

Universidad Torcuato Di Tella
Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos
Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad

La puerta de acceso americana

Tres representaciones de *Catalinas Norte*
Buenos Aires 1872/1961/1975

Tesista: Arq. Eleonora Menéndez

Directora: Dra. Arq. Claudia Shmidt

Fecha de entrega: 04-12-2015

 UNIVERSIDAD
TORCUATO DI TELLA

**DI TELLA
ARQUITECTURA**

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos
Av. Figueroa Alcorta 7350 [C1428BCW]
Ciudad de Buenos Aires, Argentina
www.utdt.edu/arquitectura

Universidad Torcuato Di Tella
Rector: Ernesto Schargrotsky
Vicerrectora: Catalina Smulovitz

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos
Decano: Ciro Najle

Carrera de Grado de Arquitectura
Director: Sergio Forster

Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad
Director: Julián Varas

Programa en Arquitectura y Tecnología
Coordinador: Francisco Cadau

Programa en Arquitectura del Paisaje
Coordinador: Juan Pablo Porta

Programa en Preservación y Conservación del Patrimonio
Coordinador: Fabio Grementieri

Maestría en Economía Urbana (c/Escuela de Gobierno)
Directora: Cynthia Goytia

Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea
Coordinador: Julián Varas

Resumen

En 1580, Juan de Garay explicaba en una carta al Consejo de Indias la necesidad de fundar un puerto sobre el Río de la Plata para "que abriésemos las puertas a la tierra y no estuviésemos encerrados". La expresión vinculaba la idea de "puerta" con el puerto como medio de comunicación y aludía a estrategias promovidas por los funcionarios españoles para la conquista y colonización americana. Con el paso del tiempo, la representación de la costa de Buenos Aires a través de este elemento sería utilizada para connotar diversos significados y funcionaría como metáfora para describir una distinción entre lo público y lo privado.

Como ejemplo ilustrativo se puede tomar el sector urbano actualmente denominado *Catalinas Norte* ubicado en el barrio de Retiro frente a la Dársena Norte de la Ciudad de Buenos Aires. Desde su creación material a finales del s.XIX, esta área ha sido particularmente propicia para el desarrollo de proyectos de escalas diversas con programas vinculados, en la mayoría de los casos, con aquello que en cada momento histórico ha sido considerado como una oportunidad de "negocio privado." A lo largo de su formación, incluso cuando aún no se habían ganado los terrenos al río, *Catalinas Norte* ha estado tensada por distintos posicionamientos sobre cómo debía ser su relación con el Río de la Plata siendo particularmente llamativa la frecuente presencia de una representación en particular, "*la puerta*," utilizada para describir sus diversas configuraciones.

Tomando como punto de partida este dato singular, a partir de una trayectoria pensada en episodios situados históricamente cuando se verbalizaron estas representaciones, la presente tesis de maestría buscará analizar *la formación histórica de Catalinas Norte como "puerta" en el doble sentido físico y retórico* para dar cuenta de la espontaneidad del surgimiento de las mismas y poner en escena la articulación de discursos, conocimientos y métodos tanto políticos, técnicos, sociales como culturales relacionados con la producción de la arquitectura y la ciudad que detrás de cada una de esas diversas formas de "*puerta*" se buscaba connotar.

Palabras clave: *Catalinas Norte*, Negocios, Suelo artificial, Puerta, Diseño Urbano, Representaciones.

Índice

Siglas y Acrónimos	/pág. 09
Agradecimientos	/pág. 11
Introducción	/pág. 13
Episodio 1.Geografía:	
El “frente de esta ciudad” (1872)	/pág. 21
1-1- De Bateman a Madero: el acceso norte.....	/pág. 27
1-2-“El único puerto a que podía aspirar esta ciudad”.....	/pág. 39
1-3- La “puerta de entrada al país”.....	/pág. 47
Episodio 2. Diseño Urbano:	
La “puerta de acceso” (1961)	/pág. 59
2-1-“Evolución” de una idea	/pág. 67
2-2- La imagen de <i>Catalinas Norte</i>	/pág. 87
2-3- 1961: El “clima favorable”.....	/pág. 103
Episodio 3.Configuración:	
“tan antiguo como los <i>skyscrapers</i> de <i>Wall Street</i> (1975)	/pág. 119
3-1-La cuestión del basamento y la tipología de “edificio en torre”.....	/pág. 124
3-2-El concurso para la UIA	/pág.133
3-3-Una nueva escala para la ciudad	/pág. 149
Episodio 4: “Formas de vida urbana”	/pág. 155
BIBLIOGRAFÍA	/pág. 165

Siglas y acrónimos utilizados

AA Aerolíneas Argentinas

AID Agencia Internacional para el Desarrollo

AR Architectural Review

ASCORAL Assemblée de Constructeurs pour une Renovation Architecturale

BID Banco Interamericano de Desarrollo

BIRF Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento

CAI Centro Argentino de Ingenieros

CAPBA Consejo Profesional de la provincia de Buenos Aires

CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe

CGE Confederación General Económica

CIAM Congreso Internacional de Arquitectura Moderna

CFI Corporación Financiera Internacional

CINA Confederación de la Industria Argentina

CONADE Consejo Nacional de Desarrollo

EAC Extensión del Área Central de la ciudad de Buenos Aires

EPBA Estudio del Plan de Buenos Aires

Eximbank The Export Import Bank of the United States

FADU Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

FASA Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos

FAU Facultad de Arquitectura y Urbanismo

GSD Graduate School of Design Harvard

MARS Modern Architectural Research

MCBA Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires

MIT Massachusetts Institute of Technology

OPRBA Organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires

RA Revista de Arquitectura

SCA Sociedad Central de Arquitectos

SUD Studies in Urban Design

SEGBA Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires

UBA Universidad de Buenos Aires

UIA Unión Industrial Argentina

Agradecimientos

El inicio de esta tesis de maestría se remonta a 2012. La gran mayoría del material bibliográfico y documental que ha dado cuerpo a esta investigación ha sido recogido en bibliotecas, archivos y mediante entrevistas personales a figuras vinculadas con los temas tratados. Entre quienes me han ayudado de varias formas, quería mencionar al profesor Jorge Francisco Liernur por haber creado este espacio de reflexión “Maestría en historia y cultura de la arquitectura y la ciudad” como también por haberme acompañado en los primeros años de desarrollo de esta tesis. De gran importancia ha sido la ayuda y las recomendaciones de mis profesores, Ana María Rigotti, Joaquín Medina Warmburg, Sylvia Saítta y Juan Isaguirre así como también la compañía y los grandes consejos de Sandra María Carvalho de Almeida y el asesoramiento de dirección de arte, el diseño de la tapa y las fotos actuales de *Catalinas Norte* brindados por Walter Montes de Oca.

Los testimonios dados en entrevistas personales o telefónicas de Fredy Yantorno, Arq. Martha Alonso, Arq Margarita Cheriére, Arq Fina Santos y el Arq Juan Manuel Borthagaray han sido muy valiosos para construir los “episodios” en los cuales se divide este trabajo de investigación.

De maneras conocidas y desconocidas para ellos, estoy enormemente agradecida con Gladys Rodríguez, Luis Del Valle, Gustavo Alonso, Mariana Fiorito, Silvio Plotquin, Osvaldo Menéndez y David Antokolec.

Ha sido fundamental la amable y atenta colaboración de todos los responsables de las diversas instituciones consultadas: Maryrose Grossman AV Archives Research John F. Kennedy Presidential Library and Museum, Rachael Guadagni Textual Archives Reference, CATHLEEN J. BRENNAN, Textual Reference Archives II Branch (RDT2) National Archives at College Park, MD, Raúl Pereira del CEDOM, Natalia González Tomassini y Nicolás Del Zotto de la BIBLIOTECA NACIONAL ARCHIVO Y COLECCIONES PARTICULARES, Liliana M Cova y Patricia León de la BIBLIOTECA BANCO CENTRAL ,el equipo de bibliotecarios de UTDT, el equipo de bibliotecarios de FADU-UBA, Ing Alejandro Yaya y Pedro Iriarte de la TORRE MADERO, Ivan Garnica del archivo de AYSA, Marta Martínez y Sergio Pedernera del INSTITUTO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE BS.AS, Natalia Westberg de COLECCIONES ESPECIALES Y ARCHIVOS BIBLIOTECA MAX VON BUCH; Magdalena García, Alicia Sirvent y Ricardo Gasalla de la BIBLIOTECA SCA , Juan Andres Draghi de la BIBLIOTECA DEL CPAU y principalmente a la Licenciada María Ester Caprarulo de la MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES por su enorme ayuda para buscar documentos de la época .

Finalmente, quería mencionar a la Dra Claudia Shmidt por sus inteligentes sugerencias, sus valiosas observaciones y su profundo compromiso como directora de tesis.

Introducción

“Por eso el problema de los arquitectos no es construir esas representaciones, siempre que por representaciones entendamos ese modo colectivo de entender la realidad. Arquitectos o no arquitectos, queriéndolo o no, somos contruidos apenas venimos al mundo, somos contruidos y construimos simultáneamente esas imágenes de la realidad. Ahora bien, existen movimientos que pueden alterar las representaciones, pero no son subjetivos. Por ejemplo, La Crítica poniendo continuamente al desnudo las representaciones en tanto tales (observen que no digo el crítico, sino La Crítica) o sea un trabajo intersubjetivo, social, internacional. La Crítica, decía, puede introducir dudas sobre las representaciones vigentes que puede forzar a hacer un esfuerzo para ir adelante, pueden forzar un salto. En cuanto a la relación entre esa actividad y el arquitecto, se me ocurre una imagen: en un cuarto, en el que parece no existir puertas ni ventanas, está el arquitecto. Y en cierto momento la habitación comienza a inundarse. En esta acción consistiría la operación de la crítica, absolutamente dispuesta a ahogar al arquitecto, no por maldad, sino para que aquel señor descubra que la habitación no tiene paredes, ni pisos, ni techo. En otras palabras, para que se dé cuenta de que la habitación no existe.”

Manfredo Tafuri (1981)

El texto que aquí se inicia es una investigación de tesis de maestría sobre un sector urbano denominado *Catalinas Norte* situado en el barrio de Retiro de la Ciudad de Buenos Aires, entre las avenidas Eduardo Madero, Córdoba, Leandro N. Alem y la calle San Martín frente a la Dársena Norte del puerto del Río de la Plata. Actualmente, está conformado por un hotel internacional y nueve¹ torres de oficinas comerciales, ocupadas por diversas empresas, sedes de embajadas y grandes corporaciones, materializadas con edificios en torre algunos con alturas superiores a los cien metros por sobre el nivel de vereda. Es considerado un “gran complejo de negocios”, *skyline* de la ciudad y figura dentro de los circuitos turísticos de Buenos Aires relacionándose tanto con la arquitectura denominada “moderna”, el planeamiento y el diseño urbano en la Argentina como también con el mercado inmobiliario internacional, las tarjetas postales y las imágenes que se colocan en los fondos de pantallas de las computadoras.

La elección de este caso como objeto de estudio responde a sus particulares características, propias de la complejidad de significados de las formas urbanas, relacionadas tanto con la geografía y la historia de la construcción física del sitio donde se implanta como también con el lugar simbólico que conforma. El interés por la cuestión surgió ya que esta zona de la ciudad, si bien concurrida como tema de investigación histórico, urbanístico-arquitectónico y paisajístico, ha sido poco analizada en el aspecto de las relaciones que

¹A modo ilustrativo actualmente las condiciones legales en las que se encuentra el área de estudio son las siguientes. En mayo de 2009 la Legislatura de Buenos Aires dispuso la subasta de tres inmuebles para la venta de dichas parcelas para la construcción de nuevas torres de una altura mayor a la contemplada por el reglamento de 1967 llegándose a un acuerdo parlamentario y a la aprobación de la subasta de los terrenos libres a cargo del Banco Ciudad. Para diciembre de 2009, se realizó la primera subasta, en la cual el grupo IRSA se quedó con uno de los terrenos sobre Avenida Madero por \$95.000.000. En junio de 2010, el Gobierno de la Ciudad vendió a Eduardo Costantini el terreno sobre Avenida Alem y Córdoba, por \$181.000.000. En noviembre de ese año, se subastó el tercer y último terreno libre de *Catalinas Norte*, sobre Avenida Madero, por el cual el Banco Macro de Jorge Brito pagó \$110.000.000. En los siguientes años, se fueron difundiendo los proyectos para los últimos tres terrenos El Banco Macro contactó a César Pelli para diseñar su nueva torre corporativa, *Consultatio* encargó el proyecto de una torre de cerca de 150 metros de altura al estudio *Architectonica* de Miami, Estados Unidos; e IRSA dejó en manos del estudio Manteola-Sánchez Gómez-Santos-Solsona-Sallaberry. En la primera mitad de 2012, comenzaron los trabajos de excavaciones para la construcción de estos edificios.

plantea la creación de un ámbito físico, transformado artificialmente de manera significativa en menos de cien años y las variadas representaciones que le fueron dando origen. A lo largo de la historia de este sector, incluso antes de la existencia misma del sitio cuando aún no se habían ganado los terrenos al río, *Catalinas Norte* ha estado tensada por distintos posicionamientos sobre cómo debía ser su relación con el Río de la Plata siendo particularmente llamativa la frecuente presencia de una representación en particular, “la puerta,” utilizado para describir sus diversas configuraciones.

En este trabajo de investigación de tesis de maestría se pretende *estudiar la formación histórica de Catalinas Norte como “puerta” en el doble sentido físico y retórico*. La trayectoria elegida para recorrer esta historia está pensada en cuatro episodios que buscan analizar, desde distintas escalas de aproximación, las diferentes representaciones que irá adquiriendo este sector urbano remitiendo tanto a bibliografías específicas sobre arquitectura y urbanismo como también a otros campos de pensamiento que aporten información sobre *las diversas configuraciones de este sitio que han sido representadas como “puerta”*.

De los cuatro episodios en los que se divide esta tesis, el primero iniciará en 1872 desde la “pre-historia” del área geográfica natural donde posteriormente se creará este sector urbano y su representación como “frente” de la ciudad. Iniciado el gobierno del presidente Domingo Faustino Sarmiento, durante el proceso de consolidación nacional y del conflicto en torno a la implantación de la capital del país, resurgirá el debate respecto a la configuración que debería adoptar el puerto de Buenos Aires, en palabras de la época “al frente de esta ciudad,” y el acceso por el norte adquirirá protagonismo. Para Sarmiento la idea de ciudad materializaba el completo sistema en el que una sociedad y un estado se organizaban y, en consecuencia, si se podía cambiar una, cambiaría la otra. De tal forma, cuando, en 1872, Francisco Seeber militar, político, empresario y posterior intendente de la ciudad de Buenos Aires, solicite un permiso de concesión para que la empresa “Depósitos y Muelle de las Catalinas Sociedad Anónima” pueda construir , con planos desarrollados bajo la mirada del internacionalmente reconocido ingeniero inglés John F. Bateman, nuevos almacenes de mercaderías, oficinas administrativas y un muelle de carga y descarga en los terrenos que se ganaran al río en el paraje denominado “Las Catalinas,” no tendrá problemas en obtener la autorización de la Aduana. En efecto, el proyecto presentado por Seeber proponía materializar un puerto “moderno” en vinculación con el acceso norte a la ciudad con toda la infraestructura necesaria cuyo enfoque también coincidía con la voluntad del presidente a cargo de construir una imagen urbana de Buenos Aires que tal como las ciudades de otras repúblicas modernas como Nueva York² pudiera contribuir a generar una capital de la Nación conectada con Europa y competitiva en relación con América. Justamente, la bibliografía sobre

² “Téngase presente que la Gran Federación de los Estados Unidos, el modelo de las repúblicas modernas y el tipo que tuvieron a la vista los federales de todas las Provincias Unidas del Río de la Plata, tropezaron con la misma dificultad que la República Argentina encontró desde los principios para constituirse. Como las márgenes del Río de la Plata Buenos Aires, a orillas del Atlántico Nueva York era, en la época de constituirse los Estados Unidos, la ciudad más rica, más populosa y por tanto más influyente de las colonias inglesas emancipadas ...” Sarmiento, D,F (1850) *Argirópolis*. Véase (SHMIDT, 2012, pág. 49)

los procesos de modernización en Buenos Aires a finales de s.XIX, utilizará para pensar este período histórico la metáfora del “umbral” de la metrópolis (LIERNUR, J.F, SILVESTRI, G, 1993) simbolizando el proceso de construcción de la ciudad moderna, desde una “gran aldea” a una nación orientada hacia un modelo agroexportador, movilizaba por la idea de progreso técnico que encontrará la forma de materializar su fachada urbana visible desde el Río de la Plata mediante grandes almacenes contenedores de materias primas implantados en terrenos construidos artificialmente.

Si bien este episodio comenzará en 1872, se tratarán temas diversos vinculados tanto con el período previo de su creación física como otros acontecimientos posteriores que serán tomados simplemente como datos estructuradores de la cuestión investigada. La representación de este sector geográfico de Buenos Aires como “puerta” puede rastrearse varios siglos antes de la existencia física de este sitio. En 1580, Juan de Garay explicaba en una carta al Consejo de Indias del Rey Felipe II de España la necesidad de fundar un puerto sobre el Río de la Plata para "que abriésemos las puertas a la tierra y no estuviésemos encerrados" (ROCCA, 1996, pág. 69). El explorador español había comenzado los preparativos para fundar la ciudad de Buenos Aires por segunda vez (luego de la fatídica experiencia de Pedro de Mendoza en 1536) partiendo desde Asunción con los futuros nuevos pobladores en la carabela “Cristobal Colón”, dos bergantines y otras naves menores para arribar a la boca del “Riachuelo de los navíos.” La expresión “abrir puertas a la tierra” vinculaba la idea de “puerta” con el puerto como medio de comunicación y hacía referencia a una estrategia promovida por los funcionarios españoles para la conquista y colonización americana. Sin embargo, la política de la Corona sería una causante principal para esterilizar los intentos de dotar de un puerto a Buenos Aires ya que se quería evitar la comercialización de metales preciosos como la plata proveniente del Potosí sin beneficio para España. Durante el período colonial se efectuarían algunas obras portuarias de escasa importancia y se proyectarían diversas propuestas de mayor envergadura que no llegarían a concretarse ya que las restricciones por parte de la Corona para invertir en obras portuarias de fondo para Buenos Aires seguirían vigentes por muchos años.

A principios del siglo XVIII, Dionisio de Torres Briceño había propuesto al Rey Felipe V la edificación de un monasterio para mujeres en Buenos Aires destinado a huérfanas y a hijas de familia que hubieran caído en la pobreza. Las gestiones ante el rey de España resultaron fructíferas y el permiso fue otorgado en 1717. Debido al fallecimiento de su fundador, Torres Briceño, las obras serían postergadas hasta 1737 cuando el capitán Juan de Narbona, constructor del convento de los Recoletos, retomara la construcción. Narbona propondrá reubicar el monasterio en un nuevo terreno de una manzana completa, llamada “la Manzana del Campanero”, en el barrio “del Retiro” ya que se encontraba a siete cuadras de la Plaza Mayor, en la calle de la Catedral y tenía las ventajas de ser un barrio con mejor “*vista al río*”. Así, ese mismo año, se comprará el nuevo terreno en la manzana que se encuentra limitada por las actuales calles San Martín, Viamonte, Reconquista y Córdoba comenzando la construcción del nuevo monasterio sobre los

planos originales trazados por el Hermano Bianchi. El convento seguiría la regla de Santa Catalina de Siena para la cual se convocarían religiosas de esa congregación llamadas "las catalinas". En 1755, diez años después de la construcción del monasterio, el Gobernador Juan de Echeverría llevaría a cabo la construcción de un muelle de atraque sobre la costa del Plata, en conexión con el fondeadero de Balizas Interiores y el canal del norte, que por su cercanía con el edificio religioso posteriormente se conocería como "el bajo de Las Catalinas." Este muelle, materializado sobre un murallón de piedra se extendería hacia el Sur en dirección al Fuerte y abriría una "puerta" en el acceso norte de la costa porteña de Buenos Aires.

Entre el período de la Revolución de Mayo y mitad del s. XIX, el país podrá liberarse paulatinamente de las burocracias impuestas por la corona española pero el puerto seguirá siendo un tema pendiente a pesar del crecimiento comercial que fue adquiriendo Buenos Aires. Las condiciones de desembarco continuarán siendo muy incómodas técnicamente tanto para carga y descarga de materiales como de pasajeros. Recién en 1855, se materializará, por un lado, el nuevo Muelle de Pasajeros, una construcción en madera que se internaba 210m en el río y, por el otro, en 1857, la Nueva Aduana del ingeniero Taylor inaugurando así un nuevo frente de ciudad.(Figura 1)

A principios del siglo XX, aunque sin dejar de lado la imagen mítica de progreso ilimitado del pensamiento decimonónico que dio origen a este sector, la zona de "Las Catalinas" se encontrará en proceso de deterioro. Para 1884, en Buenos Aires, ahora capital consolidada de la Nación, luego de un controversial debate, se optará por la propuesta de puerto presentada por Eduardo Madero que, al poco tiempo de ser inaugurada, comenzará a tener graves problemas de congestión siendo inminente ampliar el puerto. En consecuencia, durante 1907, se gestionará la construcción del "Puerto Nuevo", que paulatinamente reemplazará las funciones del puerto originario y los depósitos de Seeber ubicados frente a la Dársena Norte quedarán en desuso pasando a ser tema de interés municipal. Durante 1923, se presentará un proyecto desde la Intendencia Municipal, el Plan de la *Comisión de Estética Edilicia*, que expresará la voluntad de cambiar el uso portuario de este sector para integrarlo al centro de la ciudad y conformar "la puerta de entrada del país" (INTENDENCIA MUNICIPAL, 1925). Mediante la incorporación de nuevos equipamientos públicos materializados por una tipología historiográficamente nombrada como "palacios sin reyes" (SHMIDT, 2012) se continuará con aquella idea de representación del Estado en el momento de la construcción de la edilicia pública para la "capital permanente" iniciada en 1880 pero con un sesgo particular. El proyecto expresará las ideas del intendente a cargo Torcuato de Alvear, "el Haussmann argentino" (GORELIK, 2010) desde una tradición de ciudad diferente a la sostenida por Sarmiento: las figuras urbanas pensadas para hacerse cargo de la necesidad simbólica latente de la federalización buscarán configurar un espacio público ya no de ciudad sino de Nación. Sin embargo, esta propuesta tampoco podrá ser materializada pero el aporte del proyecto de la *Comisión de Estética Edilicia* marcará una forma de operar en la ciudad cuyas ideas prontamente se transformarán en "leit motiv" de planes posteriores tales como la "puerta de entrada", la

“reconquista del río,” así como también ideas asociadas con las teorías de la *City Beautiful* en boga en Estados Unidos a comienzos del siglo XX.

De tal forma, la primera representación de *Catalinas Norte* como “frente” de la ciudad fue elegida ya que coincide con el pedido de concesión de Seeber para construir nuevos depósitos de mercaderías, oficinas administrativas y un muelle de carga y descarga en los terrenos que se ganaran al río en el paraje denominado “Las Catalinas.” A partir de su estudio se buscará analizar en el primer episodio, desde un enfoque “geográfico”, los aspectos físicos y naturales que dieron origen a la creación de este sector como enclave político - estratégico tanto por su particular ubicación en la costa de Buenos Aires como por su condición de ser terrenos ganados al río. Precisamente, desde su “pre- historia”, se observarán aquellos antecedentes vinculados con el origen de la idea de “*frente de ciudad*” como lugar simbólico apto para la implantación de los negocios privados de “grandes corporaciones” que posteriormente daría lugar a la representación del sector como “*puerta de entrada del país.*”

El segundo episodio se ubicará casi un siglo después en pleno clima “desarrollista,” durante 1961, cuando se sanciona la ley nº15.947 de urbanización de *Catalinas Norte*. El salto temporal con el primer episodio responde a la ausencia de representaciones significativas asociadas con la idea de “puerta”. Durante las décadas siguientes al proyecto de la *Comisión de Estética Edilicia* (1925), frente al paulatino deterioro de los galpones, se sucederán diversos intentos por urbanizar estas tierras que fracasarán debido a cuestiones políticas relacionadas con desacuerdos respecto a la forma y destino que debería tener este sector de la ciudad pero también con la falta de herramientas legales tanto municipales como nacionales para adquirir el dominio de los terrenos privados aún en litigio con el Gobierno Nacional.

