesión por las trazas diagonales

A mediados del siglo XIX Buenos Aires aun persistía con su damero colonial. Desde París llegaban noticias sobre los cambios ejecutados por el Barón Haussmann que propulsarían la ruptura de la rígida trama porteña. En 1869, J. M. Lagos cortó toda la superficie existente con diagonales, arterias rectas y de circunvalación; en 1875, F. Senillosa (h) estudió una ley general de expropiación pública necesaria para la apertura de dos diagonales. La Avenida de Mayo y la construcción de La Plata, promovieron nuevas acciones en la clase dirigente que vio la traza diagonal como solución al tráfico, la higiene y la estética. El intendente A. Crespo propuso en 1887 una red de diagonales de 36 km de longitud y plazas. Ante los festejos del Centenario patrio se renovó el impulso transformador: E. Chanourdie esbozó en 1906 un plan de reforma edilicia con extensas diagonales de

costo económico. Los dos planos con avenidas y 32 diagonales (1907-1909) del técnico francés Bouvard fueron muy criticados por su gravosa inversión. V. Jaeschke propuso en 1911, con su aguda visión, resaltar los defectos y exponer trazas oblicuas y curvas que quebraran la monotonía urbana y pasaran por donde la edificación fuera de menor valor, sus ideas nunca hallaron eco. La Comisión de Estética Edilicia (C. Noel, 1925), concibió un plano con parques, avenidas paralelas y diagonales, sin contemplar aspectos como la vivienda y obras de infraestructura, sí lo fueron los monumentos, la estética y la composición urbana. En 1928 el Código de Edificación reguló la altura y los retiros del área central: Avenida de Mayo y las diagonales Norte y Sur ya iniciadas.

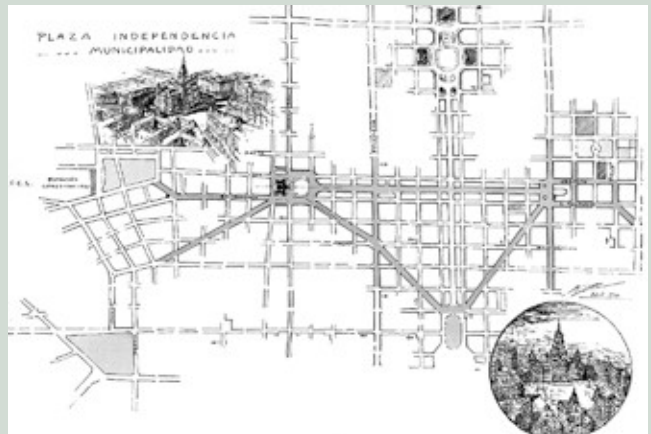
Lic. Elisa Radovanovic



[Arriba] 1867. Avenidas rectas, diagonales y circunvalación, con centro en Plaza Lorea, y proyecto de Bouvard para sistema de diagonales, 1887



Esbozo de un Plan Completo de transformación edilicia (1906) y la nueva Municipalidad en Plaza Independencia, área céntrica (1925)



Proyecto de avenidas diagonales del Intendente Crespo



Proyecto con dos tramos diagonales, rotondas y rectas (1875)



Nuevas trazas territoriales

En Buenos Aires, la traza y el tejido se combinan a lo largo del tiempo como dos *principios discordantes*. En 1924, la Comisión de Estética Edilicia lanzó el *Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal*, con un vasto repertorio de fragmentos urbanos, unos de nueva planta y otros para ser reconfigurados. Ellos afloran sobre el relieve topográfico bajo inéditas dinámicas de conectividad, equipamiento y rediseño ambiental-paisajístico orientados al embellecimiento de la *escena urbana*, a instancias del *Proyecto Orgánico Para la Urbanización del Municipio*. Promediando el siglo, la Ciudad comienza a verse representada en diagramas conceptuales que buscan trascender prefiguraciones “premodernas”, como las del *Plan Noel*, con el foco crítico en la unidad vecinal genérica de la ciudad, la “manzana española”.

Se destacan dos propuestas para terrenos deprimidos en los bordes fluviales del casco fundacional. Al sur, sobre el Riachuelo, la *Urbanización del Bajo de Flores* (1945, 38.460 personas en *altura*) presenta trazados geométricos como blasones de una eventual comarca esclarecida bajo el acápite: “*el Hombre es la Medida de Todas las Cosas (Protágoras)*”. Al norte, en los bañados del Bajo Belgrano: *La ciudad Frente al Río* (1948, 50.000 habitantes en *altura*) se explica mediante “*Manzanas Verticales*”, yendo *de la manzana al bloque*. Más allá del esquema medioambiental –no llegarían nunca a ser *sostenibles*–, se trata de proyectos vanguardistas que buscaron coordinar las ideas urbanísticas frente a las complejidades históricas de la urbe, con ensayos significativos para lo que vendrá, en la *nueva Ciudad*.

Arq. Pablo Tomás Beitía

Plan Noel

[Izq] 1924. Anteproyecto de avenidas y parques del paisajista francés J. C. N. Forestier



[Der] Reconstrucción de la estación Constitución con el imaginario del entorno urbano



El Bajo Flores. El centro olímpico con numerosas canchas e instalaciones deportivas. Por detrás, los bloques de vivienda en altura



Bajo Belgrano. Croquis de las áreas de esparcimiento público a nivel del terreno, por detrás los bloques de vivienda en altura con planta libre



Urbanización Bajo Flores. Fragmento del panel de difusión y las cuatro funciones urbanas

Urbanización Bajo Flores. Planimetría General: Itala Fulvia Villa y Horacio Nazar



“La Ciudad Frente al Río, Tercera fundación de Buenos Aires”, director Enrico GRAS; Video. Fuente: FilMOTECA Online



Bajo Belgrano. Maqueta indicando los diferentes niveles de circulación y el equipamiento urbano

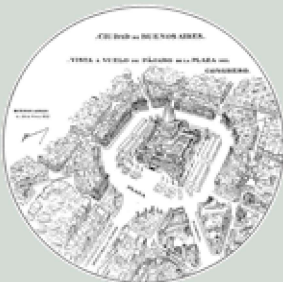
Parques y plazas

El proceso de urbanización en el siglo XIX vino acompañado de políticas de recuperación de las calidades de vida planteadas por los higienistas y de allí surgieron las llamadas "ciudades jardín". Como Buenos Aires aspiraba ser "La París de América" se buscó a los paisajistas franceses como Carlos Thays y J. N. Forestier para diseñar jardines clásicos geométricos sin eludir licencias pintoresquistas. El entorno limitado espacialmente del edificio del Congreso, pensado por el urbanista francés Joseph Bouvard, cambió luego a una expropiación y demolición de dos manzanas para ser parqueizadas con esculturas. El proyecto oficial de 1908 deslindaba un diseño diferente al del Plan Noel (1925).

El Parque Saavedra que Forestier dibujó en París en 1924, se planeó en el municipio, hacia 1948, dedicarlo a Jardín

Zoológico, incluyendo lagos e islas para el serpentario. En la Plaza del Centenario que concebía el Ingeniero Ortúzar ya las construcciones academicistas dejaban poco espacio para los jardines. La rentabilidad del suelo público fue desde aquel entonces una meta de la especulación inmobiliaria que continúa hasta nuestros días, destruyendo y concesionando a intereses privados los espacios verdes de la ciudad. El diseño municipal de la ex Plaza Colón muestra el rigor del proyecto ideal geométrico de la Academia. Finalmente, la Sociedad de Arquitectos plantea, en 1936, un diseño articulado para la Ciudad Universitaria y la zona costera de Buenos Aires que se comenzaría a realizar, bajo otras premisas urbanas, medio siglo más tarde.

Arq. Ramón Gutiérrez



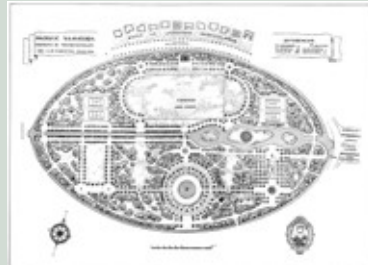
Bouvard colocaba una plaza homogénea de edificaciones en torno al Congreso, dejaba estrecha la Avenida de Mayo y hacía dos diagonales



Demoliciones para formar la plaza del Congreso



Proyecto oficial para la plaza realizado en 1908



El paisajista francés J. N. Forestier diseñó desde París el Parque Saavedra para el Plan Noel



La Municipalidad dispuso que se localizase allí el Jardín Zoológico en 1937 lo que tampoco se hizo

El Plan Noel de 1924 ya marcaba la inclusión de un monumento del concurso de 1910 en Plaza de Mayo

El Ingeniero Ortúzar concibió el Parque Centenario como un paseo verde que rodeaba grandes edificios académicos

La Sociedad Central de Arquitectos, compitiendo con sus socios, proyectaba la Ciudad Universitaria en la Costanera norte en 1936



Centro Cívico Nacional

Es un conjunto de edificios institucionales y administrativos concebidos según un proyecto arquitectónico y urbano unitarios. En 1925, la Comisión de Estética Urbana presenta un proyecto orgánico para la urbanización de Buenos Aires con la diversificación de centros en el orden nacional, municipal u otros con fines específicos. La concentración alrededor de la Plaza de Mayo se critica. En 1927 Jorge Hardoy propone una *façade de ville* desde Plaza Colón hacia el Puerto Nuevo en arquitectura ecléctico-académica. El debate crece entre 1932 y 1943. Para la Asociación Los Amigos de la Ciudad los centros deben alejarse de la Plaza de Mayo. En 1932 la Dirección de Arquitectura del MOP elige la futura Avenida Norte Sur para emplazar el Centro de Gobierno Nacional (sólo se concretó la sede del Ministerio).

El mismo año, Fermín Bereterbide y Ernesto Vautier ubican en la misma área el Centro de Gobierno Nacional y el Municipal sobre una amplia explanada con la circulación automotor por debajo. Propuesta similar a la de la Dirección del Plan de Urbanización de la MCBA de 1934. En 1933 Julio Otaola emplaza ambos centros en el centro geográfico de la ciudad vinculando los Parques Rivadavia y Centenario. En 1935 en el marco del Primer Congreso de Urbanismo, Federico Laas y Alberto Belgrano Blanco presentan un Centro Cívico Nacional a construirse en los bosques de Palermo con los edificios para la sede de la Presidencia, los ministerios, la Catedral, el Museo Histórico y la Biblioteca Nacional. Los edificios se ubican en terrazas ajardinadas vinculadas por avenidas que permiten perspectivas monumentales.