Para 1956, en un clima político saturado de conflictos, durante un período caracterizado ya desde 1950 de apertura al capital extranjero particularmente norteamericano, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) buscará modificar radicalmente la imagen existente de la zona proponiendo la creación de un centro administrativo o polo de actividades terciarias donde las nuevas empresas que se estaban radicando en el país y a las cuales también se les estaban otorgando importantes ventajas para que instalaran sus fábricas en el polo industrial del Gran Buenos Aires, construyeran sus oficinas. Así, se presentará la propuesta de instalar en “Las Catalinas” un “centro de negocios” materializado mediante “edificios en torre”, una tipología edilicia aún no legislada por el código edificación vigente por esos años pero internacionalmente adoptada como la forma indicada para construir las oficinas de las grandes empresas, tomándose como premisa de proyecto la representación del sector como “*la puerta de acceso de la ciudad.*” (SARRAILH, 1975)

Sin embargo, habrá que esperar hasta noviembre de 1961, cuando el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina sancionen la ley nº15.947 y así se autorice la transferencia del dominio

por venta o permuta de todos los terrenos ubicados en la zona ahora institucionalmente denominada *Catalinas Norte* para iniciar los trabajos de urbanización. Dentro de un clima de ideas, tesis y recomendaciones de política económica, siguiendo el enfoque planteado por Carlos Altamirano (2007) reunidas bajo el nombre común de “economía del desarrollo,” se iniciarán los procesos para construir un centro terciario como en las grandes metrópolis de Estados Unidos. Por su parte, en paralelo con esta iniciativa “desarrollista”, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) promoverá la idea de una asociación de provincias integrando regiones, y por ende, un enfoque “regional” del urbanismo con miras a consolidar una red de infraestructura de conexión interprovincial que contrapesara la hegemonía de Buenos Aires. Efectivamente, durante esta etapa, la economía, o en otros términos, el “desarrollo,” ocupará el centro de la escena histórica y por ende, necesitará del urbanismo y de la arquitectura para pensar su forma de representación más adecuada.

A partir de un “programa de desarrollo”, un diseño y una mecánica de implementación donde ideas y planes urbanos se presentarán estrechamente interrelacionados con las normas jurídicas pensadas para legislarlos, con el proyecto de *Catalinas Norte* se iniciará la materialización de un conjunto de edificios en torre articulados a través de una plataforma elevada integradora de las diversas funciones emergentes (administrativas, hoteleras, comerciales y de intercambio social provocadas por la ubicación céntrica del área y la cercanía con las terminales de transporte) en un momento durante el cual el “urbanismo moderno,” en particular corbusierano, se consideraba estar padeciendo graves fracasos y las teorías urbanas anglosajonas como el *Urban Design* traducidas al país como “Diseño Urbano” estaban cobrando mayor reconocimiento. La acción ejercida desde la MCBA mediante los nuevos instrumentos legales creados por ella misma para el proceso de urbanización de *Catalinas Norte* estará inscripto dentro del enfoque regional propuesto por el *Plan Regulador (Plan Director)* para Buenos Aires y será representado, tal como se indicará en las páginas del propio plan, como la “*puerta de acceso*” de la ciudad (OPRBA , 1961) (Figura 2)

Casi un siglo más tarde de la creación física de este sitio, en un marco internacional enteramente modificado ,durante un “clima favorable” para la puesta en práctica de un enfoque de “desarrollo urbano” que buscará poder abarcar tanto una escala regional como panamericana y cuando el término “América” será utilizado para describir un continente y no solamente a un país, los argentinos se encontrarán frente a un desafío equivalente al de sus antepasados del siglo XIX: construir la Nación constituyéndola como comunidad económicamente independiente y el “frente” de Buenos Aires, hasta este momento materializado mediante grandes edificios contenedores de materias primas será repensado desde la noción de “Diseño urbano” para representar la “*puerta de acceso americana.*”

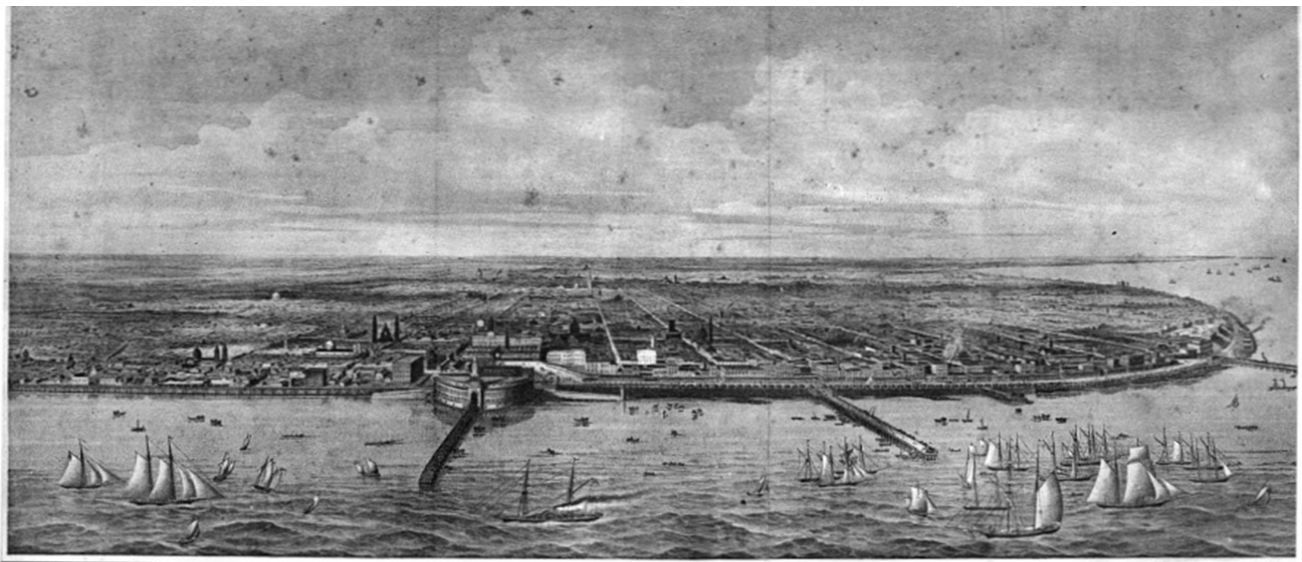
Una vez presentada el área geográfica y el posterior “diseño urbano” del sector, el tercer episodio buscará estudiar la configuración adoptada para 1975 a través de una representación del conjunto de

Catalinas Norte “tan antiguo como los *skyscrapers* de *Wall Street* ” que será mencionada en la revista de arquitectura Summa N°96/97 con motivo de una edición especial sobre este sector de la ciudad y cuya publicación tendrá lugar durante un clima internacional de debate y cuestionamiento de los centros terciarios y en particular de la tipología de los edificios en torre.

Entre 1961 y 1967, el proceso de concreción de las obras según el proyecto de urbanización propuesto por el *Plan Regulador*, se verá dificultado y demorado en distintas oportunidades, tanto por las condiciones políticas y económicas que fue atravesando el país como por las frustradas tratativas con posibles adquirientes, permutas o asignación de terrenos o también por la falta de mercado generada por la tendencia de localización de esta tipología edilicia “en torre” hacia la zona norte en áreas ya conformadas. La falta de aceptación del conjunto de normas reglamentarias para la zona pensadas desde aspectos morfológicos (altura, líneas fijas, niveles) por parte de los futuros propietarios promoverá la remoción de plataforma peatonal que conformaba un basamento de integración entre los edificios observándose una política urbana que se definió por tomar una línea de menor resistencia y más rápida materialización. Durante estos años serán vendidos los terrenos y varias de las empresas adquirientes convocarán a concursos para materializar sus edificios en torre. Justamente, desde mediados de la década de 1950, esta modalidad de encargos por llamado a concurso registrará los picos más prolíficos de convocatorias sobre diversos temas tales como planes urbanos, obras de infraestructura, estaciones de ómnibus, equipamientos educativos y culturales pero también para los programas complementarios de los grandes establecimientos fabriles que se estaban implantando en el país como consecuencia de la sostenida expansión industrial.

A partir del estudio de la configuración visible para 1975, se buscará estudiar la paulatina construcción de la arquitectura del lugar con edificios aislados, como acontecimientos únicos, multiplicados en altura para formar, por sí solos, la “*puerta de acceso de la ciudad.*” La búsqueda de integración entre urbanismo y arquitectura que había sido institucionalizada en la década del ‘60 quedará como un recuerdo tan lejano como el emprendimiento de Seeber, poniendo de manifiesto el importante papel que la política urbana ha llegado a desempeñar en el destino de las ciudades y en las formas de vida urbana.(Figura 3)

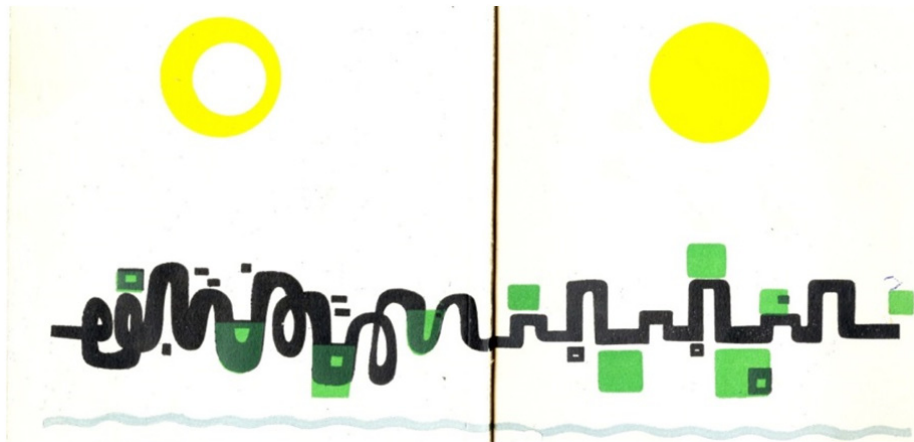
Finalmente, el cuarto episodio buscará concluir esta investigación y, a través de las tres representaciones analizadas, estudiar la articulación de discursos, conocimientos y métodos que confluyen en el desarrollo de los mecanismos políticos, técnicos, sociales y culturales relacionados con la producción de la arquitectura y la ciudad.



BUENOS - AYRES

À VISTA DE PÁJARO

publicado por Estre Sello Libreria Vizcaya Buenos Ayres



Arriba. [Figura 1](#) Buenos Ayres a Vista de Pájaro 1880. Nótese el muelle de las Catalinas a la derecha. Lith Anst. F.W. Kahler/Schlieper Lith. (HISTARMAR) [En el medio](#), [Figura 2](#). Portada “Planteo Básico de Reestructuración de Buenos Aires y Gran Buenos Aires. Plan Regulador. (MCBA, 1958) [Abajo](#) [Figura 3](#), Alberto Petrina (1976) “Catalinas Norte. Perspectiva General” (Summa N°97, 1976)

Episodio 1: Geografía

El “frente de esta ciudad” (1872)

En 1867, Francisco Seeber,³ militar, político, empresario y posterior intendente de la ciudad de Buenos Aires, obtenía un permiso de concesión para habilitar un depósito particular de la empresa “Depósitos y Muelle de las Catalinas Sociedad Anónima” otorgado por la Aduana de Buenos Aires. Cinco años más tarde, en 1872, como consecuencia de una resolución administrativa que prohibía la existencia de depósitos particulares, Seeber solicitaba al Poder Ejecutivo del Estado de Buenos Aires en nombre de la mencionada sociedad anónima, la confirmación de las mismas condiciones ya establecidas pero ,en esta oportunidad, por el término de diez años agregando que esta concesión le era necesaria para emprender “obras de magnitud” tales como la construcción de nuevos almacenes de depósito de mercaderías, oficinas administrativas y un muelle de carga y descarga en los terrenos que se ganaran al Río de la Plata en el paraje denominado “Las Catalinas” o “La Batería” ubicada en las cercanías de la actual Plaza San Martín, en la zona de Retiro.

La implantación de los depósitos y del muelle en este sector de la ciudad como la elección para llevar adelante negocios respondía a los procesos de modernización que se estaban produciendo en Buenos Aires. Aun cuando en población y estructura física era todavía, como la ha descrito James Scobie, una “gran aldea” se encontraba en el umbral del período de su más rápido y sostenido crecimiento (SCOBIE, 1977, pág. 27) (Figura 4 y 5) Según registraba el censo de 1869, la población urbana ascendía a 180.000 habitantes, de los cuales prácticamente la mitad de ellos eran extranjeros. El alumbrado a gas funcionaba desde 1854, el telégrafo, desde 1860. En 1877 ya se podía transportar carne refrigerada a Europa. El primer ferrocarril, el del oeste, que había lanzado sus servicios en 1856 cuando inauguró el primer tramo hasta

³ Francisco Seeber nació en Buenos Aires el 15 de noviembre de 1841. Era hijo de Magnus Seeber y de Luisa Tab de Seeber, oriundos del estado de Baden (Actual Alemania) y radicados en la Argentina desde el año 1830. Fue capitán en la guerra de Paraguay, llegó a general de la brigada. Ejerció como diputado nacional y presidente de la Comisión de Presupuestos de la Cámara de Diputados. Fue Intendente municipal de la Ciudad de Buenos Aires en 1889. Durante su gobierno y por su gestión se instaló el Jardín zoológico en su actual emplazamiento. Se desempeñó como miembro fundador y presidente de la empresa diques y muelles “Las Catalinas.”

Floresta, para 1870, contaba con 722 km de vías, habiéndose sumado también los ferrocarriles Norte, Sur, Central Argentino y Andino. Los primeros tranvías a caballos habían comenzado a funcionar en 1863, como complemento del recién inaugurado Ferrocarril del Norte, y las primeras líneas urbanas habían iniciado sus servicios en 1870.

Sin embargo, había grandes temas que Buenos Aires tenía pendientes. Por un lado, las mejoras de las condiciones sanitarias. Durante 1870 y 1871 una epidemia de fiebre amarilla había flagelado a la ciudad provocando que la población porteña se redujera a menos de la tercera parte, debido al número de muertos como al éxodo de quienes abandonaron la ciudad para intentar escapar de la enfermedad. Por el otro, el puerto. Los barcos mercantes fondeaban a varias millas de distancia de la costa desde donde carga y pasajeros transbordaban a embarcaciones de poco calado que los aproximaban a la orilla. Desde allí, hasta finales del s XIX, pasajeros y mercancías pasaban a carretones de muy altas ruedas tirados por caballos. Con el incremento de las exportaciones e importaciones, el consecuente avance del ferrocarril y el aumento de población, los depósitos de la aduana comenzaron a resultar escasos y de capacidad reducida. Estaban diseminados en toda la ciudad haciéndose muy difícil su fiscalización facilitando el contrabando que las autoridades aduaneras no podían impedir y contaban con una infraestructura precaria que generaba inconvenientes tanto para la carga y descarga de productos como del embarque y desembarque de pasajeros. En vistas de esta situación, para 1870, los gobiernos nacional de Domingo Faustino Sarmiento⁴ y provincial de Emilio Castro⁵ suscribieron un contrato con el internacionalmente reconocido ingeniero inglés John F Bateman (SILVESTRI, 2012, pág. 96) con el objetivo de solucionar los problemas sanitarios existentes y materializar una estrategia para el puerto de Buenos Aires. El proyecto, presentado en 1871, proponía una gran dársena ubicada a eje de la Plaza de Mayo, a la que se podía acceder por el norte, aproximadamente a la altura de la zona de “Las Catalinas” y por el sur, por la boca del Riachuelo. Como variación también preveía acoplar al puerto las terminales ferroviarias existentes en esa época para mejorar el transporte de bienes de importación y exportación. Sin embargo, esta propuesta mereció un diluvio de críticas de los entendidos locales que hacían hincapié en el error de Bateman (quien, argumentaban, había desarrollado el proyecto durante su corta estadía en el país de apenas un mes) de no considerar el dragado y los problemas financieros que implicaría materializar su propuesta. El clima no era propicio para un proyecto de tal trascendencia. Existía una fuerte tensión, históricamente señalada como la “cuestión capital,” entre las provincias vinculadas con la llamada Confederación y el Estados de Buenos Aires. Ni la batalla de Cepeda (1859) ni el Pacto de Flores (1860) habían logrado que los porteños del Río de la Plata aceptaran ser parte de un proyecto nacional y la implantación de la capital del país, junto con el negocio ligado a su puerto, era uno de los puntos de conflicto vital ya que representaba una fuente de ingresos importantes que Buenos Aires quería tener para sí, en disputa con la Nación.

⁴ Domingo F. Sarmiento (1811-1888) gobernador de la Provincia de San Juan entre 1862 y 1864, presidente de la Nación Argentina entre 1868 y 1874, Senador Nacional por su Provincia entre 1874 y 1879 y Ministro del Interior de Argentina en 1879.

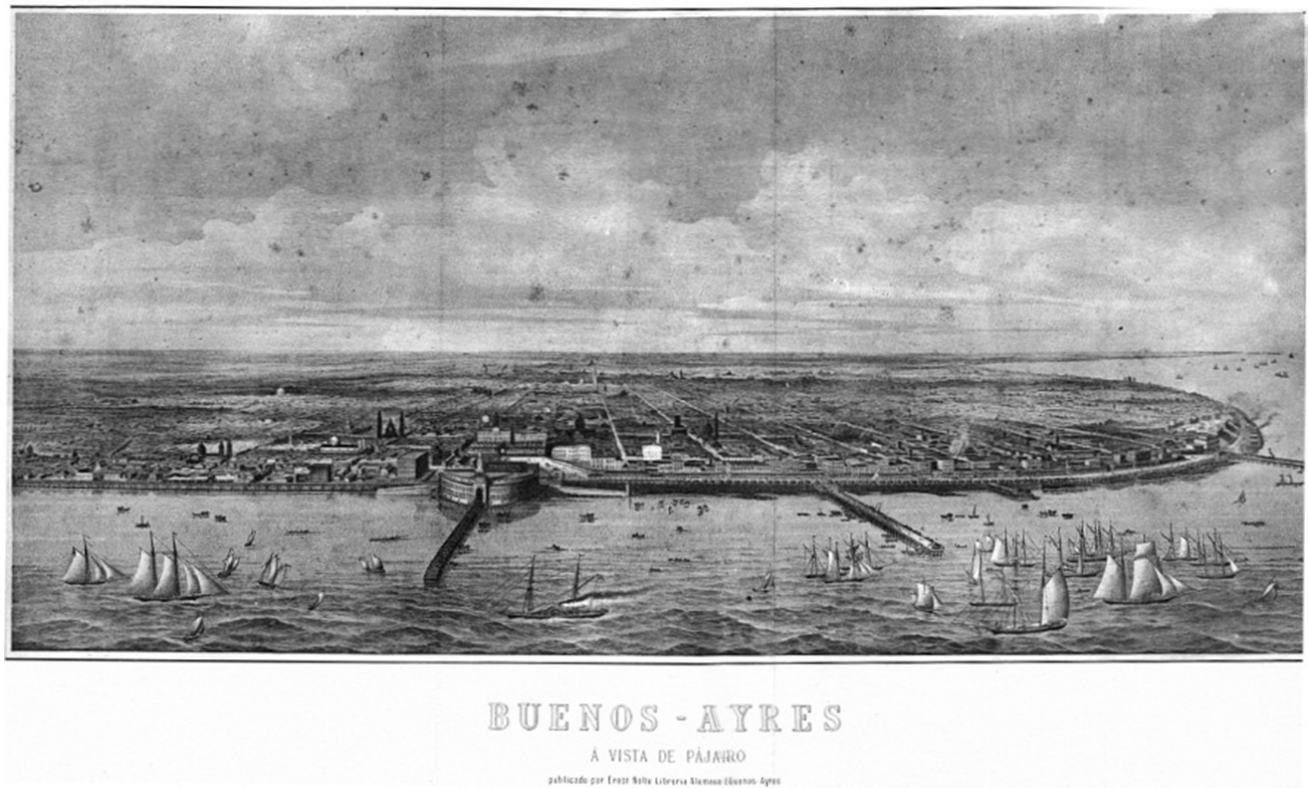
⁵ Emilio Castro (1821-1899) político y hacendado argentino, gobernador de la provincia de Buenos Aires en el período de 1868 hasta 1872. Previamente, había sido vicegobernador entre 1865 y 1868.

De tal forma, durante la década de 1870, se impondrán dos planes muy diferentes para la construcción del puerto. Las alternativas serán, por un lado, mejorar las instalaciones existentes sobre el Riachuelo al sur de la ciudad, por el otro, construir nuevas infraestructuras sobre las bajas costas fangosas al este de Plaza de Mayo y en relación con la zona de “Las Catalinas”. Cada una de las propuestas tendrá sus argumentaciones fundamentadas y ambas prometerán contribuir a la transformación de la ciudad. Sin embargo, el grupo triunfante en la controversia tendrá una participación mayor y definitiva en la orientación y forma del futuro crecimiento urbano y la consiguiente presencia en los contratos de construcción y venta de tierras.

Así, en 1873, en respuesta al pedido de Seeber, el Poder Ejecutivo dictará un decreto declarando que el Gobierno tomaría para depósitos generales de aduana los almacenes que la mencionada empresa de “Las Catalinas” se proponía construir bajo diversas condiciones entre las cuales se indicaba: “que si se lleva a efecto la obra del puerto *al frente de esta ciudad* y en el terreno que se gane sobre el río, el Estado construyese almacenes de depósito, cesará el compromiso que aquí contrae con los peticionarios”⁶ poniendo de manifiesto que el esquema rector según el cual Buenos Aires y su fachada urbana sobre el Río de la Plata desde 1870 a 1910 estaría tensionado por tres elementos críticos: el puerto, los ferrocarriles y la “cuestión capital”.

A partir del estudio de la geografía de este sector, el presente episodio se propone investigar la creación física del sitio donde se asentarán los depósitos de la empresa “Depósitos y Muelle de las Catalinas SA” para analizar la conformación de este sector urbano en Buenos Aires como lugar simbólico representativo del *“frente de esta ciudad.”*

⁶Esta cita está tomada de un documento judicial escrito en 1894 donde se hace una reconstrucción de los hechos y se menciona el dato citado. El subrayado es propio. Véase Argentina. Demanda de la empresa *Depósitos y Muelles de las Catalinas* contra el Gobierno de la Nación escrito de contestación a la demanda por el Doctor Enrique García Mérou representante del gobierno de la nación Buenos Aires Compañía Sud Americana de Billetes de Banco 1894.P11



Arriba. Figura 4. “Buens Ayres a Vista de Pájaro–Litografía impresa en colores, seguramente anterior a 1865 ya que no está el viaducto del FFCC a Ensenada, a la izquierda. Leon Pallière.

Abajo.Figura 5. Buenos Ayres a Vista de Pájaro – 1880. Nótese el muelle de las Catalinas a la derecha. Lith Anst. F.W. Kahler/Schlieper Lith. (HISTARMAR)

1-1-De Bateman a Madero: el acceso norte

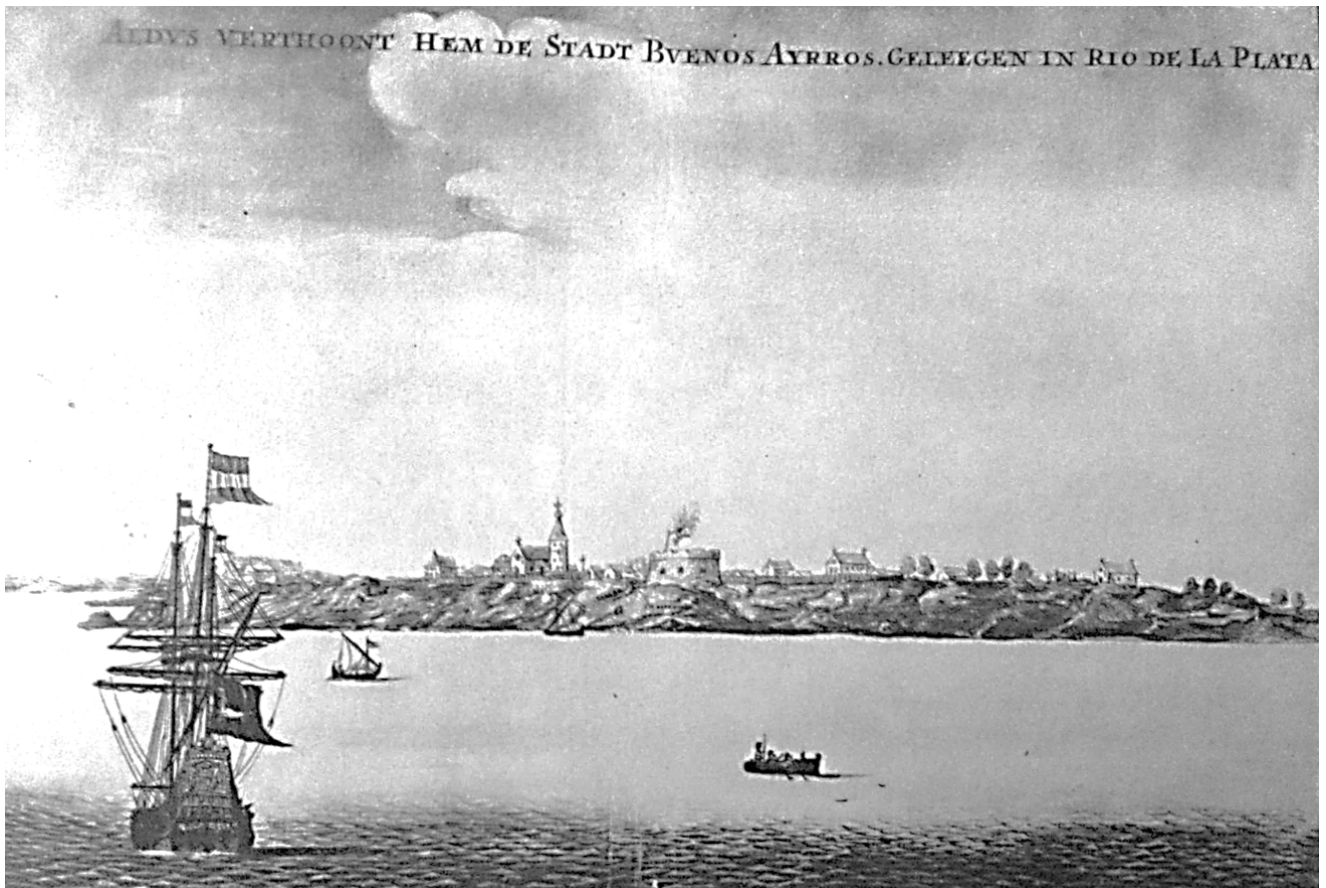
“Vista a través de una atmósfera clara desde el puente de un navío en el río, la ciudad de Buenos Aires es un agradable espectáculo, sus numerosas cúpulas recortadas en el cielo y las aguas como las de un mar, frente a ella en todas direcciones, punteada con numerosas velas. Pero es irresistible llegar a la convicción de que el lugar es muy inferior al de Montevideo y que Don Pedro de Mendoza, que tuvo el privilegio de elegir en una tercera parte del continente, eligió para esta ciudad el peor sitio que podía ofrecer toda la costa entera...”

La Plata countries of South America. 1886. E J Clemens

El ingeniero Hernán Huergo⁷, en su libro *Luis A Huergo y la cuestión puerto* (2013), argumenta que una de las razones geográficas que demoró por varios siglos la construcción de un puerto en Buenos Aires fue la particular conformación física del estuario del Río de la Plata. Frente a la ciudad, con un ancho de más de cinco kilómetros, existía un banco de arena nombrado históricamente como “Banco de la Ciudad” que impedía la llegada de los navíos a la costa. De tal forma, las embarcaciones de porte de hasta seis metros de calado debían desplegar sus anclas más allá de este banco y lo hacían en un fondeadero⁸ natural denominado “Balizas exteriores” que se encontraba inmediatamente después del mencionado banco de arena. (Figura 6 y 7). Sin embargo, más próximo a la ciudad existía un fondeadero de menor profundidad, conocido como “Balizas Interiores,” cuyo calado con vientos sólo servía para naves menores pero que era utilizado tanto para embarcaciones más pequeñas como para aquellas otras que iban a buscar pasajeros u objetos desde las grandes flotas. La zona denominada “Las Catalinas” o “La Batería”, donde se asentarían los depósitos de la empresa de Seeber, se encontraba vinculada con el fondeadero natural “Balizas Interiores” y debía su nombre a su cercanía con dos equipamientos urbanos que habían sido ubicados estratégicamente por su relación con este lugar natural apto para fondear barcos: el convento “de las Catalinas”, situado en la denominada “bajada de las Catalinas” en las calles San Martín y Viamonte donde justamente en 1755 el gobernador Juan de Echeverría aprovechando esta situación geográfica había construido un muelle como también con la antigua fortificación conocida como "La Batería" ubicada en la Plaza San Martín cerca de donde posteriormente se situaría la “Torre Británica” (hoy denominada Torre Monumental) en el barrio de Retiro.

⁷ Hernán Huergo es ingeniero hidráulico y bisnieto de Luis A Huergo

⁸Se denomina fondeadero al paraje de un puerto, bahía, río, etc. en el que por la calidad, naturaleza y profundidad del fondo, así como por estar resguardado de ciertos vientos, encuentran buena sujeción las anclas de los buques. También se denomina la acción de fijar una embarcación en un lugar mediante un ancla. . Véase. DICCIONARIO NÁUTICO. “Fondeadero”. http://www.diccionario-nautico.com.ar/g_f.php#fondear consultado 15-10-2015



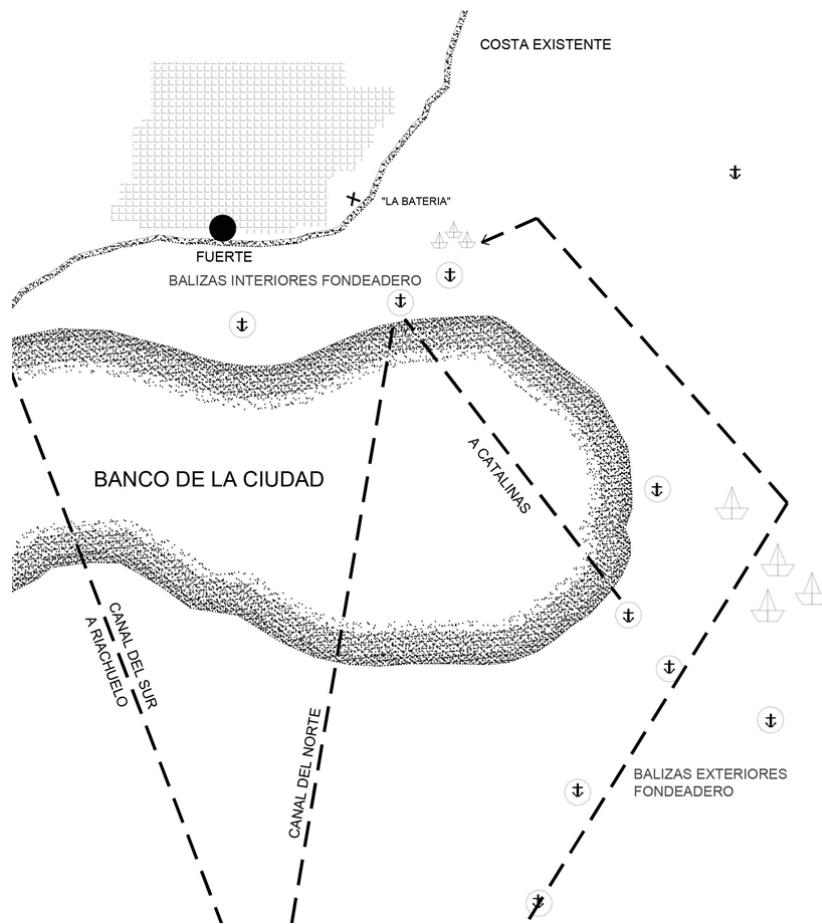
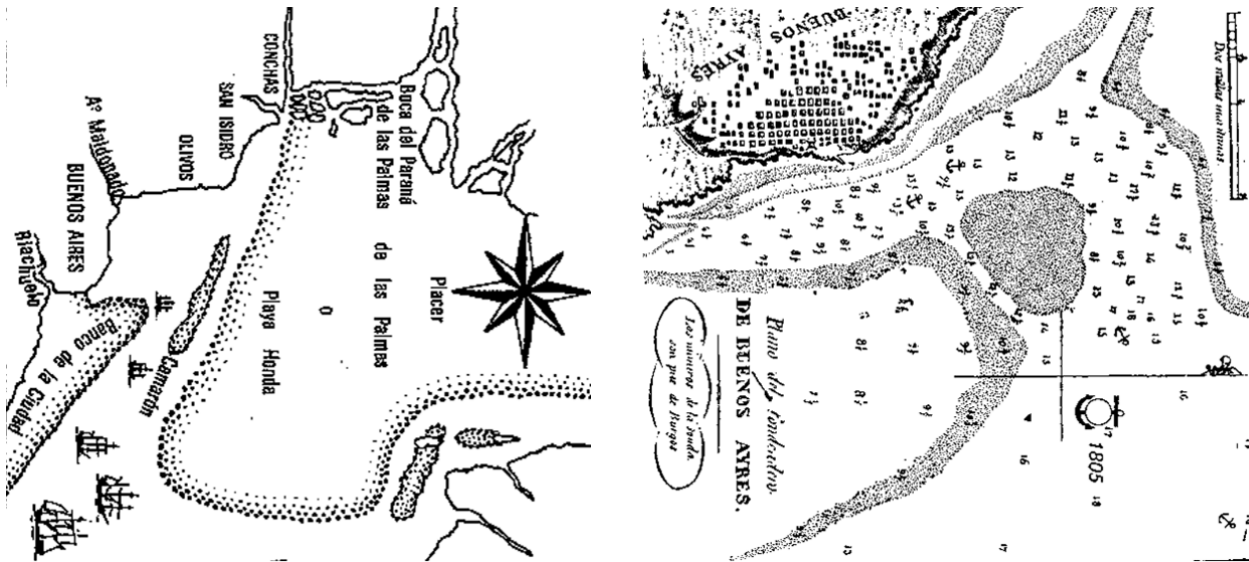
Arriba. [Figura 6](#). La vista más antigua de Bs.As conocida hasta ahora. La leyenda dice “En esta manera aparece la ciudad de Buenos Aires en el Río de la Plata” Atlas Juan Vingboons 1660. (DIFRIERI, 1981) Abajo. [Figura 7](#). Desembarco con río bajo” Litografía de Juan Leon Palliere circa 1860. (HUERGO, 2013)

La antigua fortificación había sido básicamente una batería de cañones emplazada para la defensa ante piratas y corsarios pero en 1856 había sido demolida para instalar allí “La Primitiva de Gas”, la primera compañía de gas de capitales británicos que abastecería el alumbrado público. Una idea de ubicación que permite sintetizar uno de los dos lugares que en la historia portuaria había aparecido como alternativo al Riachuelo y que el proyecto de Bateman proponía conectar a través de diques extendidos entre ambos puntos: la Usina de Gas al norte y la Boca en el sur. (Figura 8 y 9) En efecto, desde la llegada de los españoles hasta el momento que Sarmiento había convocado al mencionado ingeniero inglés habían existido múltiples y diversos proyectos para instalar un puerto. Sin embargo, como observa Graciela Silvestri (2012) “la mayoría consistía en planteos de un solo muelle avanzando hacia aguas profundas o de simples instalaciones para mejorar el puerto natural del Riachuelo” (SILVESTRI, 2012, pág. 87)

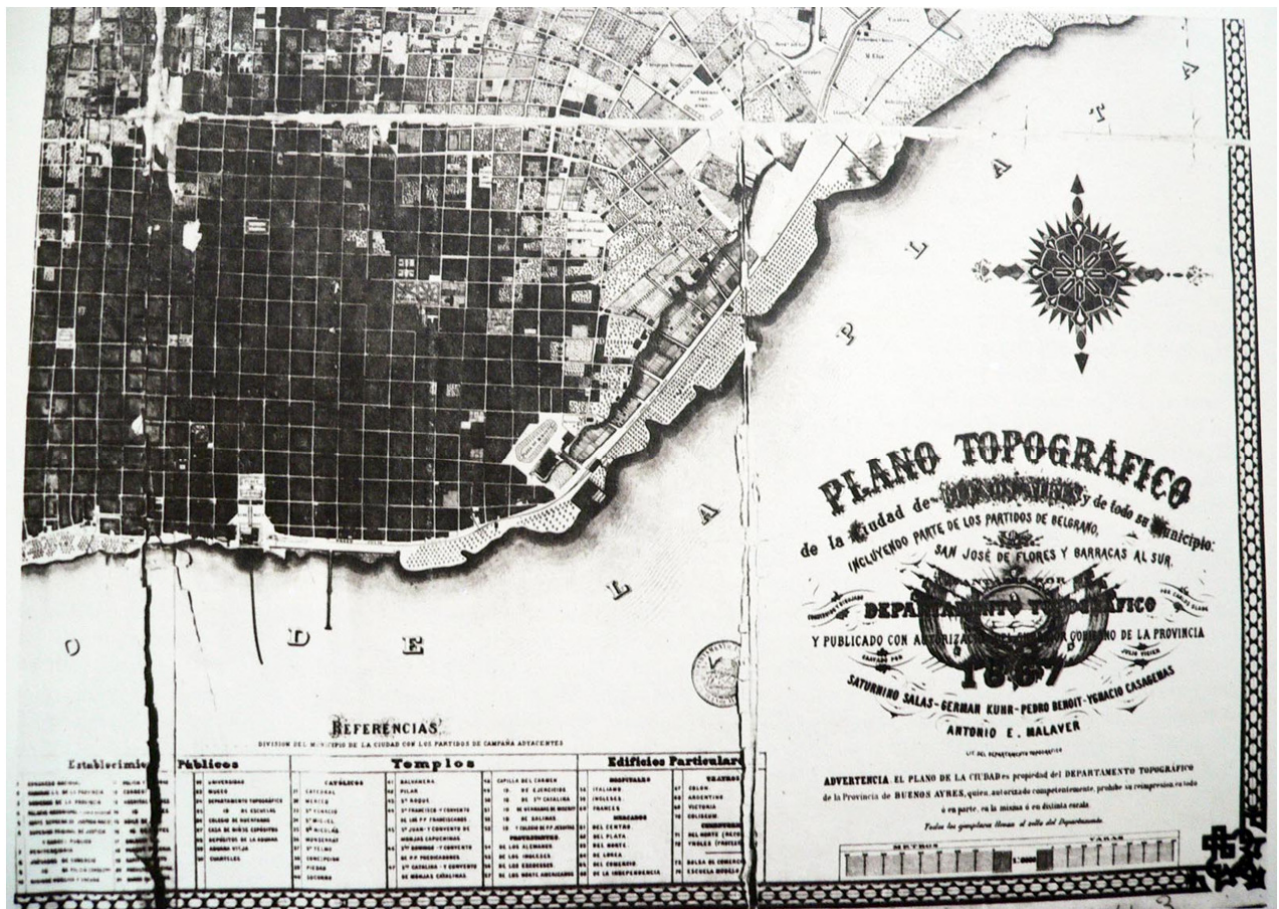
No por casualidad Pedro de Mendoza había elegido el Riachuelo cuando desembarcó para realizar la primera fundación de Buenos Aires en 1536: existía allí un fondeadero, llamado por los españoles “Riachuelo de los navíos,” donde las embarcaciones podían fondear estando más protegidas de los vientos, como los pamperos, que ocasionaban graves problemas a los navegantes. Justamente, el elemento que decidió la suerte adversa del Proyecto de Bateman había sido la severa subestimación por parte del ingeniero inglés respecto de los costos de dragado necesario para mantener los canales proyectados. El debate entre la opinión del experto extranjero, que afirmaba que el dragado no significaría un gasto excesivo, y la opinión de los expertos locales, llevó a que se realizara un dragado de ensayo para dirimir el tema. El informe de los locales fue contundente y contrario a la opinión del inglés.

Bateman impugnó el informe como “tendencioso” y una nueva Comisión, formada mayormente por ingenieros extranjeros, entre ellos el irlandés John Coghlan⁹ llegó a la conclusión de que el dragado tendría un volumen casi siete veces superior al estimado (HUERGO, 2013, pág. 34). De tal forma, ya derrotado el proyecto de Bateman, en 1873, y en respuesta al enorme esfuerzo financiero que representaba construir un puerto como el propuesto por el profesional inglés, el ingeniero argentino Luis A Huergo, primer egresado de la carrera de ingeniería en el país, propone comenzar las obras del puerto de Buenos Aires por el Riachuelo obteniendo, en 1875, la asignación de presupuesto por parte de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires para la canalización del mismo y la construcción de muelles.

⁹John Coghlan (1824-1890) había estudiado en París en la Escuela de Artes y Manufacturas. Desde 1846 trabajó en Inglaterra en construcciones ferroviarias y en la oficina de Obras Públicas. Durante treinta años (1857-1887) residió y trabajó en Argentina en diversos emprendimientos de obras públicas.



Arriba. [Figura 8](#). A la izquierda, calco simplificado de la zona del puerto de Buenos Aires de acuerdo a la Carta Esférica del Río de la Plata levantada por el Tte. de Fragata Andrés Oyarvide, piloto y cartógrafo de la Expedición Cevallos (1826) A la derecha, cuarterón correspondiente a una carta española de 1831. Nótese la ubicación del Riachuelo y de “Las Catalinas” en relación al Banco de la Ciudad. Abajo. [Figura 9](#). Esquema de los bancos de arena y canales. zona de Balizas Interiores. Balizas Exteriores. Nótese la relación entre el banco de arena y la ubicación geográfica de “Las Catalinas”. Esquema realizado sobre la base de Reproducción del Plano de Buenos Ayres levantado en 1829 por Adriano H. Mynssen (Histarmar)



Arriba. Figura 10.Plano Topográfico. Dr. Adolfo Sourdeaux (1850 en adelante) (Trapalanda. Biblioteca Nacional) Abajo. Figura 11.Plano topográfico de la Provincia de Buenos Aires (1867) (DIFRIERI, 1981).Nótese la construcción del muelle de pasajeros, la aduana de Taylor en el plano inferior.

Así, para 1877 diversas lanchas ya entraban y salían del Riachuelo; en 1878, la Legislatura declaró el Puerto del Riachuelo abierto para la navegación de buques de ultramar y, en 1883, entraba el vapor trasatlántico *L'Italia*, de la sociedad R Piaggio y los diarios publicaban: “es la primera vez que un vapor trasatlántico, vestido de fiesta, cargado de pasajeros, entra en las ondas del Riachuelo, frente a multitudes de curiosos que aplauden.” (HUERGO, 2013, pág. 37) Más aún, durante la presidencia del Julio A Roca, una vez definida la “cuestión capital”, en 1881, Huergo presentará un anteproyecto que proponía extender el puerto hacia el norte, frente a la ubicación actual de Plaza de Mayo. La propuesta consistía en un total de ocho diques en forma denticular o de peine a los cuales se accedía por un canal ubicado al sur y en vinculación directa con el Riachuelo. (Figura 10 y 11)

Sin embargo, el planteo de implantación para los depósitos y muelle propuesto por Seeber y su posterior materialización había sido concebido teniendo “especialmente en vista el proyecto de puerto presentado por el ingeniero Bateman”. En 1875, una vez finalizada la primera etapa de construcción del muelle, el periódico argentino editado en inglés *The Standard*¹⁰, publicaba:

“Por fin empezamos a ver el camino a la realización de las obras del puerto de Buenos Aires, no en la gran escala meditada por Mr. Bateman pero de magnitud y de utilidad suficiente para rescatar a nuestro puerto de muchos de los actuales males que afligen a nuestro comercio y al tráfico de pasajeros. (...) la próxima semana el muelle de las Catalinas inicia operaciones, y va 560 yardas en la rada, donde siempre hay una profundidad de 5 pies de agua incluso durante las mareas más bajas pequeños vapores podrán amarrar al final del muelle a la tierra o embarcar pasajeros por el bajo arancel del 2 \$ mc, igual a 8 centavos de dinero estadounidense...”¹¹

Como se podía leer en el texto sobre los depósitos de las “Catalinas” publicado en el mencionado periódico, las obras realizadas por la empresa buscaban mejorar las condiciones de carga y descarga tanto de productos como de pasajeros a un costo expresado en moneda nacional y estadounidense. Por su parte, los planos presentados por la empresa para la construcción del muelle y depósitos habían sido dibujados por Alfred Moore¹² quien había trabajado durante años para el mencionado ingeniero inglés.¹³ Asimismo,

¹⁰ *The Standard* fue un periódico editado por los hermanos irlandeses Michael George y Edward Thomas Mulhall en Buenos Aires, Argentina, desde el 1° de mayo de 1861 hasta el 5 de febrero de 1959. En sus comienzos *The Standard* tuvo una frecuencia semanal y luego diaria y/o semanal al mismo tiempo por diferentes períodos. A pesar de varios cambios en el título, *The Standard* fue siempre usado como uno genérico Véase UNIVERSIDAD DE SAN ANDRÉS. *THE STANDARD*. <http://standard.udesa.edu.ar/ficha.php?id=35> consultado 20-08-15.

¹¹ “At last we begin to see our way to the realization of harbour Works in Buenos Ayres, not on the grand scale meditated by Mr. Bateman, but of sufficient magnitude and utility to rescue our port from many of the present evils that afflict our trade and passenger traffic. (...) Next week the Catalinas pier begins operations, and it goes 560 yards into the roadstead, where there is always a depth of 5 feet of water at even lowest tides, small steamers will moor at the end of the wharf to land or embark passengers at the low tariff of 2\$ mc, equal to 8 cents of American money...” en *The Standard*, 23 de Julio 1875. El subrayado es propio.