Arq. Julio Cacciatore



MOP. Algunos emplazamientos sugeridos

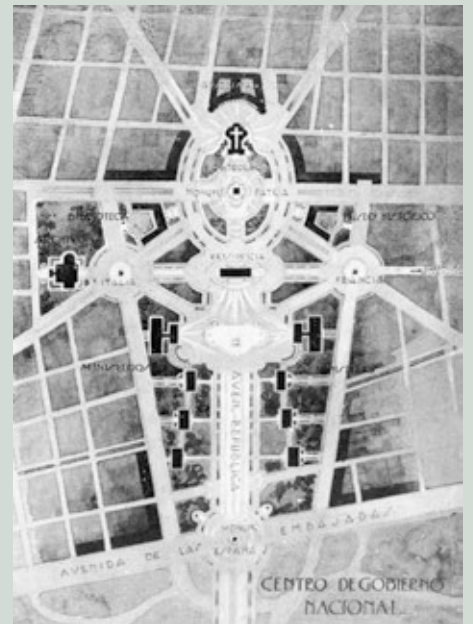
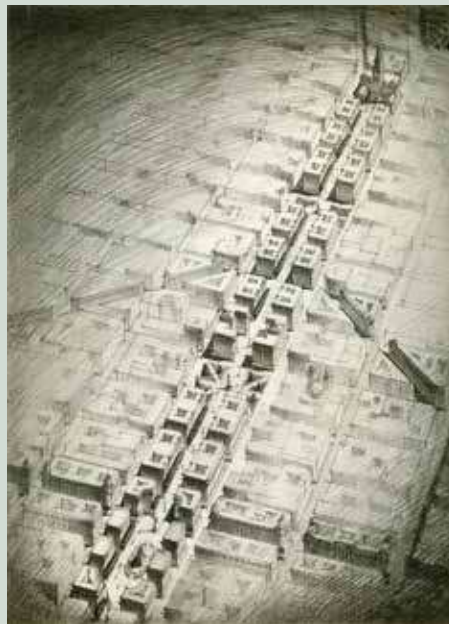
- 1927. Jorge Hardoy. Centro Cívico desde Plaza de Mayo.
- 1932. Bereterbide-Vautier. Sobre Avenida Norte-Sur



1934. Dirección del Plan de Urbanización. Centro Cívico Nacional y Municipal

- 1933. MOP. Anteproyecto Centro de Gobierno,
- 1935. MOP. Laas-Belgrano Blanco. Área de Palermo

1933. Otaola. Trazado entre Parques Rivadavia y Centenario.

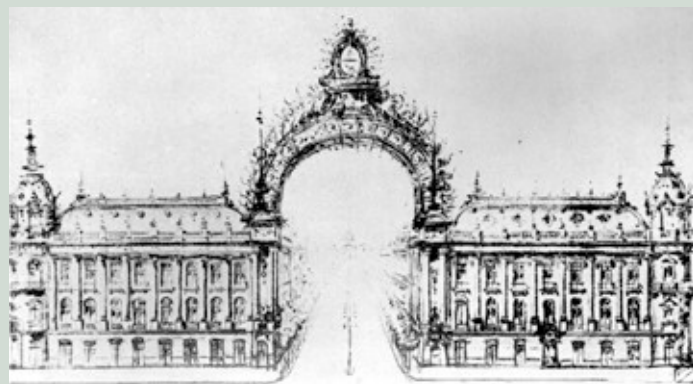


Centro Cívico Municipal

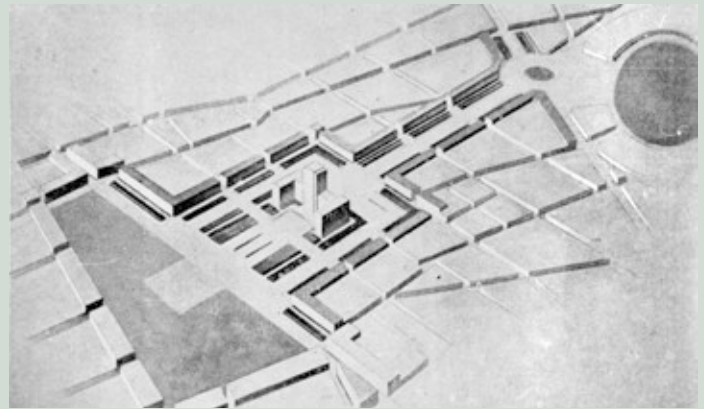
Creada en 1932 la Dirección del Plan de Urbanización de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, bajo la dirección de Carlos María della Paolera, desarrolló actividad hasta 1943. En el Congreso de 1935 presentó situaciones descentralizadas: Centro Municipal entre los Parques Rivadavia y Centenario, Centro Religioso con la Catedral, el Arzobispado y el Museo de Arte Sacro en terrenos de la Penitenciaría Nacional con apertura hacia el barrio de Palermo; Centro Militar en el entorno del Campo de Polo y el Club Hípico, también en igual zona. El Congreso recomendó la creación de "varios centros diferenciándolos según la importancia de su función". Hacia 1940, con la Avenida 9 de Julio ya concretada en su primer tramo, con 140 m de ancho, se abandona la idea de destinarla a organizar centros cívicos lo mismo que la Avenida de Mayo. Contemporá-

neamente, el Poder Ejecutivo Nacional reflató la intención de ocupar el área de la Plaza Colón hacia el Puerto Nuevo con edificios institucionales y administrativos ubicando el Ministerio de Hacienda y los de Guerra y Marina, sólo se construyeron los dos primeros en lenguaje académico, simplificado "estilo" que predominó en todas las propuestas, algunas con toques que denotan influencia de ciertas arquitecturas "mussolinianas", unidas a la creación de perspectivas monumentales. Al promediar la década de 1940, se consideró cerrado el tema para Buenos Aires. Recientemente se ha producido el traslado de las oficinas municipales fuera del radio céntrico hacia el sur de la ciudad.

Arq. Julio Cacciatore



Arco entre posibles Cabildo y Municipalidad. Sin fecha ni autor



Centro Cívico Municipal, Parques Centenario y Rivadavia. Exposición 1935

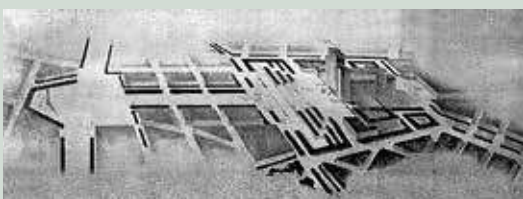


[Abajo y centro] Centro Religioso con Nueva Catedral, área Penitenciaría Nacional. Exposición 1935



[Arriba e izquierda] Centro Cívico Municipal, Parques Centenario y Rivadavia. Exposición 1935

Centro Militar, áreas militares existentes. Exposición 1939



Plaza de Mayo, escenario privilegiado

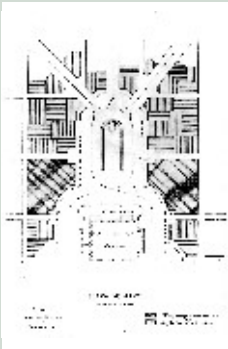
La Plaza de Mayo, en tanto centro histórico y simbólico de la ciudad fue objeto de múltiples propuestas de transformación, muchas de las cuales quedaron en el campo de las utopías. La demolición de la Recova, la apertura de la Avenida de Mayo y la consiguiente creación de un eje monumental con un extremo en el Palacio del Congreso requería de un remate equivalente en su opuesto y, la Casa Rosada, conformada por agregación y superposición de varias intervenciones a partir del desaparecido fuerte, no estaba a la altura de la monumentalidad requerida.

Por otra parte, la relación de la ciudad con el Río, que originalmente se veía ocluida por el fuerte cuyo objeto consistía en defenderla, era (y es) un tema que, analizado arquitectónica y paisajísticamente daba pie a propuestas de demolición de la Casa Rosada, que sería reemplazada por un moderno Palacio Presidencial construido ex novo abriendo la Plaza

hacia el río. Resulta muy interesante la coincidencia entre diversas propuestas academicistas y modernas que, en ambos casos proponen objetivos comunes como la mencionada apertura de la Plaza y su reemplazo por un monumento y escalinatas que salvaran la barranca y la homologación de las fachadas por una serie de edificios monumentales de estética uniforme. Ambas acciones son muy similares a las del proyecto efectivamente realizado por entonces en la Plaza Mayor de Lima.

Por último, merece mencionarse en esta serie de propuestas utópicas, algunas más excéntricas como la que proponía inundar la Plaza para convertirla en un estanque donde los porteños pudieran pasear en góndolas similares a las venecianas.

Arq. Fernando Martínez Nespral



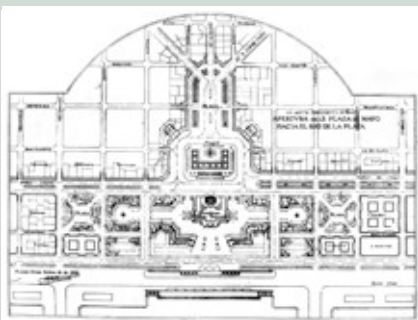
Planta de Proyecto de Maillart de 1907 con ampliación de la Casa de Gobierno



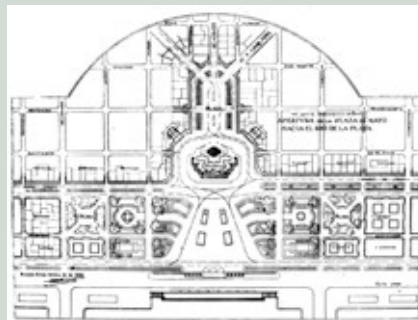
Opción con unas torres emblemáticas, un monumento más pequeño y una costanera paisajística diseñada por Forestier



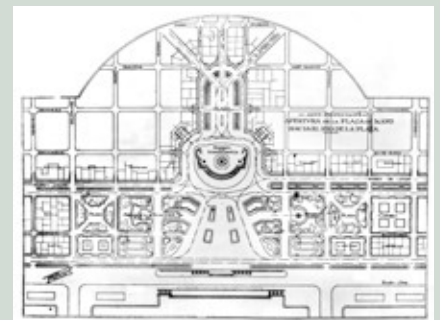
Otra alternativa de 1924 era la de ubicar mástiles y un arco de triunfo dentro de la Plaza. Se remodelaba el conjunto edilicio de la zona con edificios academicistas



El Plan Noel de 1924 estudió diversas alternativas de proyectos. En uno colocaba el Monumento a la Independencia delante de una nueva Casa de Gobierno



Otro proyecto planteaba la reformulación del trazado de la plaza dejando amplios espacios para bordear la nueva Casa de Gobierno hacia el río



Esta variante también optaba por el Monumento a la Independencia y la apertura franca al río con nuevos edificios públicos al costado



Un proyecto de la Municipalidad en 1937 planteaba la apertura de la plaza al río con volúmenes edilicios modernistas

No faltaron ensoñaciones o ironías que propiciaron anegar la Plaza y colocar góndolas para atraer el turismo



La Pirámide y el Monumento a la Revolución de Mayo

La renovación urbana y edilicia que atravesó Buenos Aires durante la segunda mitad del siglo XIX hizo desaparecer la gran mayoría de las construcciones del periodo colonial y revolucionario. La Pirámide de Mayo, primer monumento patrio construido en 1811, estuvo varias veces en jaque con proyectos que proponían su demolición y reemplazo. En 1907, en vías de conmemorar el Primer Centenario de la Revolución de Mayo, se organizó un concurso de anteproyectos para construir un gran monumento escultórico en el centro de la Plaza. Las propuestas presentadas fueron muy diversas resultando elegida la de los italianos Gaetano Moretti y Luigi Brizzolara, arquitecto y escultor respectivamente.

El proyecto de Moretti consistía en un gran "obelisco" de unos 50 m de altura, que proponía conservar y exhibir a la

antigua Pirámide en su interior, "como una joya en su estuche". Para ello era necesario trasladarla unos 63 m hacia el este de su emplazamiento original y eliminar los agregados y modificaciones posteriores a la fábrica primitiva. La obra se fue postergando y no se pudo cumplir la fecha pautada para su conclusión en los festejos del Centenario de 1910. Recién en 1912 el proyecto volvió a reflotar realizándose el traslado de la Pirámide por la empresa constructora de Antelmo Borrel e hijo. Previamente, se había construido la inmensa platea de hierro y hormigón que serviría de estructura de fundación para el nuevo monumento, la cual todavía se conserva por debajo de la Plaza como un relicto olvidado de este fallido proyecto.

Arq. Francisco Girelli



Plaza de Mayo y entorno con el Monumento a la Revolución de Mayo proyectado en el centro. Fuente: *Caras y Caretas*, 05 de abril de 1913, p. 90



Propuesta de Moretti para los edificios y entorno de la Plaza de Mayo. A la derecha se observa la fachada de la Catedral como único sobreviviente. Fuente: CEDIAP



[Arriba] Interior de la exposición de maquetas participantes del concurso. Fuente: *Caras y Caretas*, 26 de junio de 1909, p. 48

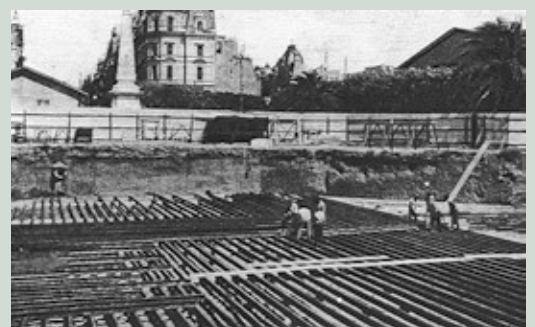
[Der] Invitación a la inauguración de la exposición de maquetas realizada el 16 de mayo de 1908 en la Sociedad Rural, y vista del monumento proyectado en una tarjeta postal de la época



La Pirámide de Mayo, adaptada a su aspecto primitivo, que sería conservada y visitable en el interior del proyecto de Moretti-Brizzolara. Fuente: *Caras y Caretas*, 05 de abril de 1913, p. 88



Traslado de la Pirámide de Mayo en 1912. Fuente: AGN



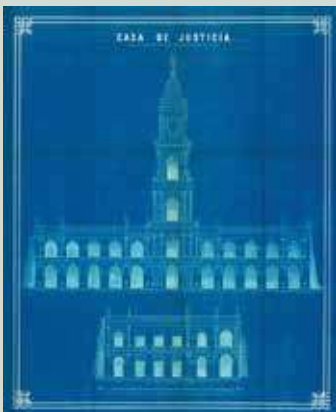
Construcción de los cimientos para el nuevo monumento, previo al traslado de la Pirámide

El Cabildo. Origen y expresión de la Nación

El Cabildo de la ciudad de Buenos Aires ha sido tan denostado por sus cualidades arquitectónicas, como necesario por lo que simboliza su valor histórico. Modificado y demolido parcialmente en el siglo XIX y XX, una restauración le devuelve lo que queda del aspecto colonial. En la década de 1930 se planteó la demolición definitiva dejando solamente el salón interno, generando apetencias de inversiones inmobiliarias en su sitio. En 1932 el Ing. Conrado Kiernan propone montar sobre el Cabildo cuatro pisos con dos opciones de remate, una de las cuales pretende recordar la torre original. El arquitecto Jorge Kálnay imaginó también simetrías con la Municipalidad y demolía ambos edificios proponiendo otros dos parecidos como pórtico de arranque en la Avenida de Mayo.

Una campaña periodística buscó reconstruir el maltrecho Cabildo con su aspecto original pero surgieron diversas propuestas. Kálnay, nuevamente imaginó al Cabildo aunque con una torre alta, nuevos usos de museo y hasta la ejecución de una capilla en el interior. También, años después, propondría señalar en bronce en el suelo las dimensiones originales del Cabildo. La situación incitó otras alternativas como las del arquitecto Rocca (MOP) quien propuso que detrás del Cabildo restaurado se construyeran edificios de gran escala con fines oficinas estatales. Finalmente, el proyecto de 1938 de Buschiazzo restauró al edificio recortado por sus lados, colocó una torre más baja y detrás ejecutó una plaza donde Alejandro Bustillo, en 1960, ubicaría la sede de la Comisión de Monumentos.

Arq. Nicolás Ferrino



Reforma italianizante con una torre diseñada por Juan Antonio Buschiazzo y demolida con la apertura de la Avenida de Mayo en 1894



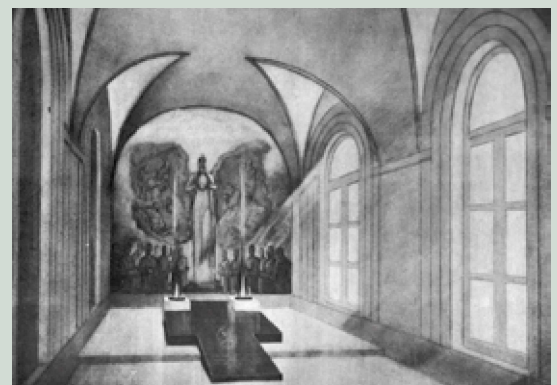
Proyectos del Ingeniero Conrado Kiernan para ampliación lucrativa del Cabildo



1932. Maqueta del arquitecto Jorge Kálnay para la modificación del Cabildo existente con una torre elevada. Dentro del mismo proyecto museográfico de Kálnay se realizaba una capilla



1932. Propuesta del arquitecto Horacio Rocca (MOP) para edificio rentable de oficinas técnicas del gobierno, a espaldas del Cabildo, y propuesta modernista del mismo arquitecto. CEDIAP.



Diseño de Jorge Kálnay de dos edificios simétricos con torre que reemplazarían al Cabildo y al Palacio Municipal



Proyecto de Mario Buschiazzo para la reconstrucción del Cabildo con una plazoleta hacia la medianera del Pasaje Roverano

La Catedral y la permanencia amenazada

La obra de la Catedral se terminó en 1791 y, aunque hubo un proyecto de José Custodio Sa y Faría de una fachada con dos torres, no se ejecutó. En 1822 se levantó la fachada neoclásica de Próspero Catelín. Hacia 1847 se propuso anteponer un nuevo pórtico entre neoclásico y neogótico. El arquitecto Carlos Morra, en 1909 propuso completar con columnatas el lateral sobre la calle San Martín y además agregaba una torre monumental. Dentro de un ánimo de propuestas para hacer un nuevo templo, destacó la del arquitecto Mario Palanti de 1916. La obra con cinco naves, de corte neogótico y con una monumentalidad descollante, se valía no solo de una planta con deambulatorio, sino que además presentaba una torre sobre el crucero. La alternativa estuvo vigente durante muchos años pues, hacia 1900, se propuso trasladar la Catedral a la zona norte de la ciudad.

Una alternativa académica fue formulada por René Villemot (MOP) en 1923, jerarquizando la escala del frontis hacia la Plaza con mayor amplitud. También en la propia Plaza, en el arranque de la Avenida de Mayo, se pensaba dentro del Plan Noel de 1924 la alternativa de hacer un nuevo edificio catedralicio con carácter de Panteón Nacional. El Ministerio de Obras Públicas, con diseño del arquitecto Federico Laas, sugería en 1935 colocar el templo en la costanera norte junto a un polo de concentración de edificios públicos y embajadas. En 1936 el Departamento de Urbanismo de la Municipalidad dirigido por el ingeniero Carlos María della Paolera planteaba una nueva Catedral en el actual Parque Las Heras que por entonces ocupaba la penitenciaría.

Arq. Nicolás Ferrino



1916. Anteproyecto neogótico de nueva Catedral del arquitecto Mario Palanti



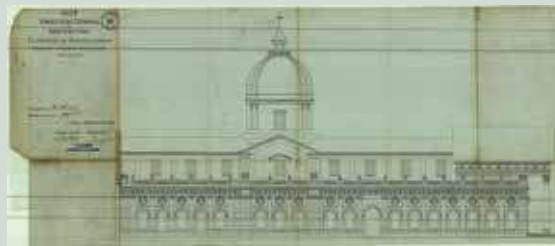
1847. Propuesta para agregar nuevo pórtico al de 1822 sobre la Plaza de Mayo

Ca. 1790. Proyecto de José Custodio Sa y Faría, para la fachada del templo catedralicio de la ciudad. Vista y planta

1909. Propuesta del arquitecto Carlos Morra para mejorar la Catedral agregando una torre, y perspectiva de la propuesta de Morra para embellecer la Catedral



1923. Proyecto de René Villemot para el frente de la calle San Martín. CEDIAP.



1936. Proyecto del ingeniero Carlos della Paolera para ubicar la Catedral en el terreno del actual parque Las Heras



1924. Propuesta de catedral convertida en Panteón dentro de la Plaza de Mayo



La Casa de Gobierno, símbolo del poder

La Casa de Gobierno nacional pasó erráticamente de las dependencias de la administración virreinal -dentro de lo que fuera el fuerte de la ciudad- al actual edificio proyectado en etapas y unificado por el arquitecto Francisco Tamburini en la década de 1880. Tamburini proyectaba entonces los edificios del nuevo gobierno nacional y, entre ellos, varios que no llegaron a realizarse como la Legislatura y la Biblioteca Nacional. Cabe aclarar que Tamburini fue elegido como ganador de un concurso para la ejecución de una serie de obras destinadas a unificar los dos edificios existentes de Carlos Kihlberg y Enrique Aberg que albergaban originalmente al edificio de Correos y la Casa de Gobierno. Este gesto otorgó a la Casa de Gobierno su aspecto actual y cuya mayor alteración al edificio original sucedió con la ampliación de la calle Hipólito Yrigoyen y la demolición del sector sur.

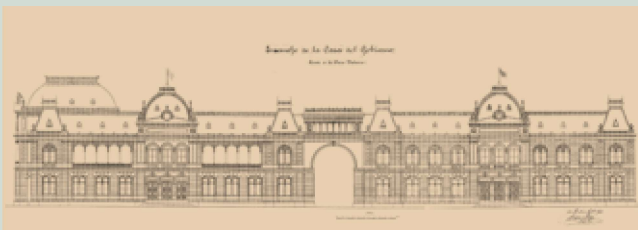
En el camino quedaron atractivos anteproyectos alternativos distintos al elegido. El de Aberg minimiza el arco central del acceso sobre la Plaza y jerarquiza el acceso desde el norte, con un gran salón cubierto por un prominente techo. Otra propuesta en 1896 del arquitecto Joaquín Belgrano ampliaba la capacidad del edificio, agregando un nivel y embelleciéndolo con mansardas de mayores dimensiones y más ornamentadas. Norbert Maillart, exponente de la *École des Beaux-Arts* parisina y autor del Palacio de Correos y Telégrafos (hoy CCK) había proyectado en 1908 una ampliación sobre lo existente, incorporando un par de lados ochavados y una expansión sobre el actual parque Colón. Sin embargo, desde 1924 y con el Plan Noel, la idea de demoler la Casa de Gobierno concitó entusiasmos y diseños.

Arq. Nicolás Ferrino

1879-1886. Casa de Correos del arquitecto Carlos Kihlberg, más tarde unificado con el edificio de Enrique Aberg (CEDIAP)



1884. Anteproyecto para Casa de Gobierno del arquitecto Tamburini con propuesta de planta alta (no ejecutada)

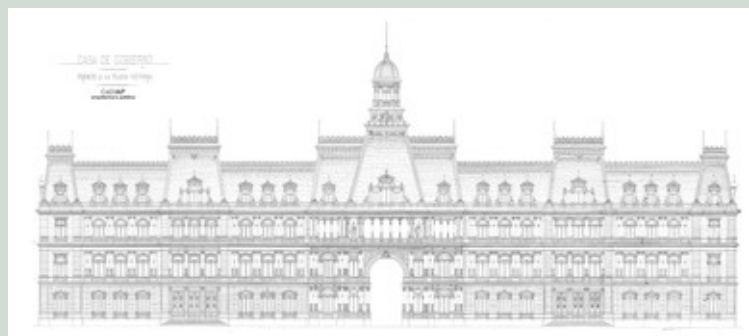


1883. Anteproyecto del arquitecto Enrique Aberg, frente sobre la Plaza de Mayo (CEDIAP)



Anteproyecto fachada sobre la Plaza de Mayo, autor desconocido. CEDIAP

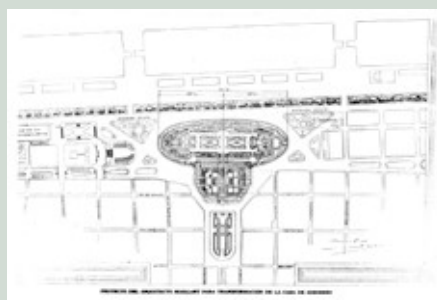
1896. Propuesta de ampliación por Joaquín Belgrano, frente sobre la Plaza de Mayo (CEDIAP)



[Abajo, centro] 1908. Propuesta de ampliación por el arquitecto Norbert Maillart.

1938. Propuesta de ampliación por Conrado Kiernan. Frente a la Plaza de Mayo

1886. Casa de Gobierno nacional según el proyecto de Francisco Tamburini



Museos y Universidades

La idea de UTOPIA se refiere, aquí, a proyectos trunco “que no fueron”. La falta de gestión coordinada, impidió al área cultural lograr sedes adecuadas. El Museo (1812) y la Universidad (1821) como instituciones tuvieron sus “lugares de origen” en la Manzana de las Luces en “lugares no propios”, como la ex Procuraduría y la Biblioteca Pública. En 1907, los arquitectos Coni y Christophersen proyectan allí nueva sede para la Facultad de Ciencias Exactas. Ocupaba media manzana demoliendo los edificios históricos. También en ese año, se concursó la sede de la Facultad de Derecho, en la esquina de Las Heras y Pueyrredón, obteniendo el 1º Premio el arquitecto Juan Kronfuss, que viaja a Argentina para dirigir la obra. El proyecto se desestimó y se concursó de nuevo. Para el Museo de Historia Natural, se realizaron dos proyectos en 1912 en Santa Fe y Malabia, junto al Botánico, y que no se concretaron.