¹² Alfred Moore (1826-1904) obtuvo su formación de ingeniería bajo la tutoría de JF La Trobe Bateman. Al completar su pupillaje continuó trabajando como su asistente en Manchester, Warrington, Glasgow y Belfast. En 1870, viajó a Buenos Aires en representación del Sr. Bateman para desarrollar importantes obras para el suministro de agua y el drenaje de esa ciudad. Durante su estadía también fue contratado por la empresa “Depósito y Muelle de las Catalinas”. Ya su regreso a Inglaterra, trabajó en proyectos de ampliaciones del suministro de agua de Warrington, en la preparación de diseños el suministro de agua para Manchester y otras obras de carácter similar. La carrera Moore se dedicó por completo a la rama hidráulica de la profesión. Murió repentinamente en su residencia en Holmleigh. Véase GRACE’S GUIDE TO BRITISH INDUSTRIAL HISTORY. *Alfred Moore*. http://www.gracesguide.co.uk/Alfred_Moore Consultado 14/08/15

aunque la empresa contemplaba la construcción de depósitos tanto en el norte como en el sur (y posteriormente lo concretaría en la zona llamada “Catalinas Sud”), la apuesta más fuerte inmediata había sido la construcción de un muelle junto con los depósitos asociados a éste y el acceso del ferrocarril, ubicado sobre la calle Paseo de Julio (actual Leandro N Alem), la calle Paraguay y la calle Reconquista. Tal como mencionará la empresa recordando los antecedentes del permiso:

“La primera concesión (Agosto de 1872) fue dada cuando se proyectaba la construcción del puerto del señor Bateman y *debía llenar provisoriamente* las necesidades que urgentemente reclamaba nuestro malísimo sistema de descarga. Más tarde, cuando ya la experiencia vino a demostrar *que todo proyecto que tuviese por base la construcción de canales artificiales en el Río de la Plata era una Quimera*, la empresa solicitó y obtuvo la primera concesión, con el objeto de construir el único puerto económico y de fácil y pronta realización a que puede aspirar la ciudad de Buenos Aires” (Demanda de la empresa Depósitos y Muelles de las Catalinas contra el Gobierno de la Nación , 1894, pág. 33)

El proyecto de Huergo presentaba, al igual que el de Bateman, un acceso sur, vinculado con La Boca del Riachuelo pero anulaba el acceso por el Canal del Norte por considerarlo “superfluo” tanto desde el punto de vista del funcionamiento del puerto como de las dificultades técnicas y económicas que su realización acarrearía. Asimismo, el ingeniero argentino criticaba su inclusión ya que había sido sugerido por Bateman para evitar “el horrible estado de las aguas del Riachuelo” contaminadas por los saladeros aún situados durante esos años en sus orillas e incluso discutía la existencia natural del canal de las Catalinas¹⁴ ya que “no sería más que una depresión sobre un banco fluvial que servía de derrotero a los barcos que retomaban el Plata. El canal sur, en cambio, era un canal natural, constituido por la trayectoria del Riachuelo cuya individualidad como río continuará dentro del Plata por kilómetros”. (SILVESTRI, 2012, pág. 104)

Ahora bien, entre los dos proyectos también existía otra diferencia. Con las tierras retiradas para construir el gran dique, el proyecto de Bateman proponía rellenar los terrenos a lo largo de la orilla del río desde el Riachuelo hasta la zona de “Las Catalinas” agregando, como se podía leer en los planos, “terreno que puede utilizarse para el comercio”¹⁵. (Figura 12 y 13) Se podría argumentar entonces que esta propuesta buscaba facilitar el movimiento tanto de mercaderías de exportación e importación como de pasajeros pero también “valorizaba” la zona aumentando la oferta de terrenos para alquilar o vender. Por su parte, el planteo de Huergo, aunque con un potencial crecimiento futuro, proponía llegar aproximadamente hasta el

¹³“When we mention that the plans have been drawn up by Mr. Alfred Moore, who has for some years so worthily represented his chief, Mr. Bateman, there can be no room to doubt that the proposed work will be everything that is necessary for the end in view. The liberal spirit of the Company is another pleasant feature In this business, for we observe they propose lo land immigrants gratis; and this will save the Immigration Department a good sum of money each year, which Mr. Commissioner Dillon will be able to devote to ploughs and harrows at Itapuá and Federacion.” *Catalinas Wharf and Warehouses in Buenos Ayres*” (1875) La cita pertenece a una publicación desarrollada por la empresa para presentar a sus futuros inversores. “Dillon” se refiere a Juan Dillon y Calderón (Buenos Aires, 1819-La Plata, 1887) un empresario y oficial público argentino, primer Comisario de Inmigración durante los años de la mencionada publicación y segundo fundador del pueblo de Merlo.

¹⁴ Existían como antecedentes otros proyectos que habían tomado el canal norte para ingresar a una dársena tal como el presentado por el Ingeniero Bevans en 1823. Véase (ROCCA, 1996)

¹⁵ Véase “Plano del puerto de Buenos Aires. Bateman 1871”. Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico. GCABA.

muelle de pasajeros a la altura de la calle Cuyo (actual Sarmiento) ya que la idea fundamental consistía en pensar una estrategia que minimizara tanto el impacto sobre el sitio como la inversión requerida permitiendo un esquema de construcción en el cual cada dique sería construido con su correspondiente canal de acceso y malecón a medida que las condiciones de navegación o desarrollo del comercio lo hicieran necesario.

A principios de 1882, el Congreso Nacional ya había sancionado la expropiación de las obras del Riachuelo para convertirlo en el primer puerto de Buenos Aires de propiedad nacional y el paso siguiente era realizar la extensión hacia el norte según el plan planteado por Huergo quien en abril de ese año había presentado los planos definitivos de su propuesta de diques en forma denticular. Sin embargo, no recibiría noticias por parte del gobierno y en octubre de ese mismo año el Congreso aprobaría por ley el proyecto posteriormente denominado “Puerto Madero”. El autor de esta propuesta era el comerciante argentino Eduardo Madero¹⁶ vinculado con el negocio de importación y exportación (directamente afectado por los costos e inciertos métodos de carga y descarga en Buenos Aires), quien, desde dos décadas atrás, venía presentado proyectos para la realización de un puerto para Buenos Aires.

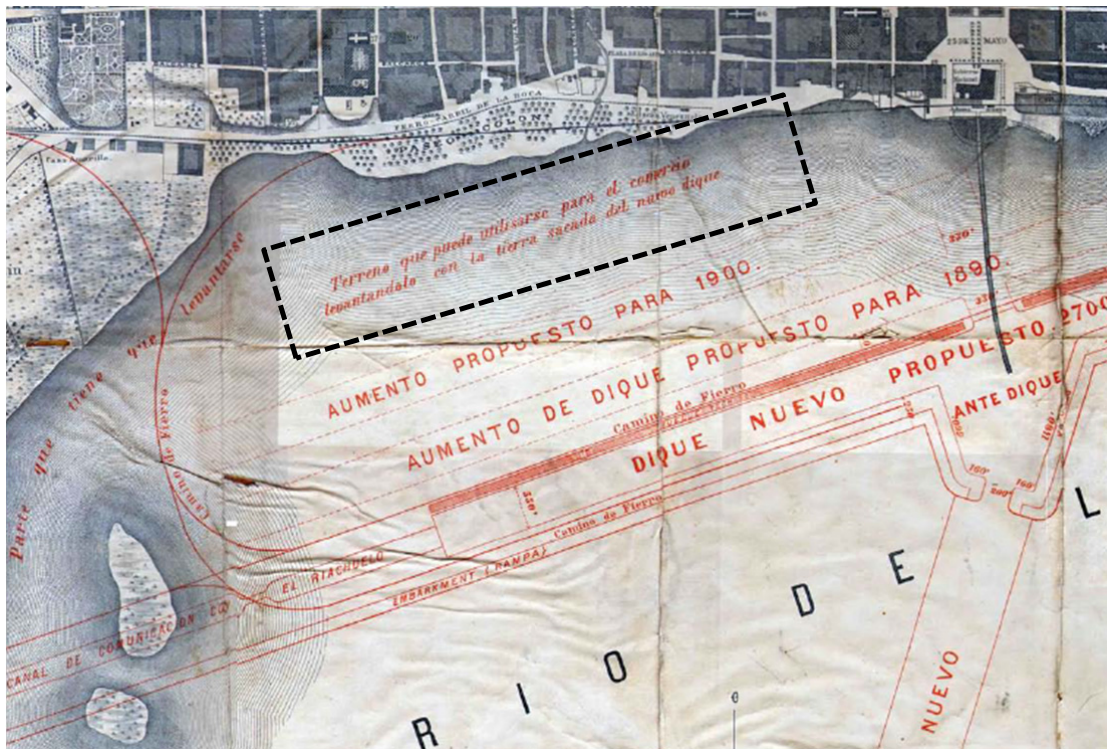
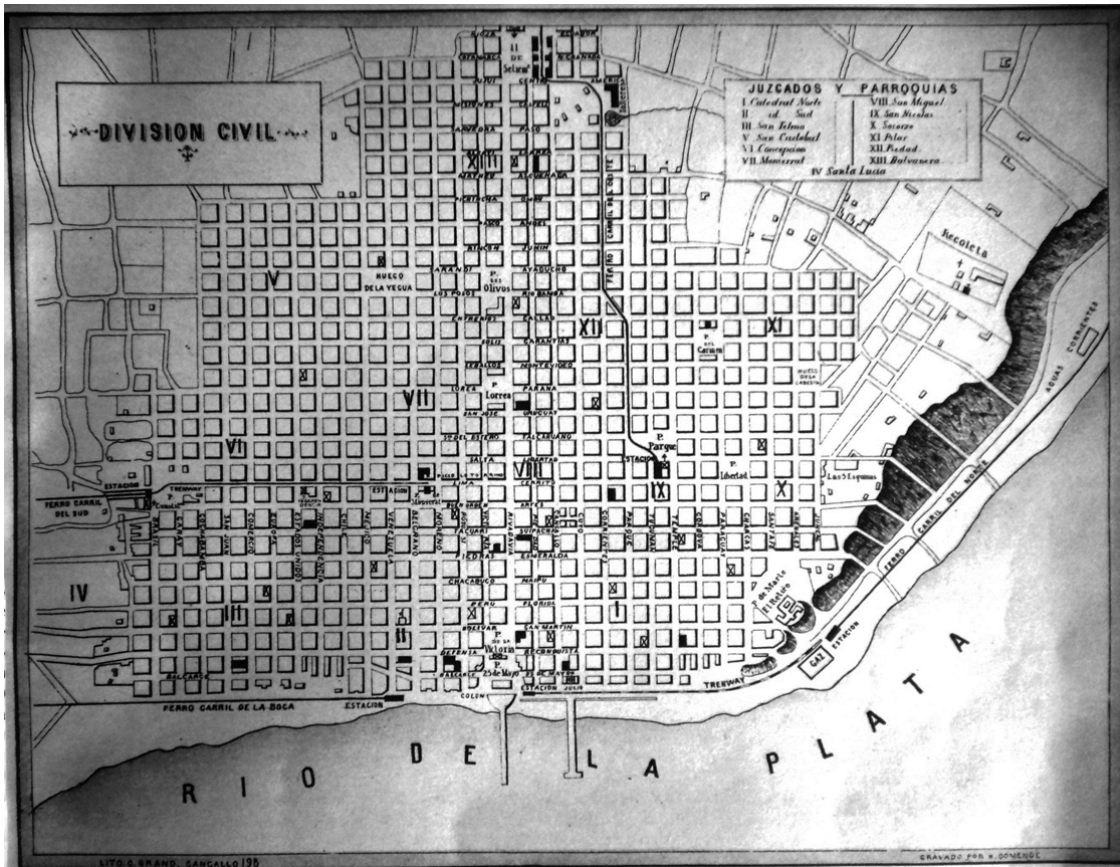
En 1861, como representante de la firma *Bering & Cia* de Londres, había propuesto al Consejo de Obras Públicas¹⁷ la edificación de una dársena de 140m de lado, un dique de 420m y depósitos para las necesidades del movimiento comercial de la época junto con la construcción de un canal de entrada desde Balizas Interiores ubicado en el Bajo de las Catalinas (ROCCA, 1996, pág. 187) que no había sido aprobado por las autoridades. Posteriormente, en 1869, había presentado una segunda propuesta, esta vez en nombre propio y de la firma *Prouffort, Madero & Cia* como empresa financiera para ejecutar el proyecto, preparado por los ingenieros hidráulicos R. R. Bell y D. Miller que consistía en el dragado de un canal de entrada desde Balizas Exteriores hasta Balizas Interiores siguiendo el “Canal de Las Catalinas” junto con la edificación de tinglados y depósitos para almacenaje.

Este proyecto sería aprobado por la Cámara de Diputados pero en el Senado provocaría un memorable debate en torno a la propiedad de las riberas de ríos navegables y cuestiones jurisdiccionales entre la Nación y las provincias que finalmente llevaría a ser rechazado por el Poder Ejecutivo ya que, frente a las incertidumbres demostradas por el Gobierno, los capitalistas Ingleses decidirían retirar su propuesta. En 1880, bajo la presidencia de Julio A. Roca, Madero viajará a Londres regresando al país con un nuevo proyecto diseñado por Sir John Hawkshaw¹⁸ y una propuesta de financiación avalada por la casa bancaria *Baring Brothers* con dos alternativas para realizar las obras: por cuenta de la Nación o por intermedio de una sociedad particular que sería aprobado por el gobierno a cargo.

¹⁶ Eduardo Madero (1833-1894)

¹⁷ El Consejo de Obras públicas para esos años estaba integrado por Norberto de la Riestra, Valentín Alsina, Manuel J Guerrico, el ingeniero Carlos Pellegrini, Juan Bautista Peña, Otto von Arning y Ambrosio Lezica.

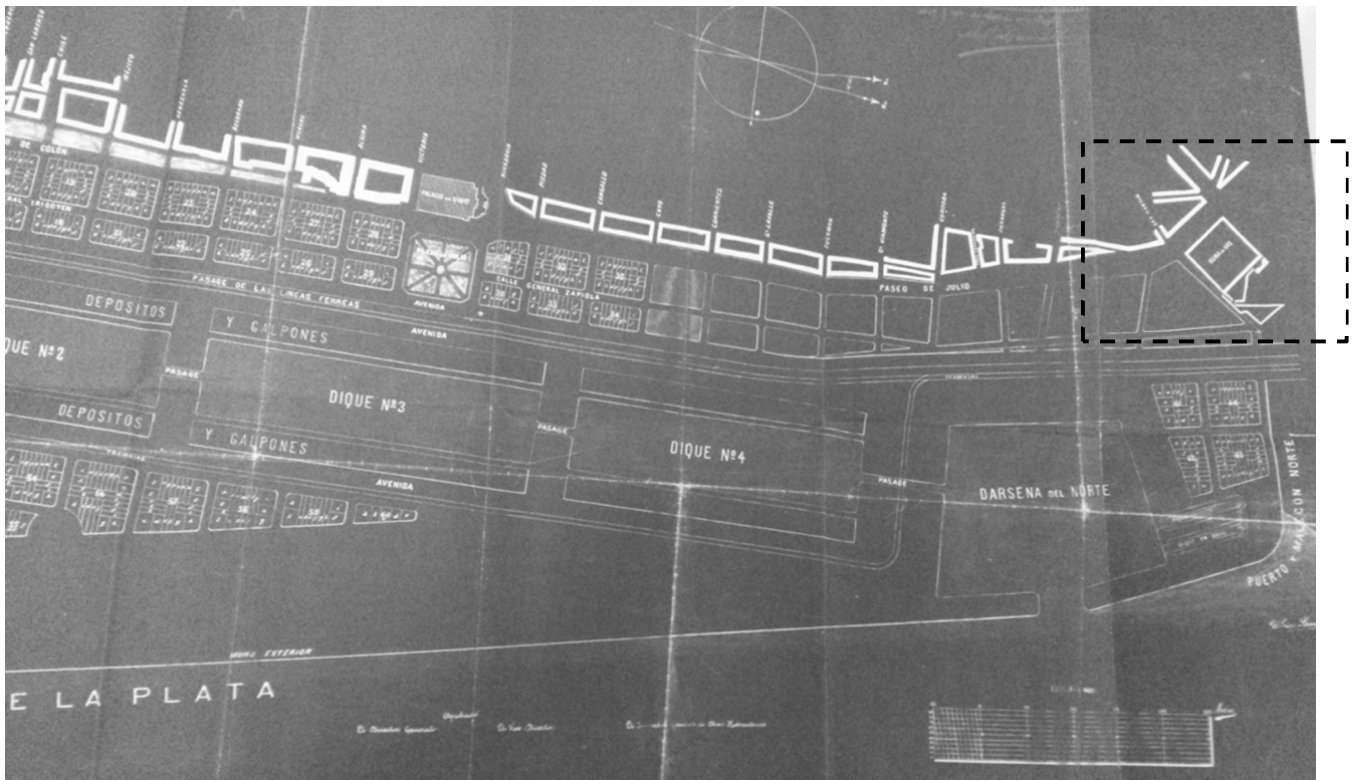
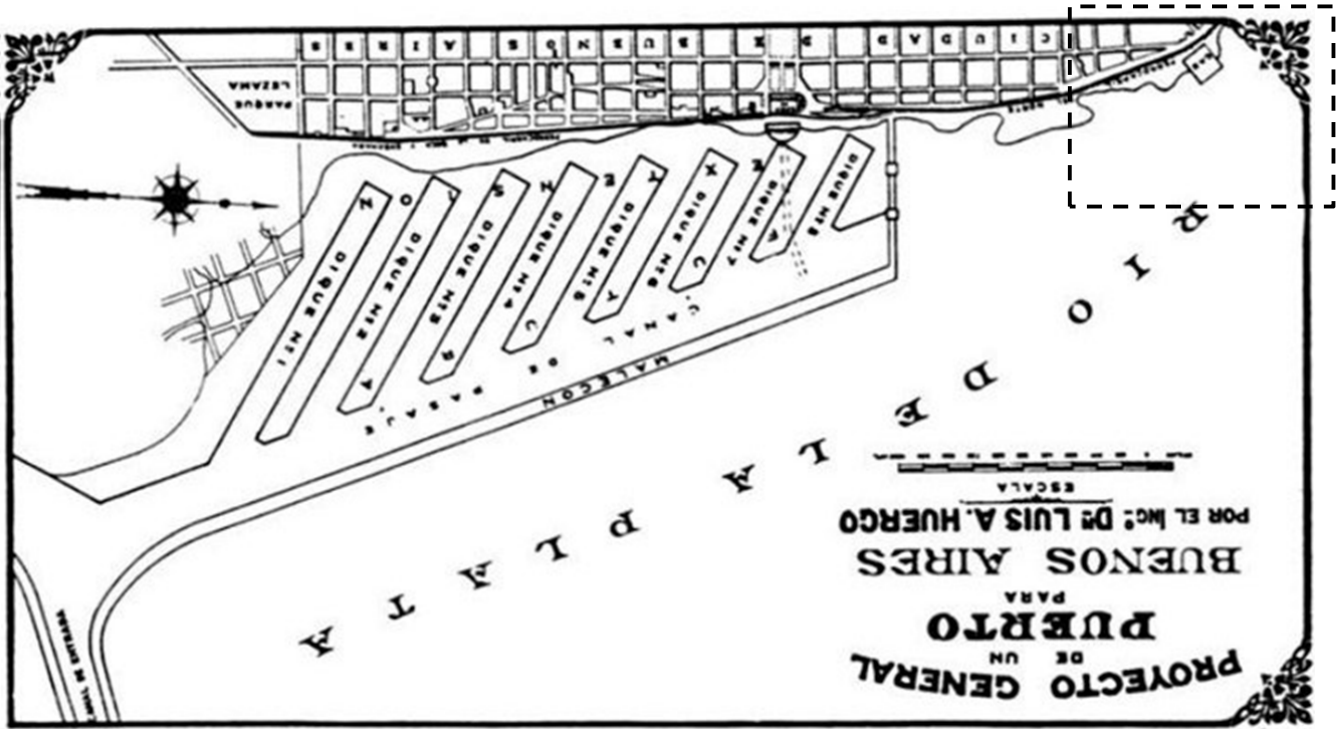
¹⁸ Sir John de Hawkshaw (1811-1891.) ingeniero civil británico conocido por su trabajo en los ferrocarriles *Charing Cross* y *Cannon Street* , con sus puentes sobre el río Támesis , y el este de Londres Ferrocarril entre otros.



Arriba. Figura 12 Plano de la división civil de la ciudad de Buenos Aires (1870). (La Nación) Abajo. Figura 13. Plano del puerto de Buenos Aires. Bateman (1871). Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico. GCAB. En el plano superior, nótese ubicación relativa Usina de Gas para ubicar sector de Las Catalinas. En el inferior, la leyenda “terreno que puede utilizarse para el comercio”

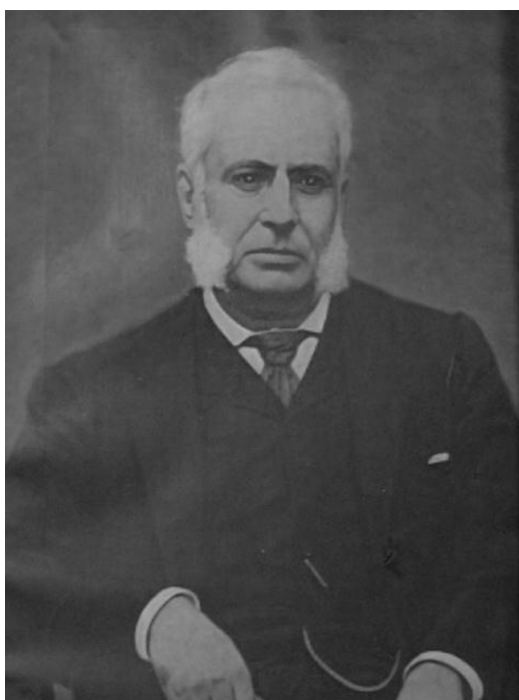
Así, el 22 de diciembre de 1884, Roca aprobaba este proyecto e iniciaba el proceso de construcción del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires mediante la firma del contrato que también sería suscripto por los ex presidentes Bartolomé Mitre, Domingo Faustino Sarmiento, Nicolás Avellaneda, el Ministro del Interior Bernardo de Yrigoyen y el escribano de gobierno Felix Romero. Las obras propuestas consistían en la materialización de un canal de acceso por el Norte desde Balizas Interiores siguiendo el canal de las Catalinas y desembocando por el centro de Balizas Exteriores; una muralla exterior desde un punto del río frente a la Usina Primitiva de Gas hasta la costa inmediata del Riachuelo; una Dársena Norte de forma de pentágono irregular para el movimiento de vapores y buques que fueran a permanecer corto tiempo; cuatro diques para carga y descarga en ristra paralelos a la costa , un dique militar, almacenes de depósito, ferrocarriles; accesorios (luces, balizas, señales de dirección, amarraderos, grúas, motores, elevadores, etc). Asimismo, se preveía que con el material de los dragados de la obra y del Canal Norte se elevarían los terrenos ganados al río hasta la altura de los muelles obteniendo una extensión de 3 millones de metros cuadrados de nuevas tierras. (ROCCA, 1996, pág. 191)

En efecto, la propuesta de Madero también incluía el negocio inmobiliario de ganar terrenos al Río de la Plata. (Figura 14y 15)



Arriba. Figura 14. Planos de los terrenos del Puerto Huergo (1881) (El plano está rotado para simplificar la lectura de la zona de Las Catalinas). Nótese en punteado la ubicación relativa Usina de Gas. (Histarmar)

Abajo. Figura 15. Proyecto Puerto Madero “Plano de los terrenos del puerto de la capital” (1892) (Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.)