En el Plan Noel en 1924, la “Explanada de Retiro”, como rótula de las Costaneras Norte y Sur alojaría en cada extremo: una Facultad de Ciencias Exactas y el Museo de Bellas Artes, en el mismo lugar ocupado por el provisorio Pabellón Argentino. Para la Facultad de Filosofía, el arquitecto M. Noel realizó un proyecto importante en 1928, emplazado en el terreno de Guido, Agüero y Av. Alvear. Actualmente, Buenos Aires no tiene un Museo de Bellas Artes como merece y no existe un edificio para Facultad de Filosofía. Del Museo de Ciencias Naturales (1925) solo se construyó un tercio del proyecto original, hace casi 100 años. La variante gótica de la Facultad de Derecho, que luego se convirtió en Facultad de Ingeniería, llevó 25 años de obras ¡y nunca se concluyó!

Arq. Graciela Fasulo



El Museo de Historia Natural en 1912, al lado del Jardín Botánico. Proyectos del MOP de los arquitectos van Dorssen y Laguna. CEDIAP



En 1910 concurso para Facultad de Derecho, en Las Heras y Pueyrredon. Ganó el Arq. J. Kronfuss en 1910



El Museo de Ciencias Naturales en una avenida atravesando el Parque Centenario. MOP, Arq. G. Jarry, 1925



En 1907, propuesta para la Facultad de Ciencias Exactas de los arquitectos Coni y Christophersen en la Manzana de las Luces, sobre la calle Perú



1923. El Plan Noel propone emplazar en la Explanada de Retiro la Facultad de Ciencias Exactas y el Museo de Bellas Artes



Facultad Ciencias Exactas - MOP. Arq. R. Villemín. Retiro, 1923. Maqueta, vista posterior



[Izq] Museo Bellas Artes. Proyecto MOP- Arq. R. Villemín. Retiro, 1923. Fachada sobre Arenales. [Der] Proyecto del Arq. Martín Noel en 1928 de Facultad de Filosofía y Letras en calles Guido y Agüero y tercer frente sobre Av. del Libertador

La arquitectura pública de Gobierno y Municipio

Los grandes edificios institucionales han sido no solo soluciones a necesidades administrativas y de protocolo, sino también mensajes de un estado sólido, pujante y promotor de la obra pública. Las sedes del poder legislativo y del poder judicial, a diferencia de la del ejecutivo, tuvieron en las últimas dos décadas del siglo XIX proyectos para la construcción de edificios totalmente nuevos.

Francisco Tamburini, contratado por el gobierno para hacer los edificios nacionales en la nueva capital del país, hizo anteproyectos para los palacios legislativo y judicial que no se realizaron por la muerte del autor. El palacio del Congreso Nacional fue proyectado por Vittorio Meano con una cúpula de planta cuadrangular. La creación de la plaza demoliendo las manzanas llevó a modificaciones del diseño original.

El palacio de justicia proyectado por Norbert Maillart fue una alternativa diferente al original de Tamburini en la nueva línea donde primaba la influencia francesa. Resuelta la Casa de Gobierno, cerca del Centenario de 1910, se diseñó una residencia presidencial a cargo de los arquitectos Togneri y Fitte no edificada. El actual Ministerio de Defensa del arquitecto Pibernat era parte de un proyecto que incluía un edificio gemelo para la Marina. Simétricamente ubicado como continuación de una Plaza de Mayo sin la Casa Rosada, en clara sintonía con los gobiernos de la década del '30. La municipalidad de la ciudad propició la renovación del Mercado del Plata a principios del siglo XX; allí se realizó luego una obra señera del movimiento moderno (1952-1956) que recientemente fue privatizada y permanece cerrada.

Arq. Nicolás Ferrino



1883. Anteproyecto de Francisco Tamburini para la construcción de un nuevo Palacio del Congreso Nacional



Anteproyecto de Tamburini para el Palacio de Justicia. Se ejecutaría el diseño alternativo proyectado por el arquitecto Norbert Maillart



Proyecto de Víctor Meano en el concurso del Palacio del Congreso con cúpula de planta cuadrangular, y perspectiva del proyecto ganador de Meano, donde se aprecia la ausencia de la Plaza de los dos Congresos frente al edificio



1938. Perspectiva mostrando ambos ministerios, sobre el eje de una Plaza de Mayo sin Casa de Gobierno y reemplazada por una gran escalinata en la barranca



1938. Edificio para el Ministerio de Marina. El edificio proyectado en el Ministerio de Obras Públicas era gemelo del Ministerio de Guerra

1910. Proyecto para la construcción de una residencia presidencial en la ciudad de Buenos Aires, arquitectos Togneri y Fitte



Propuesta para la renovación del Mercado del Plata, con la adición de oficinas municipales sobre los espacios comerciales

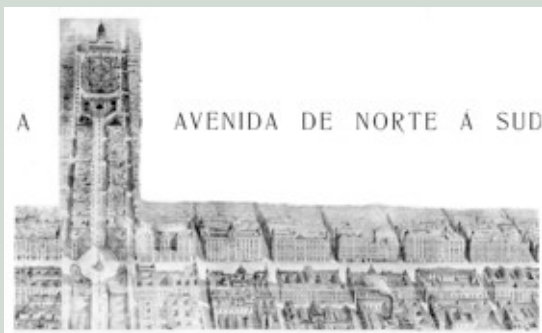


La avenida 9 de Julio. El *Park-Way* urbano

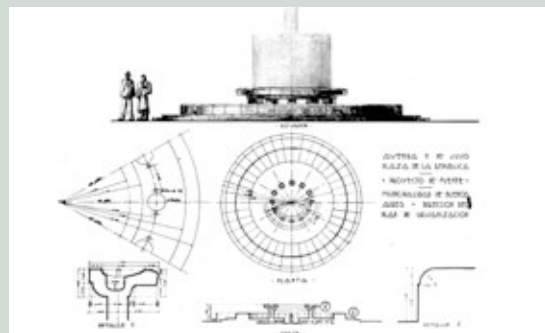
El ejemplo de la expropiación de la Avenida de Mayo, desde fines del S.XIX, trató de unir las estaciones de Retiro y de Constitución con una arteria con orientación Norte-Sur. En 1909 Luro impulsó la expropiación de manzanas entre Carlos Pellegrini, Bernardo de Irigoyen, Cerrito y Lima para abrir una avenida de 33 m de ancho (Ley 1912). Se buscaba favorecer la higiene, la estética y el tráfico de la ciudad pero las polémicas sobre su construcción se prolongaron hasta la década del '30. El arquitecto Fermín Beretervide planeó playas de estacionamiento subterráneo y centros cívicos (1932) y Jorge Kálnay una gran vía transversal con descensos a bajo nivel y playas de estacionamiento (1933). Luego, la Oficina del Plan Regulador propuso que la avenida tuviese 140 m de ancho, creando un *Park-Way* de tránsito ligero, abierto hacia la región metropolitana.

El ingeniero Della Paolera planteó en el cruce con la Diagonal Norte una fuente que, más tarde, sería reemplazada por el Obelisco (1936). El primer tramo de la Avenida fue inaugurado jubilosamente en octubre de 1937. Los ingenieros Del Mazo sugirieron un área de estacionamiento subterráneo con zonas de jardines laterales con calzadas bajo nivel. En 1939, Ángel Guido expuso un diseño monumentalista y clasicista con grandes pórticos laterales y torres centrales. Oponiéndose a la idea municipal del *Park-Way*, el Ministerio de Obras Públicas erigió su edificio para condicionar el ancho de la avenida y propuso otro, simétrico, que no llegó a concretarse. El proyecto de la avenida pensada en 1909 culminaría recién en 1980 y se iría transformando en el tiempo acorde al avance de la ciudad.

Lic. Elisa Radovanovic

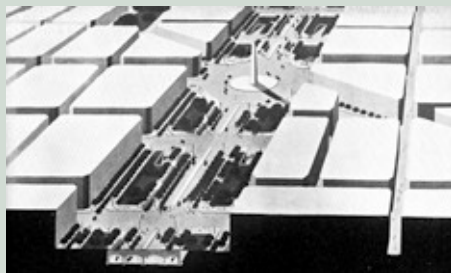


Vista de la Av. Norte Sur, con mansiones francesadas (Pedro Luro, 1912)

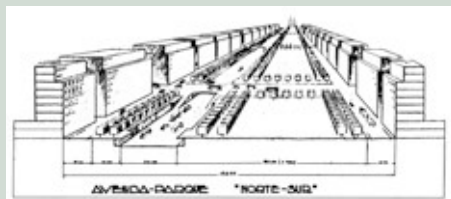


Fuente alegórica para el *rond point* de Av. 9 de Julio y Diagonal Norte

Vista aérea de la 9 de Julio, proyecto de Parkway (Dirección del Plan)



Avenida Parque "Norte Sur", bajo nivel lateral y parque (Jorge Kálnay, 1935)

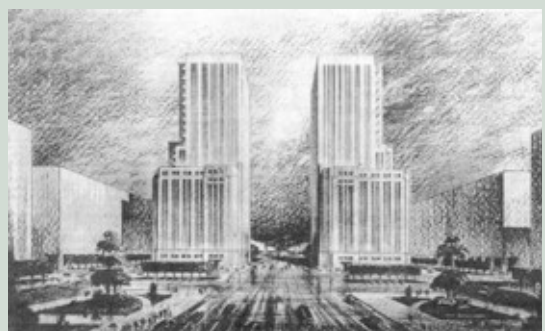


Playas de estacionamiento y pasajes subterráneos de escala innovadora

Monumentalización funcional de la Av. 9 de Julio, (Ángel Guido, 1939)



Regularización del paisaje urbano homogéneo (Del Mazo, 1937)



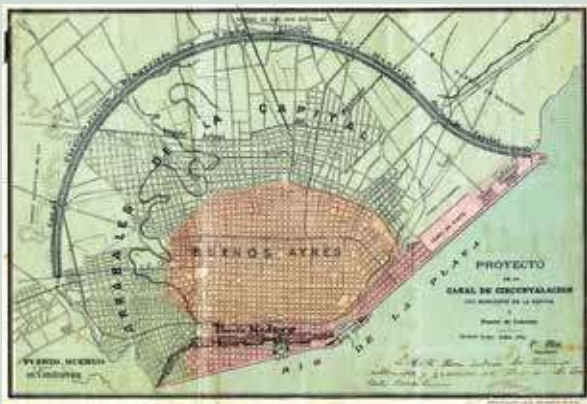
1932. Proyecto del Ministerio de Obras Públicas y su gemelo. CEDIAP

Conexiones urbanas. Autopistas, canales y túneles

Las infraestructuras de circulación urbana fueron algunos de los grandes temas por resolver. En paralelo al acelerado crecimiento de la ciudad desde finales de siglo XIX, así fueron apareciendo propuestas más o menos realizables entre fantasiosas proyecciones a futuro que creían resolver los problemas de la nueva sociedad de masas. En 1882, Pablo Blot propuso la construcción de un "Canal de circunvalación del Municipio de la Capital", conectando la zona sur desde el Riachuelo con el sector norte. Se consolidaba así un nuevo límite urbano a la altura de las actuales avenidas José María Moreno y Juan B. Justo. Otro de esos proyectos no ejecutados fueron los túneles para cruzar el Riachuelo de Luis A. Huergo en 1888 o el de Octavio Pico de 1893. Propuestas que estaban en línea con la creencia de la época que, por debajo de la ciudad, había una red de túneles antiguos, que en realidad tampoco existieron.

La ilusión puesta en las nuevas tecnologías y con la difusión del automóvil se manifiestan en versiones satirizadas como los "autobuses rascacielos", colectivos de varios pisos con ascensor interno, o proyectos oficiales como los tranvías aéreos colgantes y el puente vehicular con rampas helicoidales para cruzar el Riachuelo. El Plan de autopistas urbanas proyectado en la intendencia de Osvaldo Cacciatore en 1976 proponía una red de nueve autopistas de las cuales solo se construyeron dos. La obra implicó la expropiación y demolición de cientos de lotes y hasta manzanas enteras, cuyos escombros se usaron para rellanar y ganar terrenos en el río, dando origen a la Reserva Ecológica Costanera Sur.