Arriba. Figura 16,17. Izquierda, Francisco Seeber (Geni). derecha J.F Bateman (Wikimedia Commons) Abajo. Figura 17,18 Izquierda Eduardo Madero. (Prodim), derecha. Luis A.Huergo. (Wikimedia Commons)

1-2-“El único puerto a que podía aspirar esta ciudad”

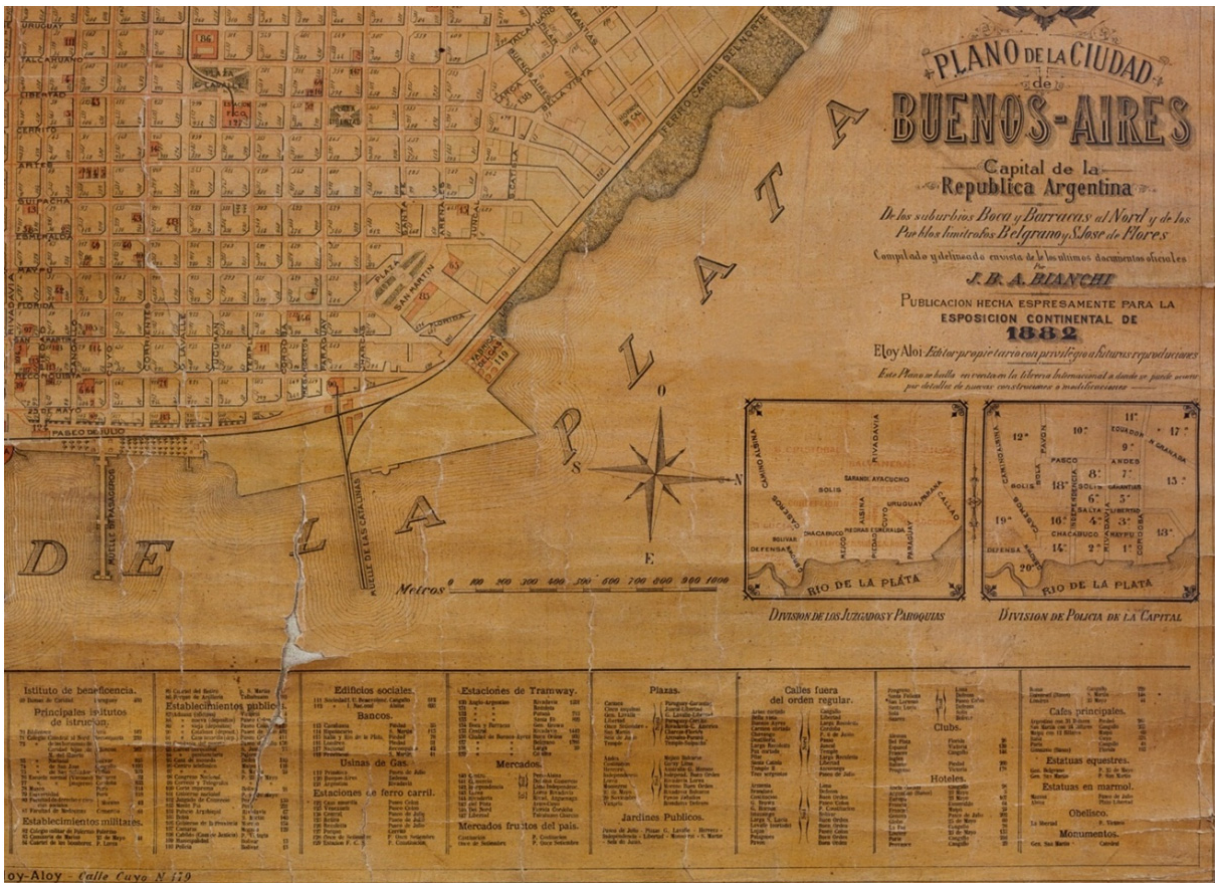
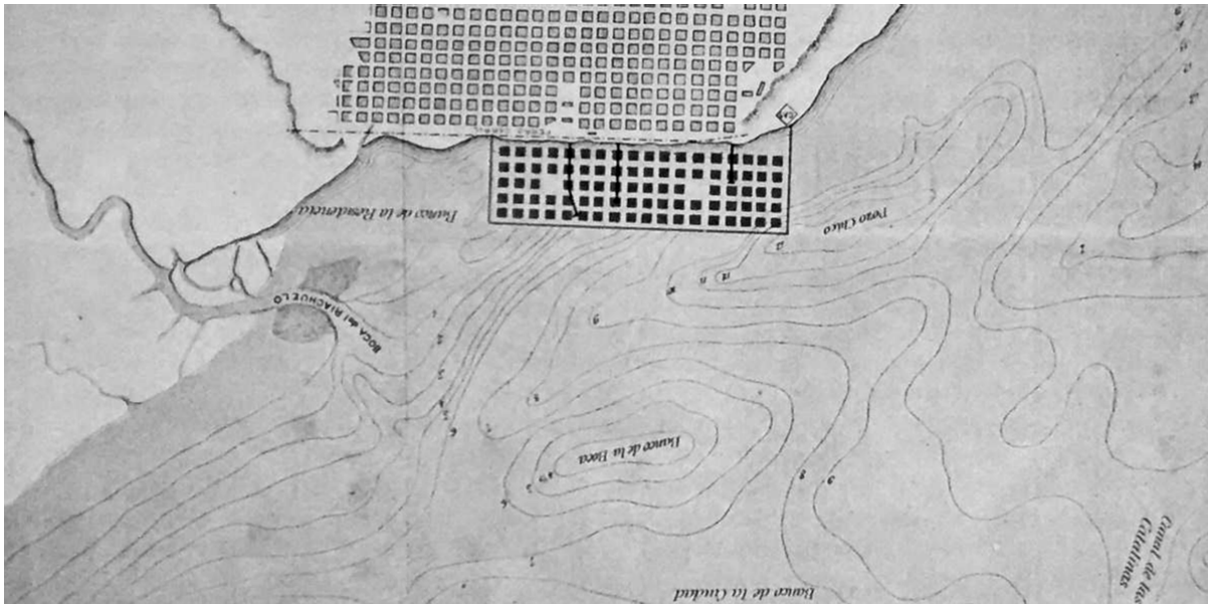
“Los galpones de material ocupan el frente de la ciudad –y este dato se podría comprobar a la simple vista– siete cuadras; tienen de ocho a diez mil metros cúbicos de mampostería; todos provistos de sótanos con sus vigas y tirantería de madera dura o hierro (...) Me parece que esos galpones no deben ser ligeros, no pueden ser ligeros” N. Piñero. (Abogado Empresa de Las Catalinas.1896)

Para 1882, la empresa de “Depósitos y Muelle de las Catalinas” tendría un patrimonio propio de almacenes situados sobre la calle Paraguay y la calle Reconquista, un viejo edificio y su terreno ubicados sobre Paseo de Julio, la calle Charcas y la calle Reconquista y el muelle que se adentraría aproximadamente 500 m en el río con una conexión con el ferrocarril. Asimismo, contaría con otros depósitos implantados en terrenos que alquilaban al Gobierno Provincial sobre la calle Reconquista y sobre los nuevos lotes ganados al río dentro del sector triangular entre las bifurcación de las vías del Ferrocarril del Norte.¹⁹ (Figura 20)

Desde la década de 1860, junto con las diversas propuestas que se venían pensando para mejorar el puerto de la ciudad, se había abierto el debate en torno de la propiedad de las tierras ganadas al río. ¿Deberían pertenecer al estado propietario de la ribera o a la Nación? (ROCCA, 1996, pág. 148). En 1875, aun cuando la “cuestión capital” no había sido resuelta, Martín Berraondo²⁰, un importante hacendado, había propuesto un “ensanche sobre la ciudad de Buenos Aires” para engendrar nueva tierra urbana ganándola al río. (Figura 19) La zona de los muelles quedaría incluida en esta planta suplementaria, cuyo vértice noroeste adoptaría la profundidad del terreno existente en esa zona conocida como “Pozo Chico” (DIFRIERI, 1981, págs. 154,155). El proyecto estipulaba ganar 5 x 18 manzanas sobre el río desde la calle Belgrano hasta la Usina de Gas. Sin embargo, este tipo de ideas y proyectos partía de una financiación pública y serían dejados de lado por las paulatinas concesiones del Gobierno para construir muelles y depósitos tales como los del bajo Catalinas.

¹⁹ Argentina. Publicidad *Catalinas Wharf and Warehouses in Buenos Ayres* .1875 (p17/18)

²⁰ Martín Berraondo Irigoyen (1852-1887) Importante hacendado en la provincia de Buenos Aires. Financista. Director del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Participó en la Campaña del Desierto del general Roca. Director del Ferrocarril del Oeste en 1883. Miembro fundador del Banco Español y del Río de la Plata. Miembro fundador del Hospital Español y de la Sociedad Española de Beneficencia. Fundador y presidente del Club Español. Véase GENEALOGÍA FAMILIAR. <http://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=I276021&tree=BVCZ> Consultado 3-05-15



Arriba. Figura 19. Martín Berraondo y Cía. Proyecto de ensanche de la ciudad de Buenos Aires (1875) Nótese la leyenda “boca del Riachuelo” como acceso y la coincidencia del sector de la usina de gas en vinculación con un borde del Banco de la ciudad y la finalización del terreno a ganar al río. (DIFRIERI, 1981) Abajo. Figura 20. Plano de la Ciudad de Buenos Aires. J.B.A Bianchi (1882) Nótese el muelle de pasajeros y el muelle de “Las Catalinas” con su tendido ferroviario. (Trapalanda. Biblioteca Digital. Biblioteca Nacional)

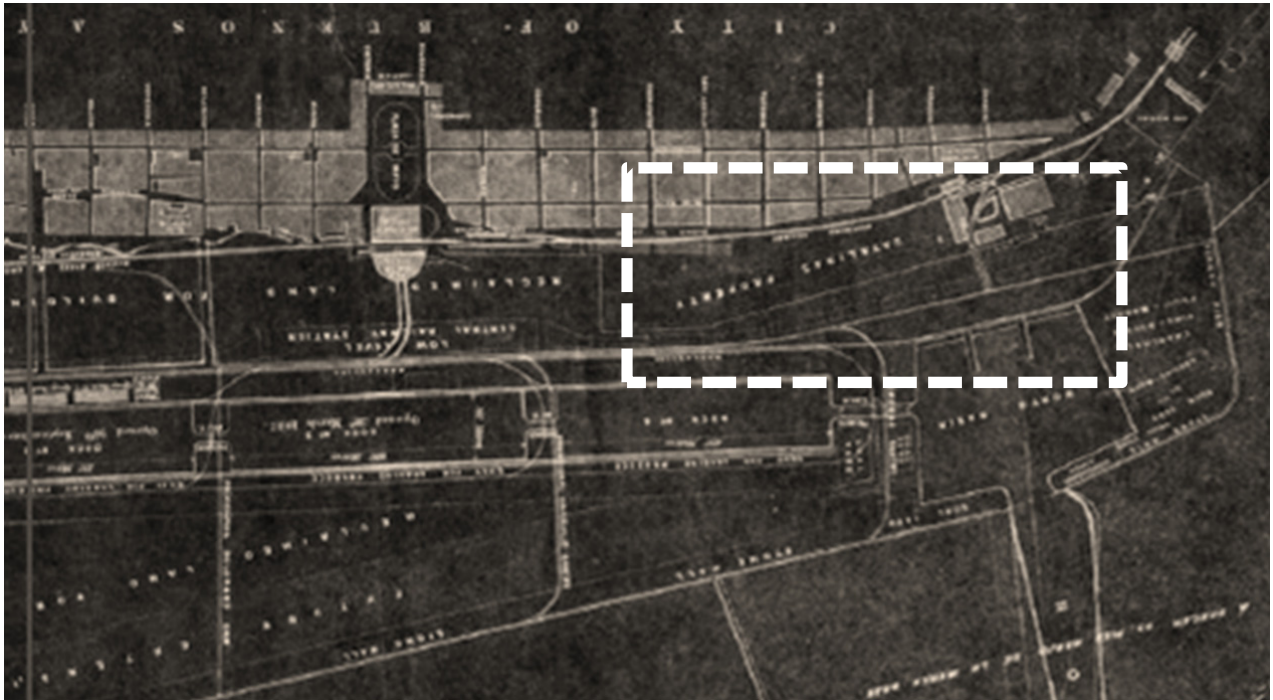
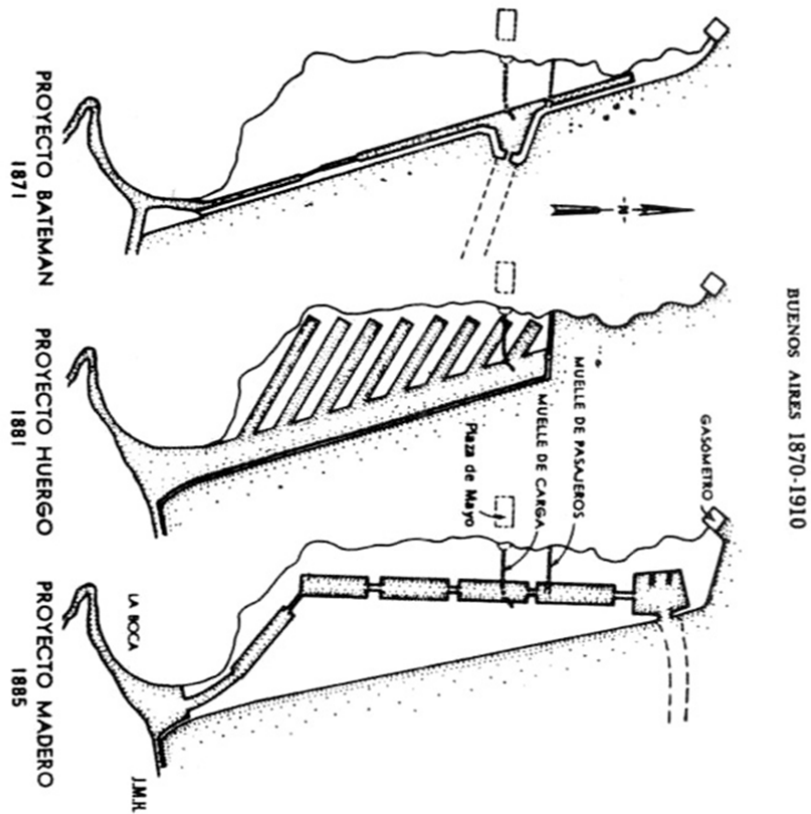
Con la elección del proyecto de Madero, y su propuesta de financiación por parte de capitales británicos, se había reabierto el debate sobre el tema, ahora desde otro enfoque: ¿las tierras ganadas al río deberían quedar en manos de capitales extranjeros o nacionales? Estaban aún frescas en la mente de los parlamentarios las premisas por las cuales, en 1869, el saliente presidente Bartolomé Mitre²¹, apoyado por Sarmiento, había logrado impugnar el proyecto anterior de Madero. En aquella oportunidad, se había llegado a la conclusión de que no podía entregarse la financiación del puerto de Buenos Aires a manos de capitales privados ingleses ya que esto significaría “enajenar la soberanía del país”. Como ha estudiado Silvestri (2012), el proyecto de puerto de Madero generó enorme controversia y críticas asociadas principalmente con cuestiones técnicas, llevadas adelante por los ingenieros nacionales con Huergo a la cabeza y relacionadas con un diseño de construcción caro con agregados tecnológicos “innecesarios” como también acusaciones de corrupción, articuladas con las primeras y vinculadas, entre otros temas con el “negocio de las tierras.”(Figura 21 y 22)

Sin embargo, planteado por Madero en su primitivo proyecto de contrato en función de que la venta de las tierras en remate público permitiera a la Nación construir el puerto sin gasto, en lo inmediato, el negocio de las tierras había fallado.

“El negocio de las tierras, por otro lado, es sacado de su contexto para asimilarlo a la cantidad de proyectos inmobiliarios que se planteaban para engañar a incautos. Más allá del juicio actual que nos merezca el tipo de operación financiera, que dejaba en manos privadas la resolución urbanística de las tierras más caras de la ciudad, el tipo de operación propuesta por Madero y aceptada por los representantes no pudo concretarse precisamente porque el mismo Congreso rechazó las propuestas que los grandes propietarios, unidos, le ofrecían.” (SILVESTRI, 2012, pág. 113)

En junio de 1888, Madero había organizado una compañía “en la que se contaban los hombres más ricos de Buenos Aires” sostenida “por algunos bancos de Londres y París” que habían hecho una propuesta al gobierno para la compra de “toda esta tierra aprovechable” por 20 millones de pesos oro. Una segunda propuesta había sido realizada por Lumb e hijos. En esta oportunidad, el *Departamento de Obras Públicas* había considerado que las tierras eran más caras y que se deberían vender en remate. Sin embargo, con la crisis económica de 1890, el valor de la tierra se depreciaría y las propuestas no se renovarían. De todas formas, la gran superficie de tierra que había que ganar al río, los hombres y máquinas necesarios para la construcción, las oportunidades de especulación en bienes inmuebles y la promesa de una mayor expansión en la actividad comercial había contribuido a despertar un intenso entusiasmo.

²¹ Bartolomé Mitre (1821-1906) Presidente de la Nación Argentina entre 1862 y 1868.



Arriba. Figura 21. Esquemas proyectos de puerto. (SCOBIE, 1977) Están rotados para facilitar la lectura de Las Catalinas. Nótese las proporciones de terrenos a ganar al río en cada caso.

Abajo. Figura 22. Plano del proyecto del Puerto Madero desarrollado por Hawkshaw, Hayter & Dobson , frente a la futura construcción de la dársena norte, entre la calle Cuyo y la Usina primitiva de gas, se puede leer “Catalinas Property” (Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico Ministerio de Cultura GCABA)

La empresa de “Las Catalinas” era un ejemplo del tipo de negocios que se realizaban durante este período. En el plano del proyecto del Puerto Madero desarrollado por *Hawkshaw, Hayter & Dobson*²², frente a la futura construcción de la Dársena Norte, entre la calle Cuyo y la Usina Primitiva de Gas, se podía leer “*Catalinas Property*”. Cuando a finales de la década de 1860 había comenzado el emprendimiento, la base de su negocio habían sido las malas condiciones del puerto, la falta de recursos del Gobierno para mejorarlas y para construir los inmensos depósitos que reclamaba el activo movimiento mercantil de la plaza junto con la seguridad de que esta situación no podría ser modificada sino en un período de diez, quince, veinte o más años que aseguraba en todo caso el éxito de la operación. Si el Gobierno demoraba la construcción del puerto, la empresa seguiría obteniendo ganancias; si el Gobierno apresuraba la terminación de la obra, tendría, además de los beneficios adquiridos, el mayor valor incorporado a sus propiedades por la obra del puerto y la renta que de ellas había obtenido. Quizás, por estas razones la empresa se había contentado, en 1872, con el término solamente de diez años de concesión que se solicitó y aceptaba, en 1873, las condiciones inciertas respecto al giro proporcional de las cargas que recibiría subordinado a la decisión del Gobierno. Para 1877, sus esperanzas abrazaban “horizontes ilimitados” porque convencidos sus dueños de que el puerto era una obra poco menos que imposible, el muelle de Las Catalinas parecía ser “el único puerto a que podía aspirar esta ciudad ambiciosa, deslumbrada siempre por la quimera de las magníficas obras” (Demanda de la empresa Depósitos y Muelles de las Catalinas contra el Gobierno de la Nación , 1894)

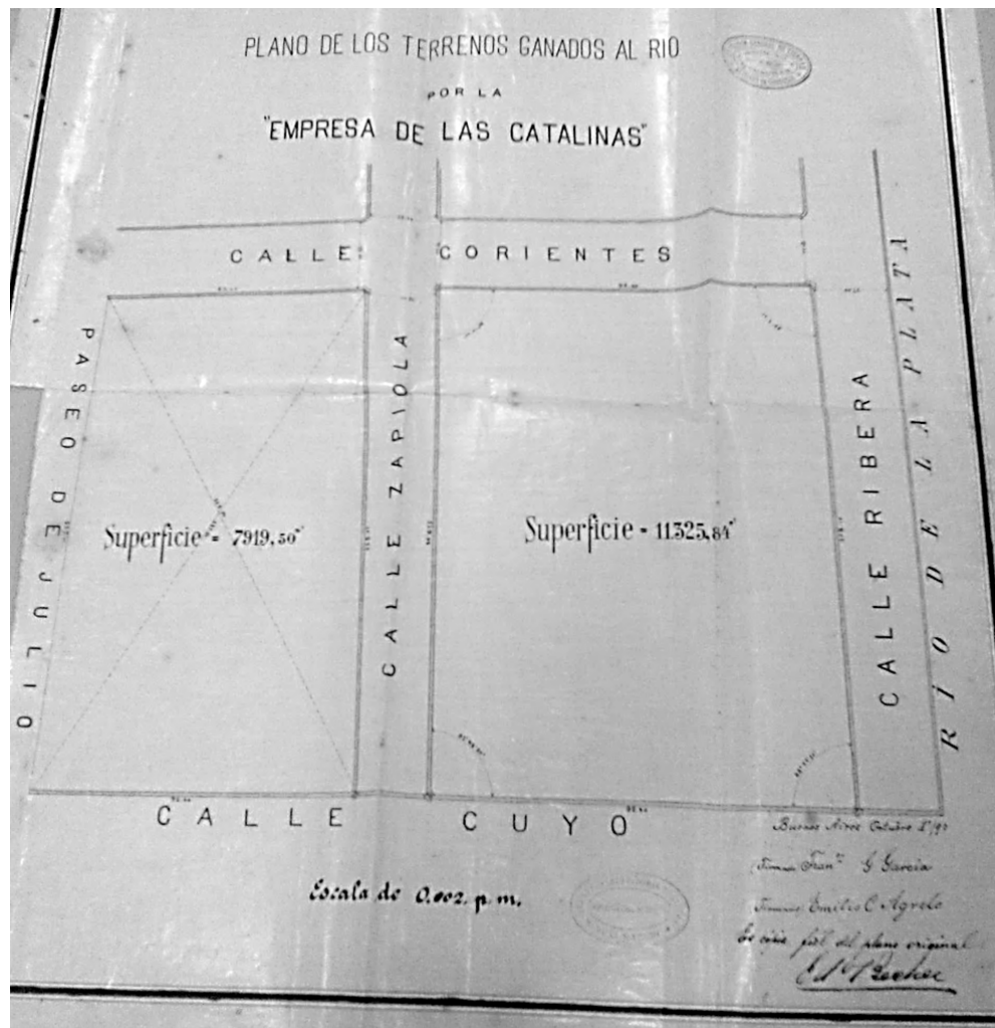
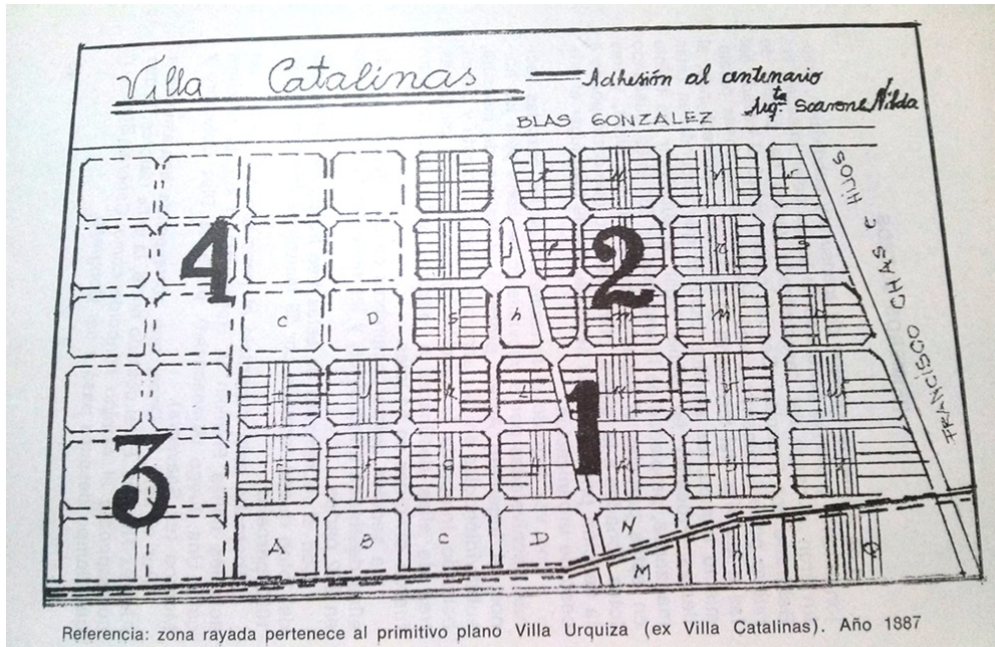
Así, a pesar de que la empresa presentó posteriormente diversas demandas al gobierno exigiendo mejoras en las concesiones otorgadas, durante casi veinte años continuó trabajando, adquiriendo terrenos y construyendo depósitos sobre los terrenos ganados al río. A finales de la década del ochenta, con el objeto de reparar el daño sufrido en 1886 por el incendio de unos depósitos aduaneros, Seeber adquirirá al doctor Francisco Cayol²³ un predio de cincuenta hectáreas denominado “La Loma”, cuyo punto más alto estaba a treinta y nueve metros sobre el nivel del mar, situado en el “Cuartel Quinto del pueblo de Belgrano” con “todo lo plantado, edificado y adherido al suelo” para proceder al relleno de los bajos de “Las Catalinas” donde se empezarían las obras de los nuevos galpones, entre las calles Paraguay y Viamonte. (ARATA, 1987, pág. 46) De este predio se extraería la tierra para rellenar las calles así como también la tierra con que se fabricarían los ladrillos a utilizarse en las futuras construcciones. Allí, en el sector de la ciudad actualmente conocido como Villa Urquiza, se formaría una villa obrera, denominada “Villa Catalinas”, cuya población inicial estuvo formada por los pocos habitantes de los predios rurales de la zona y un contingente de ciento veinte obreros de la empresa, en su mayoría inmigrantes de Italia, quienes, una vez instalados se abocaron a la tarea del traslado de la tierra que sería transportada por medio del ferrocarril. Muy útil resultó

²² Plano del proyecto del Puerto Madero *Hawkshaw, Hayter & Dobson* ingenieros. Archivo Histórico. Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico. Ministerio de Cultura. GCBA.