Arq. Francisco Girelli



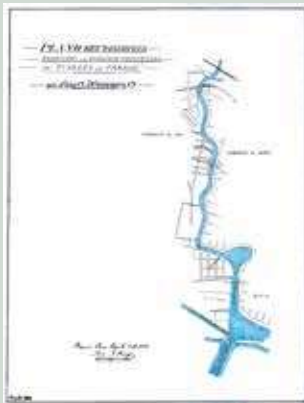
1882. Canal de circunvalación del Municipio de la Capital, ingeniero Pablo Blot, El color rosa corresponde a terrenos ganados al río con la tierra extraída del canal. Fuente: AGN



Propuestas de "Tramways eléctricos aéreos"

1888. Proyecto de túneles para atravesar el Riachuelo (en rojo). Luis A. Huergo,

[Centro] Caricatura de Manuel Redondo: "Nuevo servicio de autobuses rascacielos". Fuente: Caras y Caretas, 14 de junio de 1924, p. 70



El imaginario supera la realidad: interior de uno de los túneles excavados en la Manzana de las Luces en búsqueda de los supuestos coloniales redescubiertos en 1918. Fuente: Greslebin, 1969



[Izq] Proyecto de puente vehicular con rampas helicoidales para cruzar el riachuelo, Juan A. Briano, c. 1940. [Der] La propuesta está en línea con otras ideas de la época como la de André Basdevant de 1936 para subir en auto a un mirador en la torre Eiffel



Mapa del Plan de autopistas urbanas comenzado en 1976 bajo la intendencia del gobierno de facto de Osvaldo Cacciatore

Conexiones internacionales

Buenos Aires es, simultáneamente, faro meridional y centrífugo en la geografía rioplatense. Y esas condiciones de pórtico internacional de cara al estuario fluvial y elevado hacia el espacio aéreo continental, han estimulado propuestas de conexiones tan creativas como excéntricas.

Superando *Argirópolis* y varios desvaríos que anhelaban conectar ambas orillas del Río de la Plata, en abril de 1913 se proponía un puente ferroautomotor afrancesado en cemento armado. Con el tiempo, otros se animaron a propuestas como la de G. Ludewig (1960) y su versión vehicular mixta, más adelante la Comisión Binacional, oficial y formalizada en 1985 aspiraba la inauguración del puente en 2003. Pero, mientras la agenda política -1988, 1991, 1997, 1999, 2016... y sucesivamente- discutía sus ideas, los proyectos se aho-

gaban junto con millones de divisas, las vacilaciones de sus arranques y el resguardo del tránsito fluvial.

Las disposiciones parlamentarias de contar con aeropuerto se habían confirmado en 1935 y, a través del MOP, el Gral. Pistarini alentó su concreción en la zona de Ezeiza con una operación urbana de gran escala. Las primeras ideas contaron con la participación del arquitecto Blaquier y propuestas sistematizadas de una planta radial y hasta otras cilíndricas, pero de impronta monumental (1941). Mientras tanto, otros proyectos para trepar al aire superarían el tiempo y la realidad local, como el 2º premio del Vº Salón de Arquitectura (1943) obtenido por el arquitecto Bianchi o las más osadas hacia 1990 que pretendían instalar una escandalosa terminal de *zeppelines* en la ribera de San Isidro...

Arq. Patricia Méndez



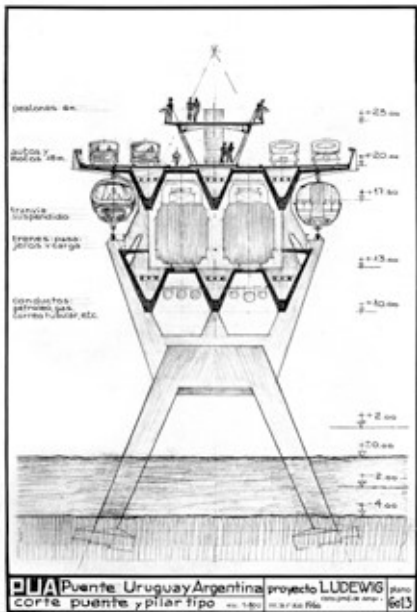
1913. Desde el semanario *Caras y Caretas*, el dibujante de Alonso animaba a lectores con proyectos que permitirían "enriquecerse en poco tiempo"



1941. Proyecto de aeropuerto internacional organizado en una caja monumental, vidriada, muelles curvos enmarcados por pilastras de doble altura, plaza circular con obelisco y ático central



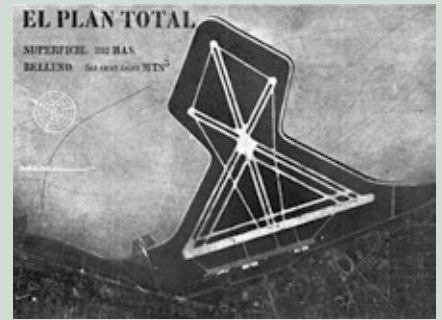
Otra opción desde el MOP: una aeroestación con doce pistas tangenciales a 60°, un núcleo central y la posibilidad de repetir esquemas para futuras ampliaciones



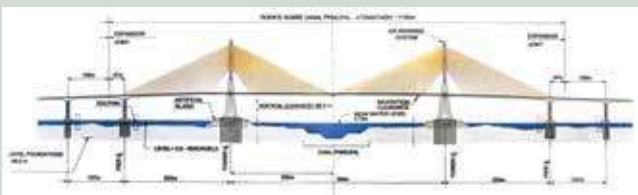
1960. Arquitecto Guillermo Ludewig, propuesta de puente binacional con tránsito mixto: peatonal, vehicular, tranvías y trenes



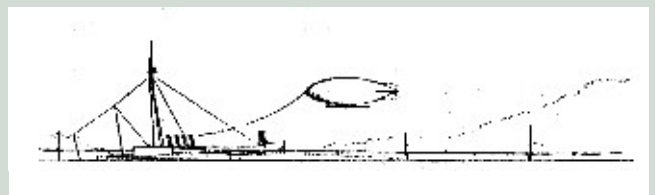
1999. Estudio de trazados posibles para el puente "Carlos Gardel" (desde Zárate o Punta Lara conectando con Nueva Palmira, Punta de los Patos o Colonia)



1943. Propuesta de Luis Bianchi y Luis Vitores, Vº Salón de Arquitectura aeropuerto mixto en la costa porteña y para construir en etapas



1999. Propuesta de la consultora Amman & Whitney para unir con Uruguay: puente atriantado, 42 km de largo, galibo de 65 m y dos torres de 168 m de alto de la que parten los tensores en acero para su sostén



1990. Promocionada como "servicio comunitario a sus habitantes", la Terminal de Zeppelines surgió del Seminario Internacional de Arquitectura (FADU-UBA) realizado en San Isidro

Monumento al Descamisado y Eva Perón

En 1949 la Ley 13.568 dispuso la erección de un monumento al "Descamisado", símbolo del sector político en el gobierno. El ingeniero y escultor Ángel Ybarra García ganó el concurso con una obra que se colocaría en la intersección de la Avenidas de Mayo y la 9 de Julio. Por su tamaño que opacaba las avenidas y su característica tradicional, fue desestimado y reformulado por el arquitecto Jorge Sabaté, quien sería intendente de Buenos Aires, con un diseño más moderno que incluía una cripta. Ante el fallecimiento de Eva Perón en 1952 por Ley 14.124, se resolvió hacer un Monumento que unificaba el proyecto con una conmemoración especial. Podría hacerse en la Plaza de Mayo o cercano a ella y con réplicas en las provincias.

Un proyecto de 1953 de Mario Palanti potenciaba la representación colosal de Perón, mimetizado como arquetipo

del "descamisado". Sin embargo, el proyecto ya estaba elegido desde 1951 y en él intervinieron el arquitecto Carlos Krag, con el escultor Leone Tommasi que trabajaban para la Fundación Eva Perón. Tendría una altura de 137 m de alto, siendo el más elevado del mundo y en el imponente basamento estaba el mausoleo de Eva Perón. Se ubicaría en la calle Gelly y Obes, entre las avenidas del Libertador y Figueroa Alcorta. Nuevamente, el descamisado era planteado bajo el símbolo del Conductor. La imagen de Eva Perón concentra el lirismo del escultor con un largo manto como las santas antiguas. En el gran espacio interior, la estatua de la homenajead se ubicaba sobre una base flanqueada por alegorías del trabajo manual y el intelectual y más abajo se emplazaba la cripta funeraria con el sarcófago.

Dr. Oscar Andrés De Masi



En 1949 se convocó un para el monumento al "Descamisado" con propuesta clásica de Ybarra García obliterando la perspectiva de las avenidas de Mayo y 9 de Julio



En esa ubicación, Sabaté propuso en 1950 un diseño más bajo y abierto de atrio, con una cripta. Estudios de la red de subterráneos y de agua desestimaron aquel lugar



Mario Palanti regresado de Italia, mantiene las características de sus proyectos de grandes dimensiones con eje en la figura de Perón, comitente de la obra



En 1952 ante el fallecimiento de Eva Perón, se plantea un monumento unificado que sería el más alto del mundo y localizado en la zona de la Recoleta



[Centro] Desde Carrara, Leone Tommasi hizo las esculturas colosales para el edificio de la Fundación Eva Perón y, ya en 1951, había elaborado una propuesta para el monumento

[Der] En la escultura de El Conductor, Tommasi optó por el tono heroico de una figura apolínea marchando con los puños cerrados propios del sujeto dispuesto a la lucha



La figura de Eva Perón, de estilizado lirismo, exhibe el libro La razón de mi vida, mientras camina sobre una zarza ardiente y espinosa, alegoría de su entrega a una misión ardua



El salón principal, con pavimento y columnas de granito rojo y presidido por la estatua de Eva Perón, daba acceso visual a la cripta. Era un recinto de contemplación y tributo funerario

Monumentos simbólicos

Los monumentos parecen ser presa fácil de destinos utópicos, en particular, cuando están destinados a rendir homenaje o ensalzar a personas o regímenes políticos, porque la opinión pública suele cambiar con el tiempo. Así tendremos no sólo monumentos imaginados pero no construidos, sino también la destrucción de muchos de ellos que habían sido materialmente concretados. Argentina, no escapa a esa generalización. Hacia 1903 se proponía entre avenidas una gran estatua a Bartolomé Mitre -aún vivo- como símbolo del progreso nacional. El mismo escenario, serviría para la obra "El triunfo de la República" que imaginó Rogelio Yrurtia como "símbolo máximo de la argentinidad" con 150 m de altura, cripta y esculturas que diseñaría hasta su muerte.

En la misma línea hiperbólica, hacia 1950, el arquitecto Héctor Bacci planeaba otro para "La Nueva Argentina" con un esbozo similar a las obras escultóricas de su amigo Leone Tommasi. En junio de 1974 se aprobó el proyecto del Altar de la Patria, impulsado por el presidente Perón y su ministro López Rega para "tender a la unidad nacional" y albergar allí, en "un sitio preferencial", los restos mortales de Eva Perón. El proyecto final del arquitecto Héctor Ezcurra respondía al pedido oficial de que fuese "sobrio y a la vez majestuoso". La muerte de Perón, ese mismo año, la imposibilidad de construirlo en el sitio por la ubicación de obras de infraestructura en la zona de la Recoleta y, finalmente, el derrocamiento del gobierno de Isabel Perón por el golpe militar liquidó la posibilidad de llevar adelante tal proyecto.

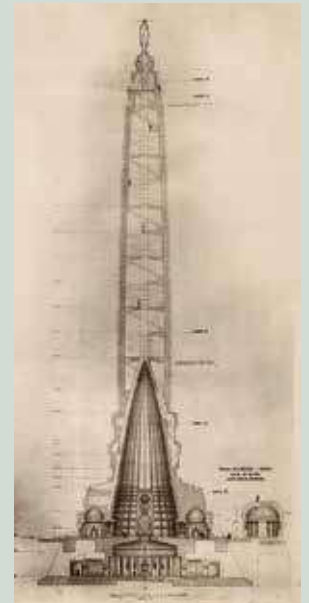
Arq. Roberto Bonifacio



El monumento a Mitre, en la imaginaria Buenos Aires de "La Estrella del Sur"



Monumento a "La Nueva Argentina", tal como lo concibió Héctor Bacci



[Izq] "Monumento al Triunfo de la República", maqueta que se conserva en el Museo "Casa de Yrurtia", vista general de la Plaza de Mayo con el monumento y corte interior que muestra su espacialidad interna y su función de faro y mirador



[Abajo] "Altar de la Patria". Tapa del folleto editado para la presentación del proyecto, vista aérea de su inserción en la trama urbana y perspectiva peatonal de su emplazamiento en el cruce de la avenida Figueroa Alcorta y Agüero

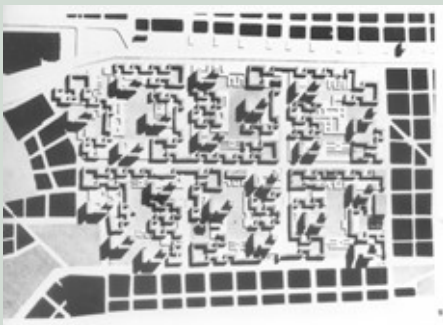


Liquidando el Centro Histórico

El centro histórico de Buenos Aires ha sufrido transformaciones y mutilaciones impulsadas desde las instituciones públicas y las privadas. En 1956 el gobierno de facto encomienda a Antonio Bonet desde el Banco Hipotecario Nacional la transformación del Barrio Sur de la ciudad. Con la memoria de propuestas de Le Corbusier para Buenos Aires se demolía casi toda la zona y se diseñaban viviendas colectivas con una densidad de 4000 habitantes por manzana. La destrucción del patrimonio original de la ciudad se festejaba por los arquitectos "modernos" y el negocio especulativo se generaba en el Estado. En 1971, un nuevo plan para el Barrio Sur propiciado por el municipio y encomendado a Juan Kurchan y Luis Bacigalupo transformaría el barrio de San Telmo con torres residenciales que solo dejaba en pie algún edificio "histórico".

Buenos Aires -que hoy tiene menos habitantes que los que tenía en 1947- sigue siendo un lugar excepcional para los negocios. Un claustro del antiguo monasterio de Santa Catalina fue demolido en 1976 y fue vendido proponiendo una plaza, fue luego playa de estacionamiento y el arquitecto Jorge Gazaneo, desde el ICOMOS en 1977, dio el aval sugiriendo uso intensivo y logró proyectos de Juan Carlos López, SEPRA, Kokourek, Carlos Ott, César Pelli y Parysow que fueron frenados por los vecinos y la justicia. En plena pandemia el gobierno municipal intentó vender en Cannes (Francia) los antiguos edificios de la Municipalidad y de La Prensa sin autorización de la Legislatura. La utopía del negocio inmobiliario sobrepasa cualquier límite, privado o municipal.

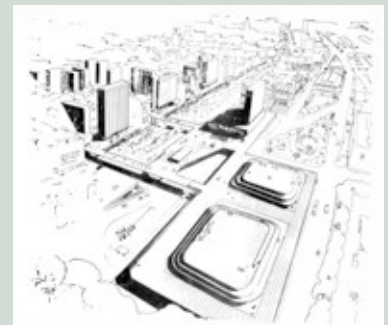
Arq. Ramón Gutiérrez



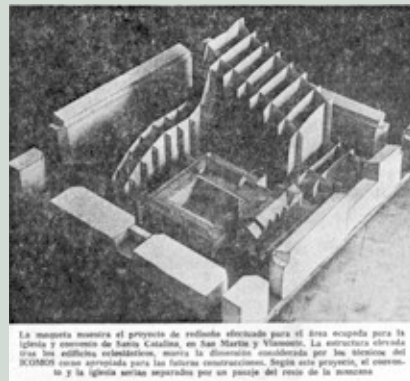
Plan Bonet-BHN. Destrucción del Barrio Sur y "grecas corbusianas". 4000 habitantes por hectárea. Especulación urbana



En 1956 se renovaba totalmente el centro histórico con autopistas y supermanzanas. El sueño del Movimiento Moderno



Plan Director del Área Centro y de Barrio Sur en 1971. La ciudad de las torres y las autopistas subterráneas



[Izq.]: El imaginario de la ciudad "moderna" que arrasaba la historia y potenciaba el futuro similar al de todas las metrópolis; y la oscura visión del patrimonio del Arq. Gazaneo que propone construir en altura en torno a Santa Catalina

La memoria muestra el proyecto de edificio adscrito para el área ocupada para la Iglesia y convento de Santa Catalina, en San Martín y Viamonte. La estructura elevada tras los edificios adyacentes, marca la diferencia, considerada por los miembros del ICOMOS como apropiada para las futuras construcciones. Según esta proyección, el convento y la iglesia serían separados por un pasaje del tipo de la memoria

Clarín 10 de abril 2018

Venta de edificios patrimoniales: la ciudad como negocio

Dos edificios simbólicos han sido puestos en venta en una feria internacional de real estate por el propio GCBA, aduciendo una errada política de descentralización.

Gracias al periodismo nos enteramos de que en una Feria internacional inmobiliaria en Cannes los especuladores urbanos están tratando de vender dos edificios simbólicos y patrimoniales de la Plaza de Mayo: el construido para la sede de la Municipalidad de Buenos Aires y el del Diario La Prensa, declarado monumento nacional. Lo sorprendente es que dicha operación inmobiliaria en el exterior la realiza el propio Gobierno de la Ciudad, que debería estar a cargo de la tutela y custodia de dichos edificios. No existe autorización imprescindible de la Legislatura.

https://www.clarin.com/arq/patrimonio/venta-edificios-patrimoniales-ciudad-negocio_0_Hy29OF5sf.html

[Arriba] Una última manera de hacer negocios vendiendo los edificios públicos patrimoniales sin aprobación legal y sin que se entere la ciudadanía. Ayer nomás



Proyectos para Santa Catalina de Carlos Ott y César Pelli, que se autoconsideraban defensores del patrimonio

Testimonios de la política

El poder ha demostrado en diversos períodos la voluntad de encarar proyectos faraónicos que distrajeran de otros problemas, pero que resultaron fracasos con sensibles pérdidas de recursos económicos o patrimoniales. La idea del Disneyworld en Villa Soldati, fue implantada por la dictadura militar que construyó el Parque Interama. Una enorme torre fabricada en Austria y juegos de última generación que pasaron de manos privadas a las públicas y que pronto estuvieron en ruinas. La Nueva Capital en Viedma-Patagones fue el imaginario del expresidente Dr. Raúl Alfonsín una ilusión que resultó truncada y donde la única consulta a la ciudadanía fue optar por el nombre que sería oportuno aplicar a la capital en su nuevo sitio.

El expresidente Carlos Menem y el Dr. Domingo Liotta vislumbraron emocionados una gran Ciudad internacional de la Ciencia y de la Técnica, que como comentaron sería nuestro propio Silicon Valley. Coherentemente adoptaría la forma del pentágono y nos ubicaría decisivamente en el primer mundo. Fue, sin embargo, otro sueño de papel que no salió del escritorio. Posteriormente surgiría en 2012 el gran Polo Audiovisual en la isla Demarchi con el edificio más alto de América cuya licitación ganó la Empresa Rivas. La propuesta sucumbió sin haber logrado una euforia acorde con la magnitud del proyecto. En nuestros días, planea la nueva cancha de Boca que reemplazará a las butacas sobre el río que lotearía Alberto J. Armando en tiempos de entusiasmos y recursos.

Arq. Ramón Gutiérrez

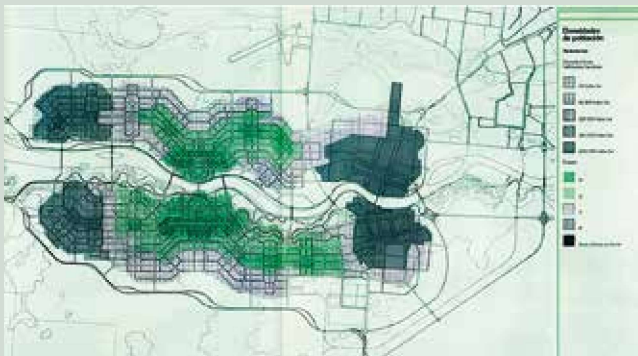


En 1982 la dictadura generó el Parque Interama con grandes inversiones en equipamientos lúdicos con tecnología de punta

Allí se construyó, como mirador, la torre más alta de Sudamérica, pero desde 1983 hasta el 2003 dependió de la Municipalidad



Reabierto en el año 2007 se trató de reparar el conjunto de juegos por la intendencia, pero finalmente se cerró en el 2016



La Nueva Capital del expresidente Raúl Alfonsín se localizaba en Viedma (Río Negro) y promovió en 1986 el proyecto que quedó truncado



El expresidente Saúl Menem erigió la idea del Dr. Liotta de una Ciudad Científica de presencia internacional con un diseño más cercano al Pentágono que a Silicon Valley



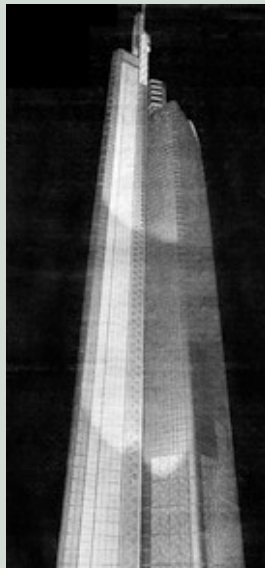
En 2012 se propuso el proyecto de Polo Audiovisual a realizarse en la Isla Demarchi donde se habían desalojado las industrias del dragado. Entre tres empresas, fue seleccionada Riva SA, con un proyecto de 216.000 m² y una torre emblemática de 355 m de altura que sería el icono de la "Hollywood Argentina"

Delirios arquitectónicos

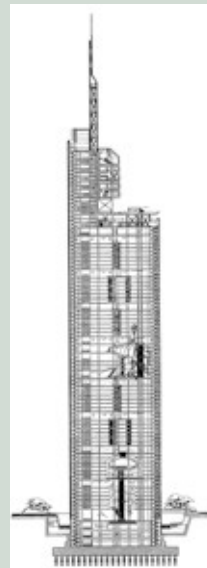
Una sana gimnasia a favor del crecimiento disciplinar la constituyen los concursos de anteproyectos de arquitectura; pero, más de una vez, esta democratización de las destrezas proyectuales acercaría soluciones alejadísimas del suelo porteño. En estas categorías se inscriben, por ejemplo, la convocatoria para el edificio *Peugeot* que, en 1961 y para la esquina NO de Esmeralda y avenida del Libertador, prometía levantar el edificio "más alto de América del Sur" y en el cual participaron cientos de equipos provenientes de 55 países. Alcanzar las alturas también fue motivo seductor para el equipo de ingenieros de Roberto Popovsky y su torre *Buenos Aires* en 1979. O la del arquitecto Schivo, en 1996, cuando se rediseñaba Puerto Madero y su *Eco Tower* resultaba una "ciudad vertical" para 20 mil personas con fachadas de cristal líquido inspiradas en las Cataratas del Iguazú y por las que se desli-

zaban cortinas de agua. Más adelante en el tiempo y río adentro, el grupo Torcello propuso el *Buenos Aires Forum* (BAF), un centro de negocios con 1 km en alto y destinado a 120 mil usuarios por la módica suma de U\$S3.330 millones. Curiosa por la envergadura y por los antecedentes desestimados hacía tiempo, la Cruz sobre el Río fue proyectada hacia 1980 por el arquitecto Amancio Williams a 1 km de la costanera sur y albergaba, en su basamento, servicios culturales, capilla y sala de lectura y, en el cruce-ro, un restaurante con miradores. Sin dudas, el imaginario profesional encontró en la calma del Río el escenario ideal para ejercitarse en lo que -felizmente- no puede convalidar tierra adentro: delirios de *skraypercivity* distantes de una generosa Buenos Aires.