²³ La escritura traslativa de dominio fue otorgada por el escribano José Agustín Nevaro con fecha 11 de enero de 1889 e inscripta en el año 1890 pero la operación de compra venta había sido realizada en tiempo anterior, y el hecho de estar pendiente la cesión de los partidos de San José de Flores y el de Belgrano a jurisdicción nacional motivaron la demora en la firma de la escritura y la inscripción del bien en el Registro Público inmobiliario.

el ramal de vías de tren y su respectiva playa de maniobras emplazados anteriormente en 1873 ya que sirvió como depósito de materiales, transporte de materia prima así como también permitió desarrollar el emprendimiento de Seeber vinculando transporte ferroviario y fluvial, tal como había propuesto Bateman, con el fin de mejorar el traslado de bienes desde el Río de la Plata hasta el resto de la región. (Figura 23 y 24)

Finalmente, Buenos Aires adoptaba una forma de materializar su puerto y el “*frente de esta ciudad*” sería edificado mediante grandes almacenes contenedores de materias primas implantados en terrenos construidos artificialmente representando una nación orientada hacia un modelo agroexportador movilizadora por la idea de progreso técnico. (Figura 25 y 26)



Arriba. Figura 23. Plano Villa Catalinas (1887) (ARATA, 1987) Abajo Figura 24. "Plano de los terrenos ganados al rio por la Empresa de las Catalinas" (Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires)

184



fs. 43
184- *Depósito de las Catalinas - Retiro

135



fs. 29
185- *Muelle de las Catalinas

Arriba. Figura 25. Depósito de las Catalinas. Abajo. Figura 26. Muelle de las Catalinas. (Archivo Witcomb)

1-3- La “puerta de entrada del país”

“En primer lugar: ¿cuándo existe el depósito? ¿Cuándo existe el negocio? Existe cuando hay almacenes y galpones; sin almacenes, sin capital, sin personal que cuide y vigile las mercaderías, no existe el **negocio**; y el almacenaje de paga por la guarda, por la conservación de los objetos, por el servicio que en los almacenes presta. Esto sería y es ya bastante para indicar que se trata de una **industria**, no de una función de gobierno” Norberto Piñero 1896²⁴

Dentro de la amplia bibliografía sobre el tema del puerto de Buenos Aires, un texto muy recurrido y posteriormente cuestionado es *Buenos Aires. Del centro a los Barrios. 1870-1910*, del autor chileno James Scobie (SCOBIE, 1977) publicado en inglés por primera vez en 1974. El autor doctorado en Harvard en 1954, explicaba en la introducción de su libro que había buscado desentrañar el “impacto” que tuvo Buenos Aires sobre el proceso urbano en la Argentina y para esto realizó un análisis del desarrollo y transformación de la ciudad porteña de fines de siglo XIX y principios de siglo XX, desde, en palabras de Scobie, la “Gran aldea” a la “Gran metrópoli.” En particular, en el tercer capítulo “Conflicto en torno al emplazamiento del puerto, los ferrocarriles y la Capital Federal” Scobie ha demostrado la supuesta subyacencia de un conflicto político sur – norte identificando las indecisiones en torno a qué proyecto elegir y la confrontación del Puerto en el Riachuelo frente al emplazamiento actual como parte del posterior debate Huergo – Madero y su posible caracterización como una temprana puja entre dos grupos antagónicos que poseerían una identidad espacial reconocible: por un lado, aquellos representantes de “la elite hispánica tradicional, las autoridades provinciales a ellas ligadas” y los comerciantes interesados en el crecimiento productivo del sur y , por el otro, una combinación de un nuevo grupo comercial integrado por bancos extranjeros, círculos financieros y autoridades nacionales cuyo discurso se impone y da lugar a una transformación urbana que privilegió el crecimiento consumista, “internacional” y geográficamente ubicado hacia el norte.(Figura 27)

Sin embargo, como ha señalado Graciela Silvestri en su tesis de doctorado *El color del río. Historia Cultural del paisaje del Riachuelo* publicada en 2004, la elección del proyecto de Madero no solamente puede entenderse ligada con el privilegio de ciertas áreas en términos funcionales ya que ambos proyectos, el de Huergo y el de Madero, suponían cierta cercanía tanto con la zona sur como con el centro urbano en cuanto a las posibilidades otorgadas a las redes comerciales y productivas y ambos reforzaban la integración de los lugares costeros. El privilegio del norte y la consecuente acentuación del crecimiento cualitativo de la

²⁴ Norberto Piñero era el abogado de la Empresa De Las Catalinas. El subrayado es propio.

ciudad hacia esta dirección no pueden deducirse solamente de la configuración del proyecto Madero, cuyo eje está en el centro. Ni tampoco desde las tramas políticas, ya que como señala la autora, Huergo también tenía sus negocios, era socio de Rezzónico y Ottonello en una empresa metalúrgica que había conformado su primer directorio cuando el empresario argentino Ernesto Tornquist (quien mantenía una estrecha amistad con Julio A. Roca y Carlos Pellegrini) había adquirido la mayor parte de las acciones de su empresa. Silvestri observa que la diferencia de los proyectos “debe leerse más bien en términos de representación” vinculado con el problema eminentemente político: la “cuestión Capital”. El puerto del Riachuelo, aunque funcional a los intereses de algunos habitantes de Buenos Aires, y quizás geográficamente más apto, no era imaginado como el “puerto de la ciudad” o incluso el “puerto de la capital de la Nación.”

En efecto, estas ideas planteadas por Silvestri se podrían verificar a través del estudio de la creación de la empresa “Depósitos y Muelle de las Catalinas Sociedad Anónima” y de su lugar de implantación representativo de los “negocios vinculados con la industria privada” (como se puede leer en la cita del comienzo de este apartado). En sus comienzos, la primera concesión había solicitado permiso a la Aduana para situar sus depósitos en la zona norte, justamente en el sector del “Canal del Norte”, tomando como proyecto de puerto la propuesta del ingeniero inglés Bateman y contratando al discípulo de éste, Moore, para llevar adelante los planos de las obras del muelle a construir. Más aún, tal como se pudo observar en el artículo publicado en el periódico argentino editado en inglés, *The Standard*, la empresa al describir los costos para encomendar mercadería en sus depósitos tomaba el dólar como moneda de referencia, evidenciando su voluntad de llegar a un público internacional o al menos, siguiendo el planteo de Scobie, a ese grupo comercial integrado, entre otros, por capitales internacionales. Sin embargo, si bien como se mencionó, la empresa “Las catalinas” había comenzado su negocio situado al norte, con el fracaso del proyecto de Bateman y con la presunción de que “la construcción de canales artificiales en el Río de la Plata era una Quimera” y que el muelle de las Catalinas es “el único puerto económico y de fácil y pronta realización a que puede aspirar la ciudad de Buenos Aires”, la empresa había comenzado a construir sus depósitos también en la zona sur, en las llamadas “Catalinas Sud”, vinculado con el Riachuelo e incluso para finales de la década del '80, había intentado obtener la concesión para construir el Mercado Central de Frutos²⁵ junto a la flamante dársena sur del Puerto Madero.

Asimismo, el socio gerente de la empresa, Seeber, había sido nombrado en 1887 presidente de la *Buenos Aires Western Railway* (entidad en donde también participaba el empresario, financista e industrial alemán, iniciador del imperio económico y dinastía de la “Casa Bemberg” Otto Bemberg) mostrando un particular interés de articular, probablemente teniendo en la memoria la propuesta de Bateman, los depósitos, el muelle y todo el patrimonio de la empresa con el sistema ferroviario.

²⁵Véase HISTORIA Y ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA. “Mercado de Frutos”. <http://www.histarmar.org/Puertos/BsAs/MercadoCentraldeFrutos.htm>
Consultado 13/05/15



Figura 27. Plano de la Ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal (Fragmento) Pablo Ludwig . (1900) (Trapalanda. Biblioteca Digital. Biblioteca Nacional)

Así, se podría argumentar que los intereses de la empresa estaban más enfocados en obtener más clientes y mayores beneficios económicos que en defender una locación geográfica. Más aún, Seeber será nombrado intendente de Buenos Aires en 1889 por el presidente Miguel Juárez Celman, y buscará continuar las obras de sus predecesores inmediatos entre las cuales se pueden mencionar las instalaciones de los servicios de saneamiento en el barrio de La Boca.

Por su parte, el problema de la representación del “puerto de la ciudad” ya era un tema controversial, que en el caso de “Las Catalinas” se había puesto en evidencia con la decisión de situar el muelle en la zona de Retiro. Efectivamente, tanto los proyectos presentados por Madero (1861, 1869, 1882) como el proyecto de Bateman (1871) proponían el ingreso por la boca del Riachuelo pero también desde el canal norte. Como se estudió a lo largo de este texto, la orientación de Bateman había estado sustentada bajo los argumentos de evitar “el horrible estado de las aguas del Riachuelo” que para esos años situaba en sus riberas a los saladeros. De manera tal, es posible pensar que la imagen de metrópolis europea materializada con docks, grúas y máquinas del “Puerto Madero” fue adoptada por las autoridades nacionales que buscaban conformar una nueva fachada urbana, con pesados galpones de almacenaje, para representar la emergente Nación moderna.(Figura 28 y 29)

Ahora bien, había otro tema. Los proyectos de Bateman y de Madero tenían otro punto común: la construcción de terrenos sobre el río. Principalmente, el “Puerto Madero” incorporaba los diques a la ciudad, creando artificialmente 3 millones de metros cuadrados (ROCCA, 1996, pág. 191) de terrenos que conformarían mediante manzanas este nuevo “frente de esta ciudad” representativo tanto de su particular ubicación geográfica en la costa norte de Buenos Aires, de su condición moderna de creación humana, de su destino corporativo como del clima político-económico que había permitido su gestación.

Quizás, justamente, porque fueron estas razones vinculadas más con aspectos simbólicos e inmobiliarios que puramente técnicos las que llevaron a la elección del proyecto de Madero al poco tiempo de su inauguración (1889) el Puerto Madero comenzará a tener graves problemas de congestión siendo inminente ampliarlo. En 1907, se sancionará la realización de un nuevo proyecto, el “Puerto Luis A. Huergo” conocido como “Puerto Nuevo”²⁶ que paulatinamente lo reemplazará. Así, los depósitos ubicados en la zona de “Las Catalinas,” construidos originariamente para un uso portuario, quedarán fuera de funcionamiento. (Figura 30 y 31)

²⁶ En agosto de 1907 el presidente J. Figueroa Alcorta manda al Congreso para su aprobación un proyecto de ampliación del puerto de la capital, ley que se sanciona en 1908. El nuevo puerto se llamaría Luis A Huergo en honor al ingeniero y se ubicaría al norte del Canal del Norte. La obra sería adjudicada a H.C. Walker & Co. Comenzó en 1911, tuvo una etapa inicial de inauguración en 1919 y la penúltima de las dársena, E, quedó habilitada en 1928. La dársena F, que no formaba parte del proyecto original, será concluida en 1940. Vease HUERGO, H (2013) *Luis A Huergo y la cuestión puerto*, Buenos Aires: Editorial Dunken.p86-87

En agosto de 1926 (INTENDENCIA MUNICIPAL, 1925)²⁷, el Poder Ejecutivo a cargo del presidente Marcelo Torcuato de Alvear propondría al Congreso de la Nación la adquisición de los terrenos de “Las Catalinas” para urbanizar la zona según los lineamientos planteados en un trabajo titulado *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio* que había sido elaborado por la *Comisión de Estética Edilicia* en abril de 1923, una agrupación presidida por el Intendente Municipal a cargo para esos años, Dr. Carlos M Noel. En el capítulo titulado “Explanada del Retiro. El Nuevo Barrio Industrial. – Faz monumental de esta gran explanada – parque. –La gran avenida de acceso al Paseo de la Costa” se expresaba la voluntad de adquirir los terrenos situados en la zona del “Puerto Nuevo” para la creación de un barrio nuevo, una “gran composición de conjunto”.

“Se ha mantenido, pues como espíritu fundamental del proyecto, la línea de que estas dos grandes plazas unidas, y contando además con la anexión de los terrenos ganados al río por las mencionadas del Nuevo Puerto en construcción, constituirán el punto de acceso de la Capital, desde que sobre ellas estarán las estaciones terminales de los ferrocarriles Central Argentino, Central Córdoba, Buenos Aires al Pacífico y la Estación Marítima de los grandes transatlánticos, de suerte que esta plaza significará la puerta de entrada del país y de cuyo centro irradiarán las arterias de tráfico y comunicación con el interior, dentro de su concepto esencial como Capital Federal de la República. De esta gran explanada arrancará hacia el Noroeste una avenida de noventa metros de ancho, que separando la zona ferroviaria de la parte obtenida por la Municipalidad, dentro de la zona del Nuevo Puerto, dará acceso directo al gran Paseo de la Costa, subiendo por una rampa, para unirse con otra avenida que será prolongación de las avenidas Pueyrredón y Leandro N.Alem.” (INTENDENCIA MUNICIPAL, 1925)²⁸

El proyecto “orgánico” en cuestión planteaba, tal como se puede observar en el texto, la voluntad de materializar el “punto de acceso de la Capital” constituyendo “*la puerta de entrada al país*” en donde la construcción de una explanada en la Plaza Británica funcionaría simbólicamente como “expresión de la Capital de la Nación” articulando la zona entre el Nuevo Puerto y el “Gran Paseo de la Costa”. Asimismo, se buscaba “disimular el mal efecto que produce la vista de los galpones” para lo cual proponía construir nuevas instalaciones del Nuevo Puerto “dentro de un conjunto armónico” expropiando aquellas fincas que fueran necesarias para conseguir una “hermosa perspectiva” desde donde se “podrá ver por encima de las construcciones del Nuevo Puerto el amplio horizonte del Río de la Plata.” Por su parte, en el terreno de la “Empresa de Las Catalinas” se proponía construir:

²⁷ La adquisición de los terrenos de “Las Catalinas” fue propuesta al Congreso de la Nación por el Poder Ejecutivo en mensaje dirigido con fecha 11 de Agosto de 1926 (Expediente N° 43.214 – M – 934) La superficie a adquirir se la estimó en 86.505m² y a razón de \$180 m/n el m², convenio que fue aprobado por el Poder Ejecutivo en la misma fecha en que fuera dirigido en mensaje al H. Congreso. El Honorable Congreso no se expidió acerca de la iniciativa propuesta y el mencionado convenio perdió validez. Archivo MCBA. (Expediente N° 43.214 – M – 934)

²⁸ El subrayado es propio.

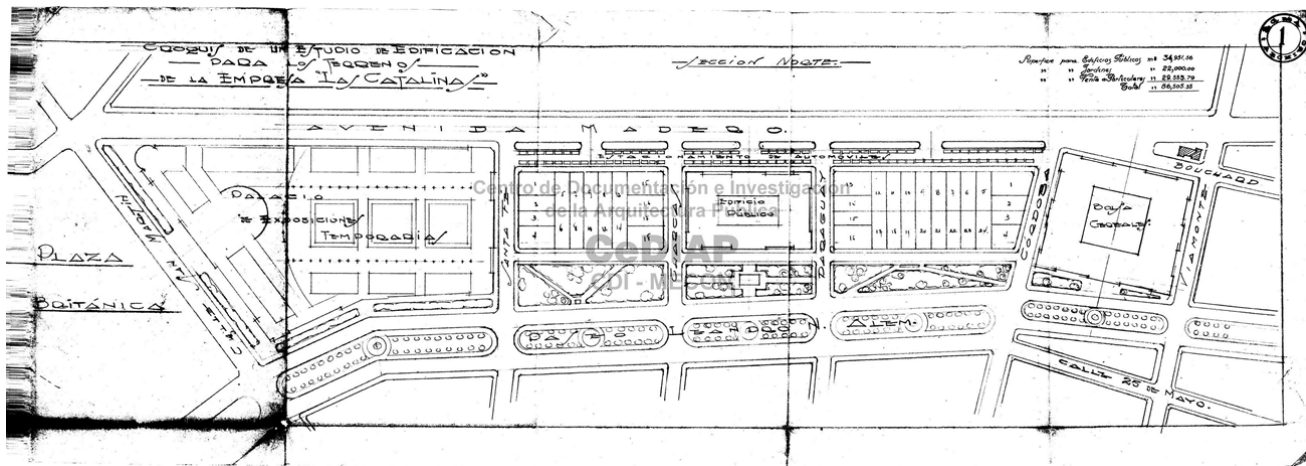
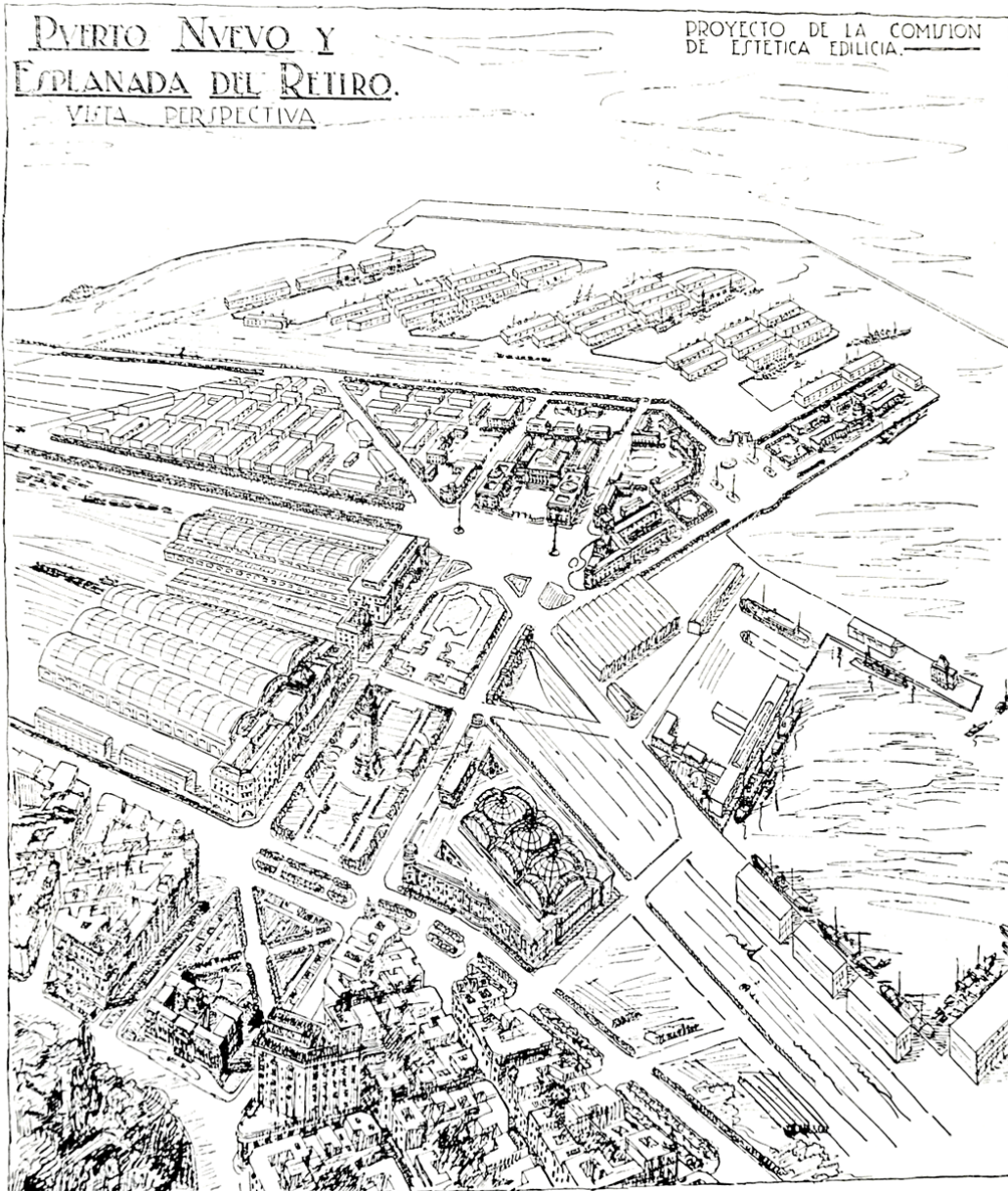
“un edificio que formará un marco indispensable para la plaza, frente a la Estación Retiro del Ferrocarril Central Argentino destinado a “Palacio de las Exposiciones Temporarias” (Industriales, Agrícolas, Automóviles, etc) obra que creemos fácil de realizar dadas las gestiones de permuta de terreno entre esta Empresa y el Gobierno de la Nación.”

La elección de esta tipología edilicia “palacio” no era casual. Como ha estudiado Claudia Shmidt (2012), durante los procesos de capitalización de Buenos Aires en 1880, bajo la impronta de la gestión del Intendente Torcuato Antonio Alvear (padre de Marcelo Torcuato de Alvear) se introdujeron extraordinarias transformaciones materiales a la ciudad junto con la construcción de “una representación de la idea de una capital” posible de ser revelada a través de una serie de piezas de arquitecturas “palacios sin reyes” (SHMIDT, 2012) cuyo sitio, proyecto o realización había estado directamente vinculado con la definición de Buenos Aires “como capital, federal y permanente de la República Argentina”.

“Decidir Buenos Aires capital implicó un punto de inflexión en el pasaje de lo provisorio a lo permanente y fue este valor de permanencia el que se impuso como condición de modernidad. De allí que la figura simbólica y material en estas operaciones de transformación urbana fuera condensada por el “palacio” como polémico portador de la máxima expresión de las nuevas instituciones republicanas en sintonía con el lenguaje internacional de los *bâtiments civils*.” (SHMIDT, 2012, pág. 20)

En este sentido, la decisión de incorporar en el proyecto de “Las Catalinas” nuevos equipamientos públicos materializados por “palacios sin reyes” continuaba con aquella idea de representación del Estado en el momento de la construcción de la edilicia pública para la “capital permanente” pero con un sesgo particular. El proyecto expresaba las ideas del presidente a cargo, Marcelo Torcuato de Alvear, “el Haussmann argentino” (GORELIK, 2010) desde una tradición de ciudad diferente a la sostenida en el siglo XIX: las figuras urbanas pensadas para hacerse cargo de la necesidad simbólica latente de la federalización buscarán configurar un espacio público ya no de ciudad sino de nación que encontrará su representación adecuada en la idea de “*puerta de entrada al país*” (Figura 32)

Sin embargo, esta iniciativa presentada desde el Poder Ejecutivo no sería una “obra fácil de realizar.” Durante las décadas siguientes, frente al paulatino deterioro de los galpones de “Las Catalinas”, se sucederán diversos intentos por urbanizar estas tierras que fracasarán debido a cuestiones políticas relacionadas con desacuerdos respecto a la forma y destino que debería tener este sector de la ciudad pero también con la falta de herramientas legales tanto municipales como nacionales para adquirir el dominio de los terrenos privados aún en litigio con el Gobierno Nacional.



Arriba. Figura 30. "Puerto Nuevo y Esplanada del Retiro. Vista Perspectiva." (INTENDENCIA MUNICIPAL, 1925) Abajo. Figura 31. "Croquis de estudio" Comisión de Estética Edilicia. (CEDIAP)

Así, se pueden mencionar los proyectos desarrollados desde la *Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras públicas*²⁹ (1934 y 1944) que, manteniendo las ideas de la *Comisión de Estética Edilicia*, buscarán adquirir estos terrenos para urbanizar la zona generando espacios verdes con el menor número de calles y edificaciones públicas o también aquellos proyectos planeados en 1947 frente a los litigios legales entre el Gobierno Nacional y la empresa S.A.F.A.C³⁰ (perteneciente al grupo económico liderado por la familia Bemberg) que promoverán la sanción del decreto n° 5423 de prohibición por el término de un año de “la edificación en las manzanas limitadas por las Avenidas Leandro L. Alem y Madero y calles Viamonte y San Martín”³¹ y en donde se solicitará la “urgentísima adquisición” por parte de la Municipalidad del mencionado sector proponiendo, nuevamente, la construcción de edificios gubernamentales dentro de una zona “verde” e incluso proyectando la construcción de un monumento a Eva Perón³² que tampoco se podrá construir.