Arq. Patricia Méndez



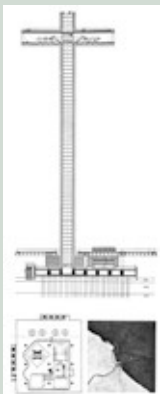
1996. La *Eco Tower*, un rascacielos de más de 500 m de altura en 94 pisos, propuesta sobre la Reserva Ecológica haciendo eje con la Plaza Colón. Fuente: *Clarín*, 29/ene/1996



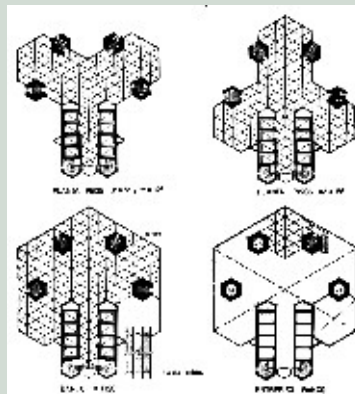
2006. En homenaje al Bicentenario, la *Buenos Aires Forum* (BAF). Un espiral vidriado, de 55 ha que incluía un sistema de transporte multimodal desde y hacia la ciudad. Fuente: *Arquitecto*, 46, 2006

[Arriba e izq.] Febrero de 1962, el jurado del concurso *Peugeot*, promovido por Foreign Building & Investment, revisa las propuestas presentadas

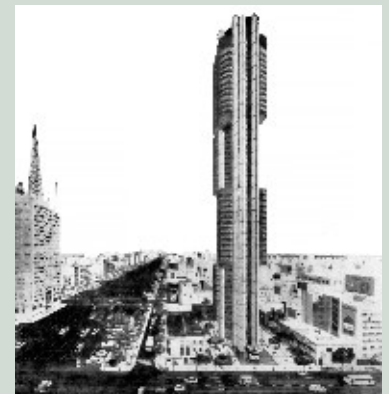
[Izq.] Proyectos premiados en el concurso *Peugeot*. Sucesivamente y en el sentido de lectura, corresponden a arquitectos de Brasil (1er premio), de Francia (2º), de España (3º), (abajo) de Francia (4º), de Uruguay (5º) y de Perú (6º)



1980. La Cruz en el Río de la Plata. Amancio Williams proyectaba este símbolo de Fe cristiana sostenido por una plataforma elevada sobre el Río que llegaba a 200 m de altura

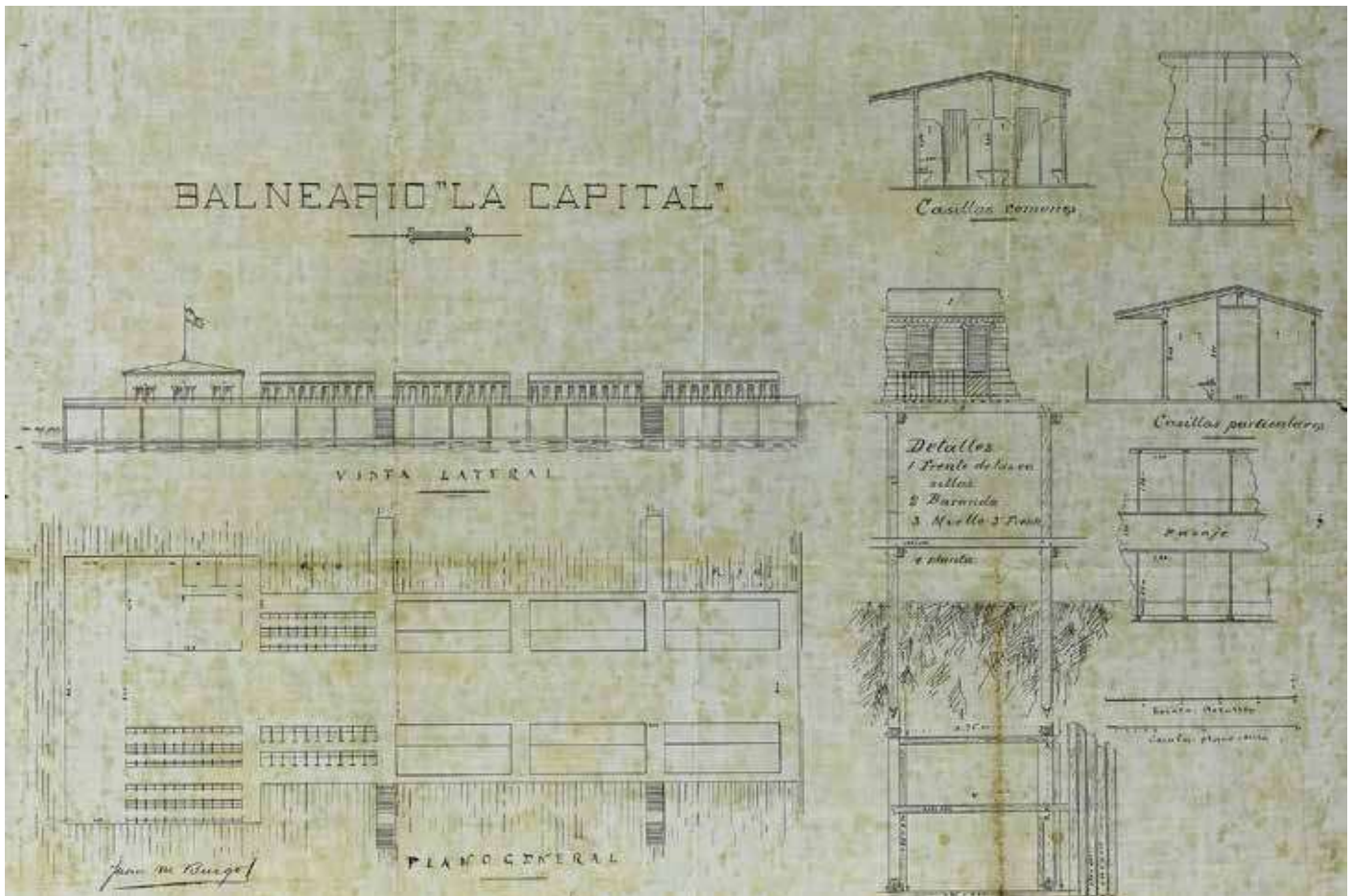


1979. Torre "Buenos Aires", en avenida Belgrano y 9 de julio, de 201 m de alto y destinada a oficinas y garages en 54 pisos y cuya estructura flotaba sobre un espejo de agua. Fuente: *Nuestra Arquitectura*, (507), 1979, p. 19



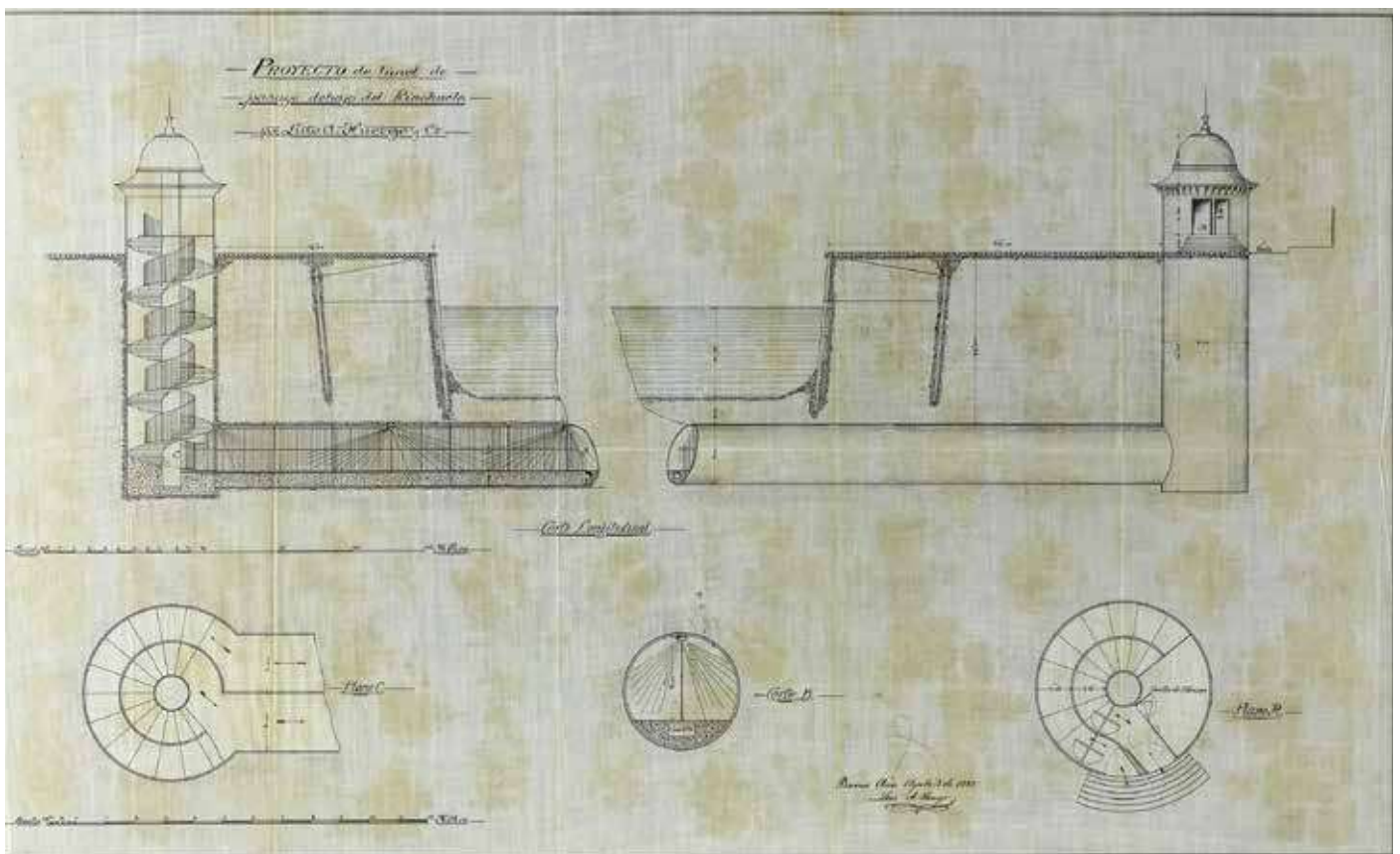
PLANOS

El Arquitecto Juan Martín Burgos, autor en 1882 de un proyecto de traza con diagonales para la ciudad de La Plata, diseñó tempranamente este Balneario popular para la ciudad de Buenos Aires.



El Ingeniero Luis A. Huergo fue una figura clave de las actividades técnicas en la Argentina a fines del siglo XIX y comienzos del XX. Sostuvo una larga polémica sobre el proyecto de Puerto para la ciudad y reivindicaba obras en la zona del Riachuelo frente a los altos costos y rápida obsolescencia que tendría el Puerto de Madero.

En 1886 estudiaba la posibilidad de realizar túneles de paso bajo el Riachuelo.