Como ha señalado la arquitecta Odilia Suárez (1994) en su libro *Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985*, durante la primera mitad del siglo XX, el aporte del proyecto de la *Comisión de Estética Edilicia* marcará una forma de operar en la ciudad cuyas ideas prontamente se transformarán en “*leit motiv*” de planes posteriores. Por un lado, porque se instalarán imágenes tales como materializar una “*puerta de entrada al país*”; la “reconquista del río,” un sistema continuo de avenidas que conecten espacios urbanos significativos; la conformación de centros monumentales así como también la idea de introducir instrumentos legales para poder llevar adelante los proyectos urbanos: un Código de Construcciones, la ampliación de la Ley de Expropiaciones y restricciones al dominio y el establecimiento de una “Comisión permanente” que velara por el cumplimiento de los planes. Pero también, como indicaba Suárez (1994), si bien tal como se informaba en la publicación de 1925, la Comisión había iniciado el mencionado estudio teniendo en cuenta el plano propuesto por el arquitecto de origen francés Bouvard “que consistía en un trazado de avenidas y numerosas diagonales convergentes en plazas” con la intención de adaptarlo según las bases de un “programa edilicio” el plan presentaba ideas vinculadas con nociones urbanas desarrolladas en Estados Unidos :“ en líneas generales, a la teoría de la *City Beautiful* en boga a comienzos del siglo XX y

29 Véase Exp. N° 63.169 – A – 1943/ Exp. N° 80.809 – M – 1943 /Exp. N° 42.214 – M – 1934. Los tres primeros expedientes que se mencionan en el encabezamiento, tratan de un proyecto de ensanche de la Avenida Eduardo Madero, desde Plaza de Mayo a Retiro, ensanche supeditado a la remodelación de la zona portuaria norte, sobre la base de la absorción de los terrenos ocupados actualmente por la Empresa “Las Catalinas”. El expediente N°43.214 – M – 1934, se refiere a un proyecto de adquisición de esos terrenos por parte del Gobierno de la Nación para destinarlos a la construcción de grandes edificios públicos. En este mismo expediente la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas aconseja la no edificación de los mencionados terrenos para que fueran reservados con espacios libres para el desahogo de la Ciudad. Dicho criterio era compartido por la Municipalidad por intermedio de su Departamento de Urbanización, teniéndose en cuenta que el aspecto que presenta la serie de galpones que se alienan al costado Este de la Avenida Leandro L. Alem desde la Plaza Británica hasta la calle Viamonte, no solo no guarda relación con la importancia propia de la zona sino que constituye un espectáculo indeseable para una ciudad de la categoría de Buenos Aires. En este planteo urbanístico, se mantenía la idea de continuidad de los jardines con el menor número de calles que lo interrumpían desde Retiro hasta la calle Belgrano, a lo largo del centro vital de la Ciudad. Esa franja de espacios verdes solo estaría interrumpida por la edificación de las manzanas existentes desde la Avenida Leandro L. Alem hacia el río, es decir, las comprendidas entre las calles: Viamonte, Tucumán y Lavalle, Corrientes, además de la integrada por el edificio del Correo Central o sea Corrientes Sarmiento

30 Esta empresa, famosa en la memoria popular por los aviones biplanos escribiendo “SAFAC” en el cielo con humo, pertenecía al grupo económico liderado por Otto Bemberg.

31 Véase Decreto N° 5423 julio 1947 firmado por Siri y Guillermo Borda

32 Véase Decreto N°9015/955 Perón – Berlinghi 10 de junio de 1956.

liderada en los Estados Unidos por la obra de D. Burnham, E Bennet y F Olmsted” (SUÁREZ O. , 1994) manifestando el interés de las ideas urbanas de origen estadounidense.

Así, durante este episodio, a partir del estudio de la geografía del sector, se pudo observar la creación física del sitio donde se asentarían los depósitos de la empresa “Depósitos y Muelle de las Catalinas SA” en una ubicación particular, cercana a la zona de “Balizas Interiores”, que por sus condiciones naturales será pensada como una alternativa al puerto del Riachuelo. Asimismo, en paralelo con la selección de este lugar estratégico, y en consonancia con los procesos de modernización que se estaban produciendo en Buenos Aires, junto con la construcción de la infraestructura de la empresa de Las Catalinas y de la materialización de nuevas tierras aptas para el “comercio” se comenzará a dar forma simbólica a este lugar en tanto sitio para la implantación de “negocios vinculados con la industria privada” pero también como “frente” de la ciudad. Justamente, el proyecto de Madero, mediante la creación de nuevos terrenos ganados al río, propondrá una la imagen de metrópolis europea materializada con docks, grúas y máquinas que será adoptada por las autoridades nacionales para diseñar la fachada urbana, con pesados galpones de almacenaje, representando la emergente Nación moderna. Sin embargo, esta imagen europea de puerto no será funcional a las demandas reales del país y con la creación del “Puerto Nuevo” quedará postergada.

A principios de siglo XX, la zona de “Las Catalinas” volverá a ser tema de debate pero esta vez vinculado con la necesidad del gobierno a cargo por esos años de conformar un espacio público ya no de ciudad sino de Nación que encontrará su representación adecuada en la idea de “*puerta de entrada al país.*” Pero esta “*puerta*” implantada en una ciudad pensada desde una cuadrícula colonial, buscará adquirir una nueva configuración “americana”: mediante el diseño de zonas parquizadas, plazas y edificios públicos que tomará como referencia, física y simbólica, la cultura arquitectónica – urbanística norteamericana.³³

³³ Como menciona Manfredo Tafuri al explicar el movimiento estadounidense: “La *City Beautiful* realiza plenamente, más allá de las buenas intenciones de sus creadores y sus técnicas, la función adecuada: el máximo de formalización corresponde al máximo de libertad especulativa. La síntesis se reduce a reconstituir una “forma” mediante un sistema que tiende a reafirmar la absoluta prioridad de los propios mecanismos liberalísticos; el lenguaje *Beaux Arts* es la transcripción fiel de tal dialéctica evanescente” (TAFURI, 1982, pág. 42)

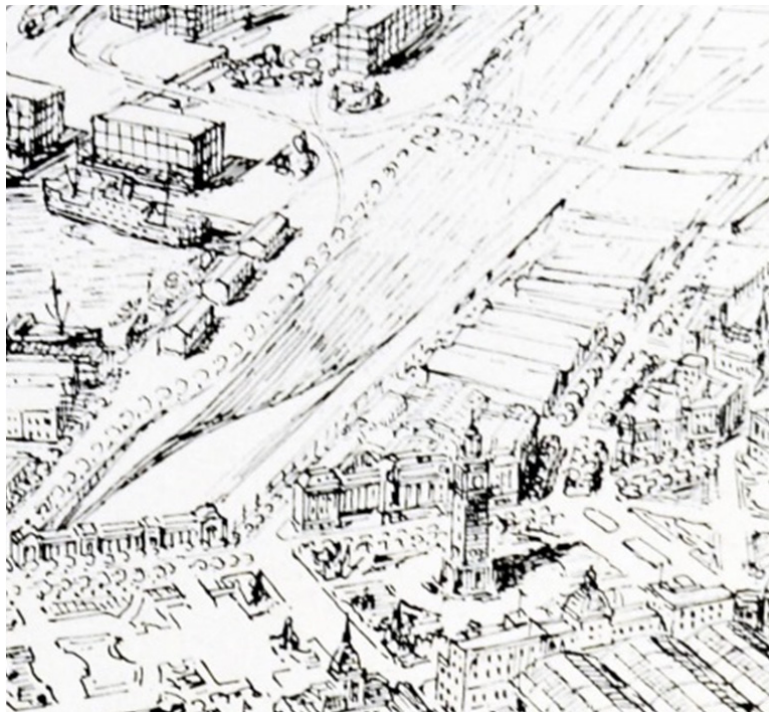
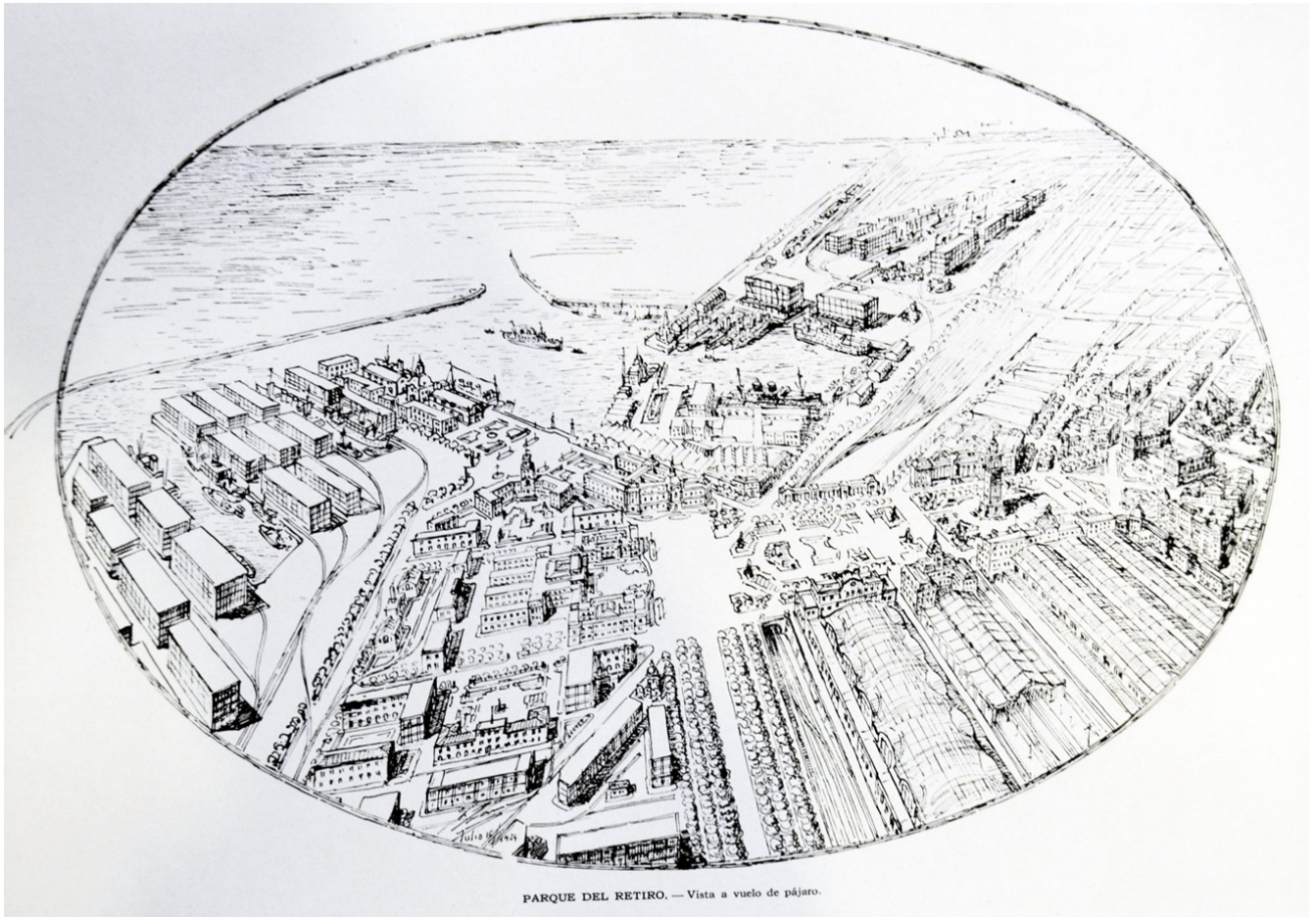


Figura 32. Croquis Proyecto de la Comisión de Estética Edilicia 1925. Abajo, ampliación sector “Las Catalinas”
Nótese leyenda “Vista a vuelo de pájaro (INTENDENCIA MUNICIPAL, 1925)”

Episodio 2: Diseño Urbano

La “puerta de acceso” (1961)

Desde principios de la década de 1950, durante el segundo gobierno del General Juan Domingo Perón, la confianza en el mercado internacional había comenzado a percibirse indispensable para la recuperación económica en la Argentina y, en particular, la actitud respecto a los Estados Unidos fue sustancialmente modificada pudiéndose observar un cambio de rumbo de la economía nacional. El país solicitó préstamos por 125 millones de dólares al *Eximbank (The Export-Import Bank of the United States)* y en 1953, se sancionó la ley³⁴ de radicación de capitales extranjeros para asegurar un “tratamiento benévolo” en materia de repatriación de utilidades³⁵ (ROUQUIÉ, 1981, pág. 103) facilitando el ingreso de monopolios internacionales tales como FIAT que se estableció en Córdoba durante 1954 o a la empresa automotriz *Kaiser*, instalada un año después. Asimismo, para atenuar el déficit energético, se recurrió a las inversiones de grandes empresas por medio de políticas de concesión. Un ejemplo significativo fue el contrato de explotación petrolera con “La California”, una filial de la empresa norteamericana *Standard Oil*, que finalmente no se llevó a cabo debido al derrocamiento del gobierno peronista en 1955 por la autoproclamada “Revolución Libertadora” pero que, sin embargo, marcó un antecedente. En efecto, si bien con el ingreso del nuevo gobierno de facto bajo la presidencia del General Eduardo Lonardi se produjo un radical cambio de dirección política (que incluyó la proscripción del peronismo) la apertura al capital extranjero continuaría promoviéndose.

³⁴ Ley 14222 sancionada en 1953.

³⁵ “La decidida política antiyanqui de la época de “Braden o Perón” fue dejada de lado. La actitud respecto a los Estados Unidos, revisada al estallar la guerra de Corea, fue sustancialmente modificada con la llegada al poder de Eisenhower. La calurosa recepción que el gobierno argentino brindó a su hermano Milton, enviado especial del nuevo presidente norteamericano, en julio de 1953 señaló ese momento crucial.” Véase ROUQUIÉ (1981)

En este panorama, durante 1956, la *Dirección General de Arquitectura y Urbanismo*³⁶, desde la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA), bajo la dirección de Francisco J García Vázquez³⁷ y a cargo de Eduardo J. Sarrailh, Alfredo Yantorno junto con José Vitali y José L. Brizzi, presentará un proyecto de recuperación y transformación de la zona inscripta dentro de la creciente área de Retiro de la Ciudad de Buenos Aires “Las Catalinas Norte” en respuesta a su visible deterioro, su confusa configuración y situación de dominio. Para repensar el área en cuestión se tomaran dos premisas básicas³⁸ por un lado, considerarla simbólicamente como “puerta de acceso” a la ciudad y por el otro, desarrollar el potencial de la zona de manera tal que se transformara en una “expansión” del centro urbano. En un primer sector, frente a Plaza Retiro, se organizaría un área de terminales vinculadas con la red de trenes, subterráneos, colectivos de transporte, ómnibus de carga, y hasta helicópteros. En un segundo sector, frente a la Dársena Norte, se integraría en un conjunto la estación marítima y un hotel y, en un tercer sector, central del conjunto, se construirían dos “edificios en torre” destinados a centro hotelero y oficinas, con diversos servicios conexos anticipando la utilización de una forma edilicia aún no regulada en el Código de Edificación vigente hasta ese momento.

Justamente, con esta propuesta se pondría en evidencia un proyecto para materializar “centros terciarios” propios de la producción capitalista “moderna” en respuesta al cambio de rumbo económico producido en el país pero también a la incapacidad legal de llevar adelante este tipo de proyectos en la ciudad ya que durante estos años no podrían efectuarse y habría que esperar hasta 1961, durante la presidencia de Arturo Frondizi, cuando el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina sancionaran mediante una ley herramientas legales que autorizaran la transferencia del dominio por venta o permuta de todos los terrenos ubicados “dentro del área comprendida entre las calles Córdoba, San Martín, Leandro N. Alem y Eduardo Madero de la Capital Federal” para iniciar los diversos trabajos de urbanización.

El gobierno de Frondizi había comenzado su gestión en mayo de 1958 acompañado por Rogelio Frigerio³⁹, su asesor económico, junto con ejecutivos, jóvenes empresarios y “técnicos modernistas,” con un objetivo muy claro: la industrialización a marcha forzada, “por cualquier medio y a cualquier costo.” (ROUQUIÉ, 1981, pág. 153) Como señala Alain Rouquié, Frondizi y Frigerio consideraban que la Argentina era un “país subdesarrollado” ya que, por un lado, estaba “incapacitado para financiar el

³⁶ El decreto N°4475 13-05-1957- sanciona la incorporación de la Dirección del Plan Regulador a la por entonces actual Dirección General de Arquitectura la que en lo sucesivo de la mencionada normativa pasaría a llamarse Dirección General de Arquitectura y Urbanismo. En 1956 por decreto N°12.926/956 se había creado la Dirección del Plan Regulador sobre la base de independizar a la anterior Dirección de Urbanismo que pertenecía a la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo. Véase Argentina. “Decreto n° 4475. Dispónese la incorporación de la Dirección del Plan Regulador a la actual Dirección General de Arquitectura, la que en lo sucesivo se denominará Dirección General de Arquitectura y Urbanismo y en la cual la dependencia citada en primer término tomará el nombre de Dirección de Urbanismo” Boletín Municipal n° 10603. 13 de mayo de 1957.p617

³⁷F García Vázquez será director de la Dirección del Plan Regulador y J Kurchan Director de la Dirección de Urbanismo

³⁸“dos premisas básicas: considerar el área como una puerta de acceso a la ciudad y desarrollarla de manera tal que implique una expansión para el uso de la ciudad, y no una nueva “concentración” disociada de la misma.” Véase (SARRAILH, 1975).

³⁹“un hombre de negocios próspero, que militó en la extrema izquierda en la década del treinta y que mantenía buenas relaciones tanto con los dirigentes del partido comunista como con los medios de negocios peronistas” Véase (ROUQUIÉ, 1981)

crecimiento sostenido de sus fuerzas productivas con el producto de su comercio exterior” y, por el otro, era dependiente de los intereses “agroexportadores” vinculados con Gran Bretaña.

De tal forma, consideraban que sólo la “aceleración del desarrollo” y una transformación económica-técnica permitirían quebrar “las condiciones de la dependencia y resolver los problemas sociales” siendo los únicos medios posibles la libre empresa, el recurso al capital y a la tecnología extranjera. Así, gran parte de la política económica de Frondizi fue orientada al desarrollo de diversas industrias, entre ellas la automotriz, la petrolera, la petroquímica, la química y la metalúrgica y como consecuencia, se radicaron en el país varias empresas extranjeras tales como las automotrices *Dinborg*, *Citroën* y *Alcre* (1958), *De Carlo*, *A.y L. Decaroli*, *Deutz Argentina*, *Dinarg*, *Isard Argentina*, *Peugeot*, *Renault* y *Siam Di Tella Automotores S. A.* (1959) *Auto Union*, *Autoar*, *Bambi* y *Goliath Hansa S. A* (1960). Asimismo, junto con las nuevas empresas que llegaron al país, algunas fábricas ya instaladas ampliarán sus plantas industriales, como *Fiat* y *General Motors* en 1959.

Como se puede observar con la visita al país del vicepresidente estadounidense Richard Nixon para la asunción de Frondizi en 1958 o, más aún, con la llegada en 1959 del propio presidente a cargo durante esos años (1953-1961), Dwight D Eisenhower, esta política será aprobada por Estado Unidos ya que parecía ser el tipo de dirigentes que se buscaba promover en Latinoamérica: “jóvenes, modernos y bien dispuestos a las inversiones estadounidenses en la región” (SIKKINK, 2009, pág. 18). En efecto, “todo” lo que tenía que hacer Argentina para atraer capital extranjero a través de los canales comerciales privados era crear “un clima favorable a la inversión”. Sin embargo, durante el gobierno de Eisenhower, la ayuda fiscal dentro de América Latina se había inclinado al tipo de ayuda relativamente “poco costosa de la asistencia técnica” (ofrecida bajo el Programa de Seguridad Mutua) complementada de vez en cuando con préstamos para “negocios serios”⁴⁰ bajo el supuesto de que no había nada en la situación latinoamericana en general que “justificara la atención especial de Estados Unidos o la ayuda intergubernamental en gran escala” (KRAUSE, 1963). Pero Frondizi, al igual que otros presidentes latinoamericanos “desarrollistas”, pretendía algo más que apoyo verbal de Eisenhower ya que su programa nacional dependía de cuantiosos recursos financieros externos. Con la ruptura entre los Estados Unidos y el nuevo gobierno cubano, instalado en La Habana en enero de 1959, esta política internacional estadounidense se verá profundamente modificada. Particularmente con el ascenso del presidente John F Kennedy (enero de 1961)⁴¹, se presentará una atención por América Latina sin precedentes. En un tiempo casi “record”, Estados Unidos confeccionó un programa que Kennedy bautizará en marzo de 1961 con el nombre de *Alianza para el Progreso* formalmente

⁴⁰ En 1960, Estados Unidos presentaba un nuevo programa de ayuda a América Latina, más tarde denominado “Fondo Fiduciario para el Progreso Social”, que apuntaba a combatir el comunismo invirtiendo en proyectos de salud, educación, vivienda y reforma agraria. Véase Krause W (1963) “La Alianza Para el Progreso”, *Journal of Inter – American Studies*, Vol. 5 N°1 (Jan,1963) pp 67-81. Center of Latin American Studies at the University of Miami, Consultado en <http://www.jstor.org/stable/165285> 04-11-2014

⁴¹“El presidente John F. Kennedy y la Alianza para el Progreso” Véase discurso en <https://www.youtube.com/watch?v=TnYTLqhrZEs> (Affairs, 1961)

inaugurado a través de un encuentro multinacional celebrado durante agosto de 1961 en Uruguay. (KRAUSE, 1963) (Figura 34)

“la *Alianza para el Progreso* representa un nuevo punto de vista en lo tocante a varias cuestiones. La primera se refiere a la interpretación que ahora se le da a la expresión de “clima favorable” en la América Latina. La segunda toca el dinero que este país dice estar dispuesto a facilitar para ayudar a crear este nuevo “clima”. (KRAUSE, 1963, pág. 67)

Estados Unidos se comprometía a facilitar fondos en cantidades que no tenían antecedentes en la región. El programa entero requería una inversión mínima de veinte mil millones de dólares en ayuda financiera extranjera durante diez años que en su mayor parte sería norteamericana. Otras fuentes de inversión, aparte del gobierno estadounidense serían instituciones internacionales tales como el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), la Corporación Financiera Internacional (CFI), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID) y el capital privado norteamericano a colocarse preferentemente en inversiones directas pudiéndose llegar a la formación de consorcios con fondos extranjeros en esquemas de financiamiento conjunto. En palabras del Presidente Kennedy, y según el documento redactado en Uruguay, la “Declaración de Punta del Este”, se trataba de un programa de “desarrollo económico y social” de América Latina. La parte social se refería a reformas, redistribución y obras que esencialmente pudieran hacer a los países latinoamericanos menos propensos y vulnerables a una revolución (tal como la que había ocurrido en Cuba) y la económica apuntaba a una política monetaria y fiscal conservadora que mantuviera las “puertas abiertas” a la inversión privada extranjera. En consonancia con esta política, en agosto de 1961, la Presidencia de la Nación creará el CONADE⁴² (Consejo Nacional de Desarrollo), dentro del marco de la Secretaría de Planeamiento y Acción de Gobierno con el propósito de definir los objetivos a largo plazo del “proceso de desarrollo” centralizando decisiones relativas a la programación de inversiones, evaluación de política económica, estudios de investigación socioeconómica y elaboración de proyectos de cooperación internacional.