PLANO DEL RIACHUELO

*INDICANDO LA POSICION PROYECTADA
DE TUNELES DE PASAGE*

por Luis A. Huecco y C^o

BARRACAS AL SUD

BARRACAS AL NORTE

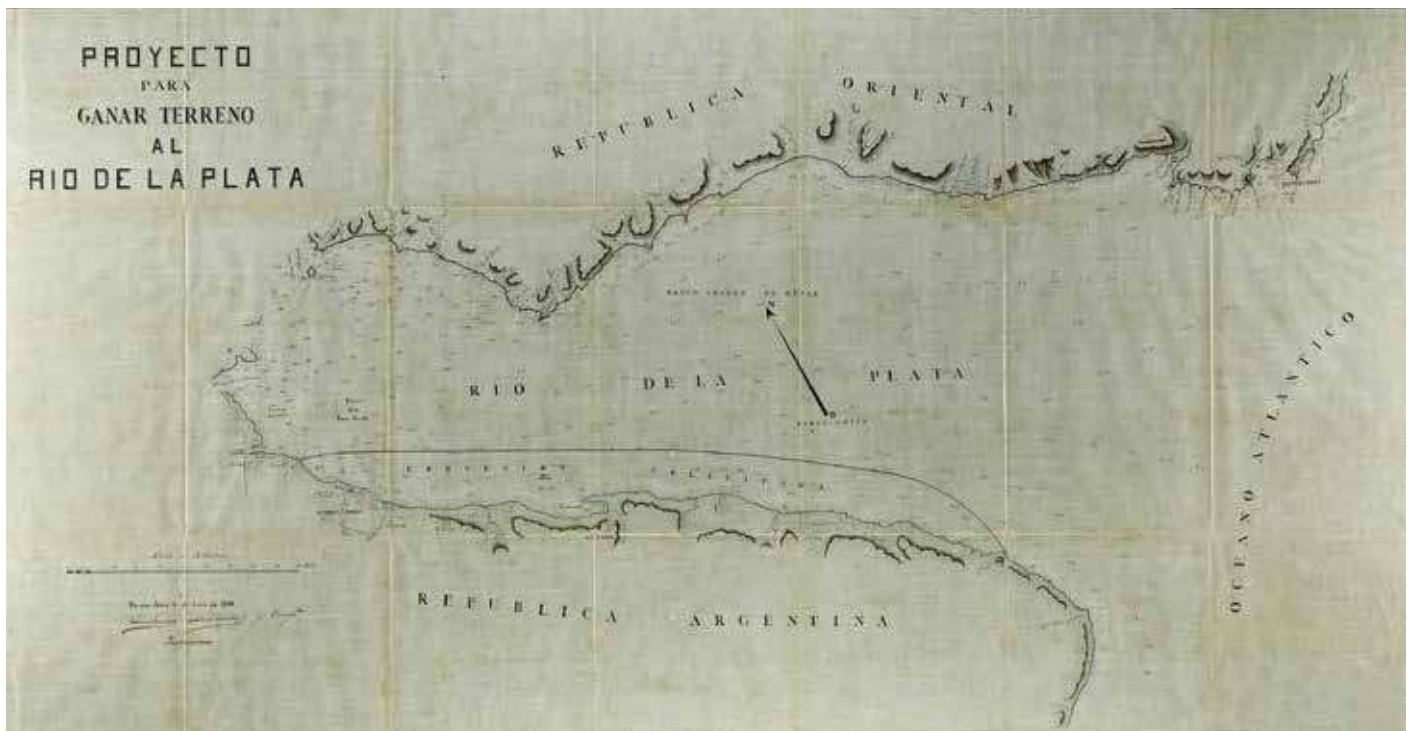
F. E. SUD.

BOCA.

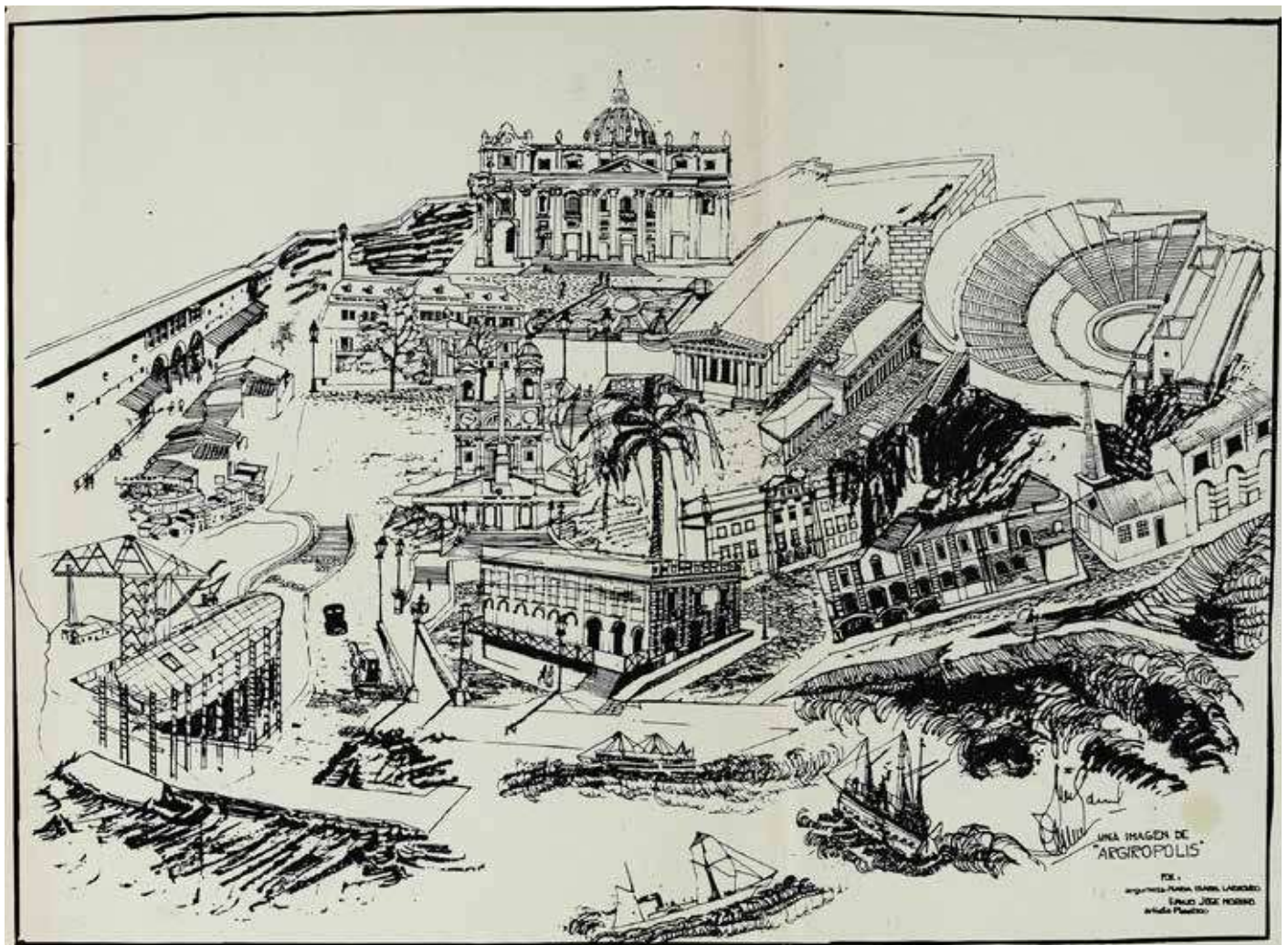
*Buenos Aires Agosto 3 de 1855
Luis A. Huecco*



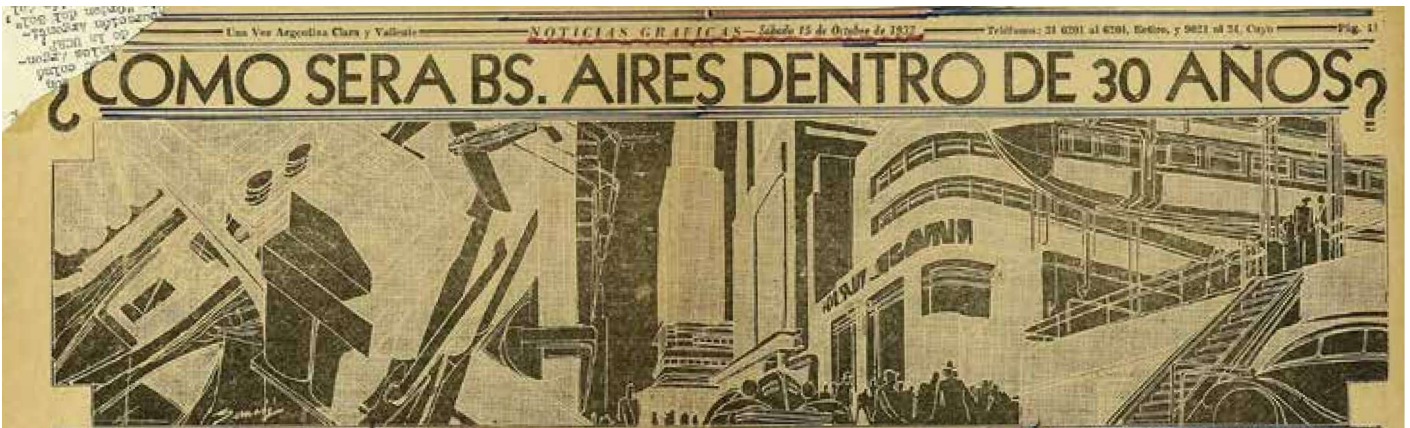
Con el permanente entusiasmo por rellenar el río y avanzar sobre este con la ciudad, que desde comienzos del XIX se verificaba en Buenos Aires, los ingenieros Fernando Enríquez y Federico Correa, en 1890, presentaron la solicitud de concesión de una extensa zona costera desde Olivos hasta Punta Indio. En ella, mediante rellenos, se permitiría disponer de tierra privada para un buen negocio. La especulación inmobiliaria siempre fue un objetivo vigente desde aquellos tiempos.



Una interpretación que quería colocar Sarmiento en su “Argirópolis” en la isla Martín García, fue dibujada por E. J. Moreno con una Arquitecta. Sarmiento sin siquiera reparar en el tamaño de la isla que había estado ocupada por los franceses hasta 1840 soñaba con “La aduana de los estupendos ríos que recorriendo medio mundo vienen a reunirse en sus puertos, atraerá allí cien casas de comercio. El Congreso, el presidente de la Unión, el Tribunal Supremo de Justicia, una sede arzobispal, el Departamento Topográfico, la administración de los vapores, la escuela náutica, la Universidad, una escuela politécnica, otra de artes y oficios y otra Normal para maestros de escuela, el arsenal de marina, los astilleros, y mil otros establecimientos administrativos y preparativos que supone la capital de un estado civilizado servirán de núcleos de población suficientes para formar una ciudad”.



La preocupación del imaginario urbano de la ciudad evolucionaba bajo el signo de los tiempos y la presencia futurista. Podemos verificarlo en esta encuesta de 1937 del periódico Noticias Gráficas.



¿COMO SERA BS. AIRES DENTRO DE 30 AÑOS?

El crecimiento de la industria dice a Cabasco, Cleara barrios a su alrededor

Hoy crece la industria de Buenos Aires, y en consecuencia crece el número de habitantes que se agrupan en los alrededores de los centros industriales. Esto es lo que preocupa a los urbanistas, y es lo que se intenta resolver en el presente artículo.

Los conventillos desaparecen

En los barrios industriales de Buenos Aires, los conventillos van desapareciendo y se reemplazan por edificios modernos y confortables. Esto es lo que se intenta resolver en el presente artículo.

Hacia los barrios industriales

La ciudad crece y se expande hacia los barrios industriales. Esto es lo que se intenta resolver en el presente artículo.

La ciudad céntrica y comercial

La ciudad céntrica y comercial sigue creciendo y expandiéndose. Esto es lo que se intenta resolver en el presente artículo.

El plan regulador

El plan regulador es el instrumento que permite ordenar el crecimiento de la ciudad. Esto es lo que se intenta resolver en el presente artículo.

BUENOS AIRES ES UNA CIUDAD FECA, DICEN MARTINS Y BELLO, ESPERAMOS QUE SEA MEJOR

Los ingenieros Martín y Bello expresan su preocupación por la contaminación y la falta de espacios verdes en Buenos Aires. Esto es lo que se intenta resolver en el presente artículo.

El concepto de la ciudad moderna

El concepto de la ciudad moderna implica un equilibrio entre el desarrollo urbano y el bienestar social. Esto es lo que se intenta resolver en el presente artículo.

Hay que despertar el amor colectivo

Hay que despertar el amor colectivo y el sentido de pertenencia por la ciudad. Esto es lo que se intenta resolver en el presente artículo.

Conocidos Arquitectos y Urbanistas Responden Hoy a Nuestra Encuesta

En esta encuesta se consultó a los arquitectos y urbanistas más conocidos de Buenos Aires sobre su visión del futuro de la ciudad. Los resultados son los siguientes:

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los urbanistas responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los urbanistas responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los urbanistas responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los urbanistas responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los urbanistas responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los urbanistas responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los urbanistas responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

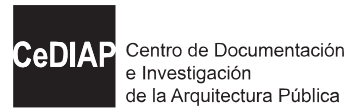
Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los urbanistas responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.

¿HAY O NO PROMETIENDO BIENOS A LOS EMPLEADOS DE PARQUES Y JARDINES?

Los arquitectos responden que sí, pero que se debe hacer un plan regulador que garantice el acceso a estos espacios verdes para todos los habitantes de la ciudad.



noviembre de 2023 | Espacio Cultural BCN

www.bcn.gob.ar