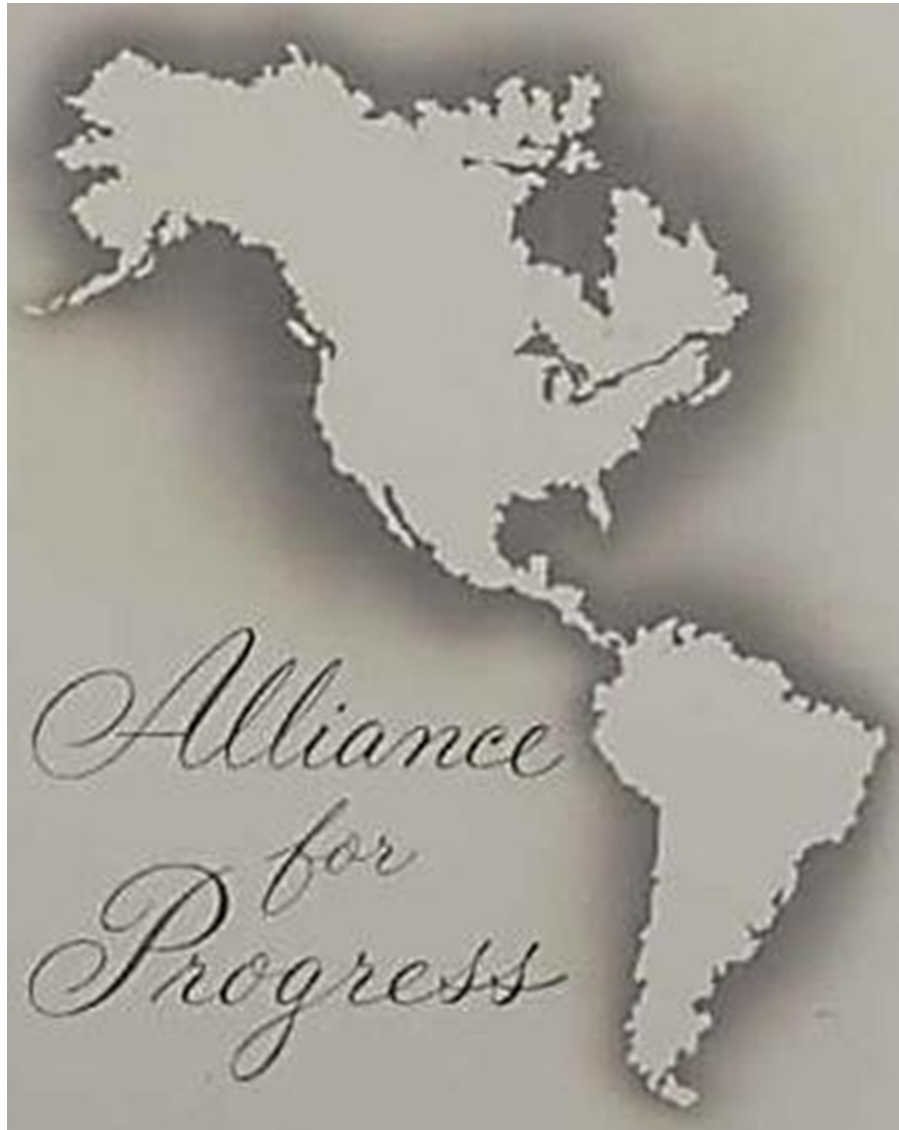
Justamente, durante este “clima favorable” de 1961, bajo el título de “Obras Públicas,” se aprobaría en el país la ley nº15.947 para proceder a la urbanización de la zona de “Las Catalinas” conforme a un “Plan de remodelamiento y Desarrollo”. Como indicaba la legislación, tanto el Estado Nacional como las Empresas estatales que tuvieran inmuebles dentro de la mencionada zona “deberían transferir el dominio a la MCBA” así como también los inmuebles de propiedad privada, dando fin a los litigios entre privados y el Estado Nacional. Asimismo, el área en cuestión, ahora formalmente institucionalizada como *Catalinas Norte*, se fraccionaría en veinticuatro lotes. Diez serían dados en concesión de uso mediante licitación pública para programas tales como construcción y explotación de garajes en altura y para “esparcimiento” como cines o

⁴² El Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE) fue creado en el marco de la “Alianza para el Progreso”. En el documento fundacional de la “Alianza” se sugería a los países miembros avanzar en la construcción de organismos que fomentaran el desarrollo. Argentina, demoró menos de un mes en realizar esa proposición. Así, el decreto nº 7.290, del 30 de agosto de 1961, instituyó al CONADE como organismo dependiente de la presidencia cuya finalidad sería la programación y planificación de políticas para el desarrollo nacional. Se encontraba dirigido por el Presidente y por el Ministro de Economía.

teatros (reservándose la Municipalidad la propiedad). Catorce pasarían a ser de propiedad privada: cinco se venderían en subasta pública dos, aquellos pertenecientes a las Cajas Nacionales de Previsión para el Personal de Navegación, al Personal del Comercio y Actividades Civiles, al Personal de la Industria y de la compañía Aerolíneas Argentinas se permutarían y tres se adjudicarían por venta directa a la Agrupación de Profesiones Universitarias y a la Embajada de Estados Unidos de Norteamérica.⁴³

En un marco internacional modificado, durante el “clima favorable de 1961,” los argentinos se encontrarán frente a un desafío equivalente al de sus antepasados del siglo XIX: construir la Nación constituyéndola como comunidad económicamente independiente y el “frente” de Buenos Aires, hasta este momento materializado mediante grandes edificios contenedores de materias primas símbolo de una nación orientada hacia un modelo agroexportador, será repensado. En este segundo episodio, se estudiará el diseño urbano propuesto para modificar este sector de la ciudad y su premisa de proyecto pensada para representar la “puerta de acceso” americana.

⁴³ Si bien la investigación sobre la supuesta construcción de la embajada de EEUU en *Catalinas Norte* supera el trabajo de esta tesis, durante los meses de marzo y abril de 2015 se solicitó por mail información a la Embajada de Estados Unidos en Argentina sobre la presunta mudanza durante 1961. Desde esta institución, se informó que la mencionada embajada no cuenta con archivos en el país y se remitió al *National Archives*. Desde este organismo se informó que: “*This is in response to your recent inquiry concerning records of the Department of State. We searched the Central Decimal File of the Department of State (RG 59) for evidence of the U.S. Embassy in Argentina to “Catalinas Norte.” Unfortunately, we did not find any documents relating to that location. We also searched the FOREIGN SERVICE INSPECTION REPORTS, 1936-1964 (A1 5449) in RG 59. While the reports reference a need to move to a larger space, there are no records relating directly to an actual move or to a property called “Catalinas Norte.” Sincerely, CATHLEEN J. BRENNAN Textual Reference Archives II Branch (RDT2) National Archives at College Park, MD* Asimismo, se solicitó información al archivo de la *John F. Kennedy Presidential Library and Museum* en donde también se comunicó que no se encuentran documentos que indiquen la voluntad de mudar la embajada de EEUU en Argentina durante estos años.



Abajo. Figura 33,34 Estampillas izquierda 1963, derecha 1964. Nótese la idea regional pensada de américa como región y continente “maestros para américa” Figura 35. La idea de “Alianza para el progreso” estaba asociada con una imagen de América como continente.

2-1- “Evolución” de una idea

Desde finales de la década de 1920, existían diversas posturas dentro del debate matizado y complejo de los problemas sobre la ciudad en sintonía con las herramientas más avanzadas de la cultura urbanística internacional pudiéndose observar dos posiciones de mayor consistencia teórica en la Argentina de esos años que perdurarían hasta décadas más tarde cuando se propusiera urbanizar la zona de “Las Catalinas” a mediados de s.XX.

A grandes rasgos, se podían señalar aquellos profesionales que apoyaban las “teorías urbanas modernistas europeas,” vinculadas a los *Congrès International d'Architecture Moderne* (CIAM), particularmente aquellas desarrolladas por Le Corbusier y a los “adversarios” de estas ideas dentro de los cuales se encontraban los partidarios de las teorías cuyos lineamientos habían sido planteados por urbanistas ingleses y estadounidenses. Se podría tomar como “síntoma” de este debate una nota publicada en 1928 por la revista Caras y Caretas⁴⁴ titulada “Buenos Aires desde las Nubes” (Figura 36 y 37) en cuya primera página se podía leer:

“Caras y Caretas presenta esta extensa nota gráfica que podemos considerar como una primicia para todos aquellos que aún no han sentido la “emoción de Icaro” después del vuelo de una hora sobre los sitios más pintorescos de la urbe.” (DEL SAZ;E ; ALVAREZ, J; MANGUDO, C, 1928)

⁴⁴ Revista Argentina de difusión semanal publicada entre 1898 y 1941 que dio cuenta de fenómenos políticos, sociales y culturales de la época.



Los redactores Lede "Caras y Caretas" señores Eduardo del Saz, Julio Alvarez y Carlos Ernesto Mangudo, se disponen a levantar el vuelo en el hidrovoleante del teniente coronel Colombo.

El hidrovoleante del teniente coronel Colombo corre velozmente por el agua y levanta vuelo a los pocos metros como una ave enorme de poderosas alas.

BENVENOS AIRE DESDE LAS NUBES

CARAS Y CARETAS" PRESENTA ESTA EXTENSA NOTA GRAFICA, QUE PODEMOS CONSIDERAR COMO UNA PRIMICIA PARA TODOS AQUELLOS QUE AUN NO HAN SENTIDO LA "EMOCION DE ICARO" DESPUES DE UN VUELO DE UNA HORA SOBRE LOS SITIOS MAS PINTOESCOS DE LA URBE.

Figura 36. "Los redactores de Caras y Caretas señores Eduardo del Saz, Julio Alvarez y Carlos Ernesto Mangudo, se disponen levantar vuelo en el hidrovoleante del teniente coronel Colombo" (DEL SAZ;E ; ALVAREZ, J; MANGUDO, C, 1928)

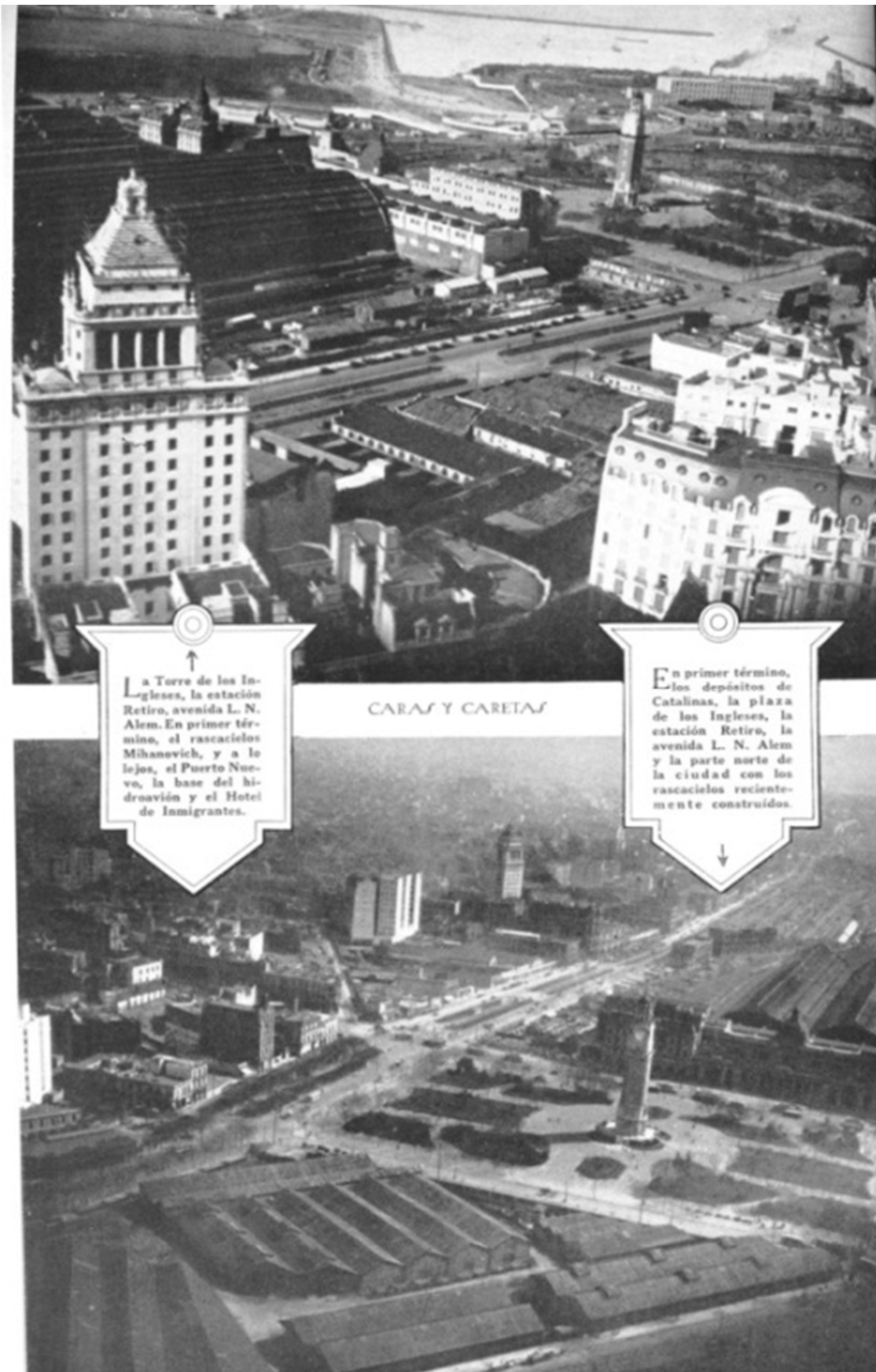


Figura 37. Nótese el sector de la Torre Británica y los galpones de la “Empresa de Las Catalinas” (DEL SAZ;E ; ALVAREZ, J; MANGUDO, C, 1928)

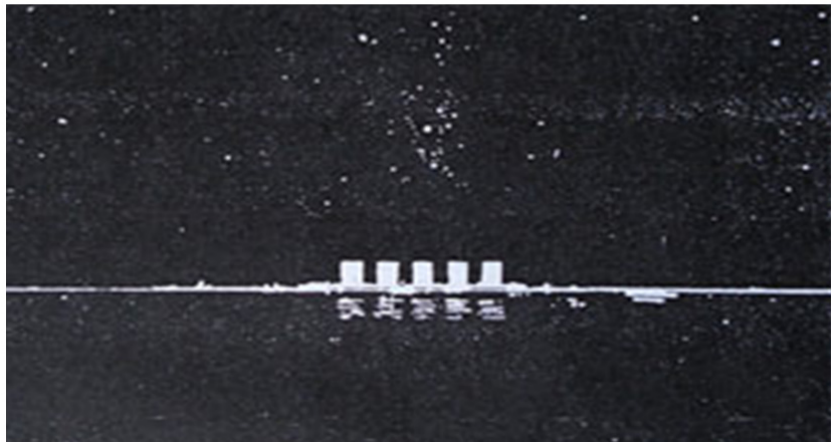
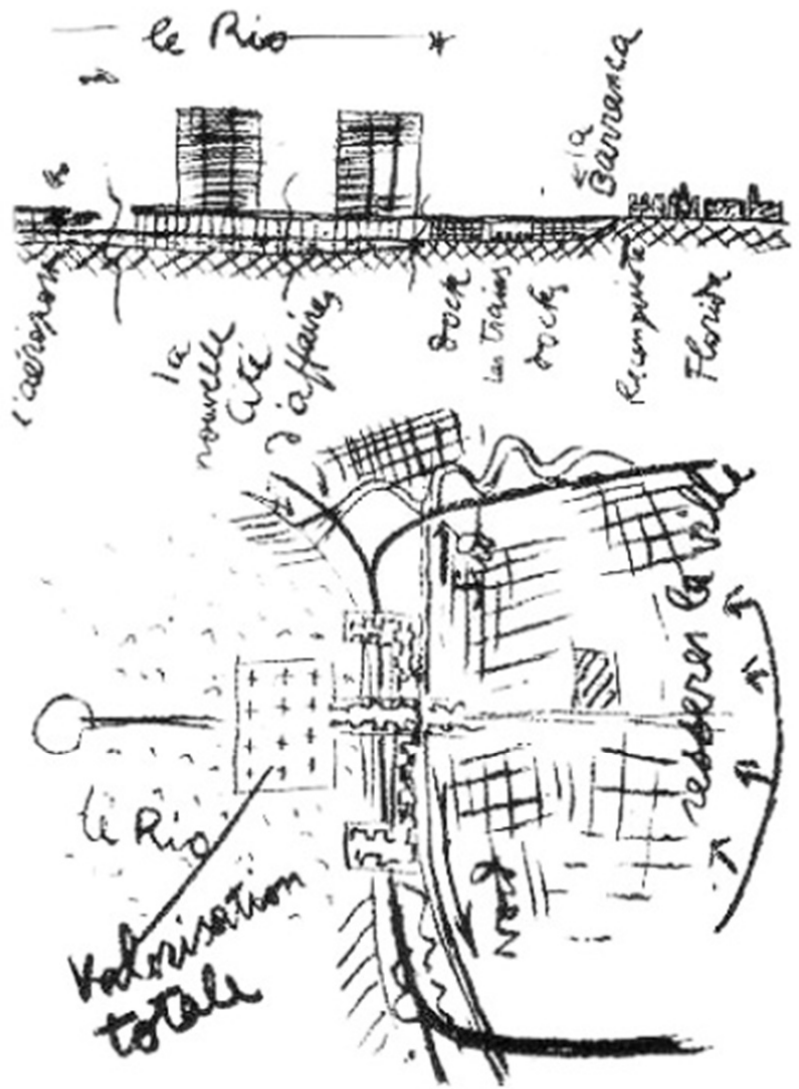
Dentro de los sectores de la ciudad elegidos para fotografiar se observaba una imagen de la Torre Británica y los “depósitos de las Catalinas” pero la “primicia” no residía en las locaciones seleccionadas sino en la ubicación de la cámara, en el Río de la Plata, “desde las nubes”. La nota evidenciaba el estado del desarrollo de la Aviación en la Argentina durante esos años⁴⁵ pero también esta nueva forma de mirar sobre la ciudad ya no a “vuelo de pájaro” (como se indicaba en las perspectivas desarrolladas por la *Comisión de Estética Edilicia* en 1923) sino a “vuelo de avión”.

En 1922, Le Corbusier, explícito admirador de los aviones y los navíos (como se puede leer en sus publicaciones como *Hacia una arquitectura*), había adquirido gran popularidad como “arquitecto moderno” a nivel internacional debido a sus presentaciones para una *Ville contemporaine* (Ciudad Contemporánea para tres millones de habitantes), un proyecto urbano expuesto con motivo de una exposición parisina en el *Salon d'Automne*. Tal como su nombre lo señalaba, se titulaba “contemporánea” y no futura ya que buscaba posicionarse como una propuesta concreta “racional” posible de ser realizada técnicamente y no como una utopía futurista. Asimismo, en 1925, Le Corbusier había sido invitado a participar de la “Exposición Internacional de las Artes Decorativas en París” y, bajo el programa de “reforma de la habitación,” había presentado el pabellón de *L'Esprit Nouveau* en donde se habían expuesto desde objetos utilitarios hasta proyectos de urbanización de grandes ciudades. El pabellón en sí mismo era un ejemplo de *Immeuble villa* y junto a éste se había construido un sector anexo de paredes curvas en donde se podían ver dioramas de los proyectos de una *Ville contemporaine pour trois millions d'habitants* de 1922 y la puesta en práctica de estos aportes teóricos en París a través del “*Plan Voisin pour Paris*”, proyecto denominado así en referencia a la firma de aviones y autos *Voisin* que había financiado la construcción del mencionado pabellón.⁴⁶

Como han estudiado Liernur y Pschepiurca (2008), el desarrollo de una propuesta para Buenos Aires en 1929 había surgido frente al “fuerte interés” que sus teorías urbanas (radicales frente a las propuestas que venían discutiéndose hasta entonces a nivel local) habían despertado ante los profesionales argentinos. En efecto, el enunciado de “su solución” a los problemas urbanos de la ciudad porteña surgiría como un “agregado” a la lista original de las conferencias programadas en el país.

⁴⁵ El artículo hacía referencia a la utilización del “hidrovolante del teniente Coronel Colombo”

⁴⁶ “Como el auto ha revolucionado las bases seculares del urbanismo, concebí el proyecto de interesar a los fabricantes de autos en la construcción del Pabellón del *Esprit Nouveau* en la *Exposición Internacional de las Artes Decorativas*, ya que este pabellón debía estar consagrado a la vivienda y el urbanismo. Vi a los directores de las casas Peugeot, Citroën, Voisin y les dije: “El auto ha matado la gran ciudad. El auto debe salvar la gran ciudad. ¿Quieren ustedes dotar a París de un *Plan Peugeot, Citroën, Voisin* de París? De un plan que tenga como único objeto fijar la atención del público sobre el verdadero problema arquitectónico de la época, problema que no es del arte decorativo sino de arquitectura y urbanismo: la constitución salubre de la vivienda y la creación de órganos urbanos que respondan a condiciones de vida modificadas tan profundamente por el maquinismo?” La casa *Peugeot* temió arriesgar su nombre en nuestra empresa de aspecto tan temerario. El señor *Citroën*, muy gentilmente, me respondió que no comprendía nada de lo que le decía y que no veía la relación que podía tener el automóvil con el centro de París. El señor Mongermon, administrador delegado de “Aeroplanes G. Voisin (Automobile)” aceptó sin titubear el patronazgo de los estudios del centro de París y el plan que resultó de ellos se llama, por tanto, Plan “Voisin” de París.” Véase (LE CORBUSIER, 2011)



Arriba. Figura 38. Croquis de Le Corbusier Buenos Aires (1929).
 Abajo. Figura 39. La ciudad desde el Rio (LIERNUR, J.F ; PSCEPIURCA, P, 2008)

Esta propuesta para Buenos Aires refería directamente a los mencionados proyectos *Ciudad Contemporánea* y *Plan Voisin* y a su teoría de “urbanismo moderno corbusierna” que se presentaba como una solución “científica”, carente de soporte territorial y posible de ser aplicado en cualquier metrópolis. La propuesta de Le Corbusier proponía la construcción de una plataforma sobre el Río de la Plata con una “ciudad de los negocios” compuesta de doce rascacielos iguales rodeados por una tira de *redentes*, la voluntad de “*reserrer la ville*” (concentrar la ciudad) y una imagen de costa caracterizada por idénticas y “gigantescas” torres “brillando en la noche en diálogo con la horizontal infinita de la pampa y el río” cuya inspiración había surgido, según el relato del propio arquitecto, a partir de la “vista aérea” a su regreso en hidroavión desde Montevideo. (LIERNUR, J.F ; PSCEPIURCA, P, 2008, pág. 98) (Figura 38 y 39)

En este sentido, la propuesta presentada desde la MCBA en 1956 por los arquitectos Sarrailh y Yantorno evidenciaba puntos comunes con este posicionamiento teórico. A diferencia del proyecto desarrollado por la *Comisión de Estética Edilicia* para “Las Catalinas” durante la década de 1920, esta idea no sólo buscaba cambiar y “embellecer” el área en cuestión ubicando un sector administrativo conformado por “palacios sin reyes” sino que proponía una nueva escala de ciudad mediante la construcción de un “conjunto urbano” compuesto por edificios en torre que permitirían aumentar la “concentración” del área rescatando algunas edificaciones aisladas tales como la Torre Británica pero recurriendo a la *tabula rasa* sobre todo lo existente.

El proyecto demolía el parque de diversiones ubicado sobre la calle San Martín, frente a la Plaza Britania (actual Plaza Fuerza Aérea Argentina), el antiguo “Parque japonés” que había cambiado su nombre luego de la Segunda Guerra Mundial a “Parque Retiro”⁴⁷ (Figura 40, 41 y 42) así como también los depósitos parcialmente abandonados propiedad de la empresa en liquidación De “Las Catalinas”. De manera análoga con la *Ville contemporaine* y el *Plan Voisin* se proyectaba un importante centro de transbordo de pasajeros que incluía diferentes niveles, un pasaje para peatones elevado y una plataforma de aterrizaje para “helicópteros” (que en el *Plan Voisin* eran “aviones – taxi”). Estos niveles deberían acoger diferentes categorías de transportes y servicios, incluida la red de metro existente. Acompañando esta edificación, se ubicaría la “autopista de gran velocidad”, una pasarela sobreelevada para la circulación de vehículos rápidos casi libre de apoyos en la traza de Leandro N Alem y salvando los cruces de esta avenida con las calles Maipú y San Martín se materializarían dos “*ronds-points*” en relación con los cruces de las calles de acceso a Retiro.

⁴⁷ El Parque Retiro se encontraba en un lote cuya propiedad estaba en litigio desde 1944 ya que había pertenecido a la empresa cervecera de la familia Bemberg pero luego de las acciones judiciales iniciadas desde el Estado Nacional había sido expropiado en 1954 perteneciendo, al momento del proyecto para Catalinas, al Ministerio de Hacienda.



Reproduccion Prohibida.

General view of the Retiro North Dock

Vista General del Retiro y Dársena Norte.

Vue générale du Retiro
et Darse Nord.

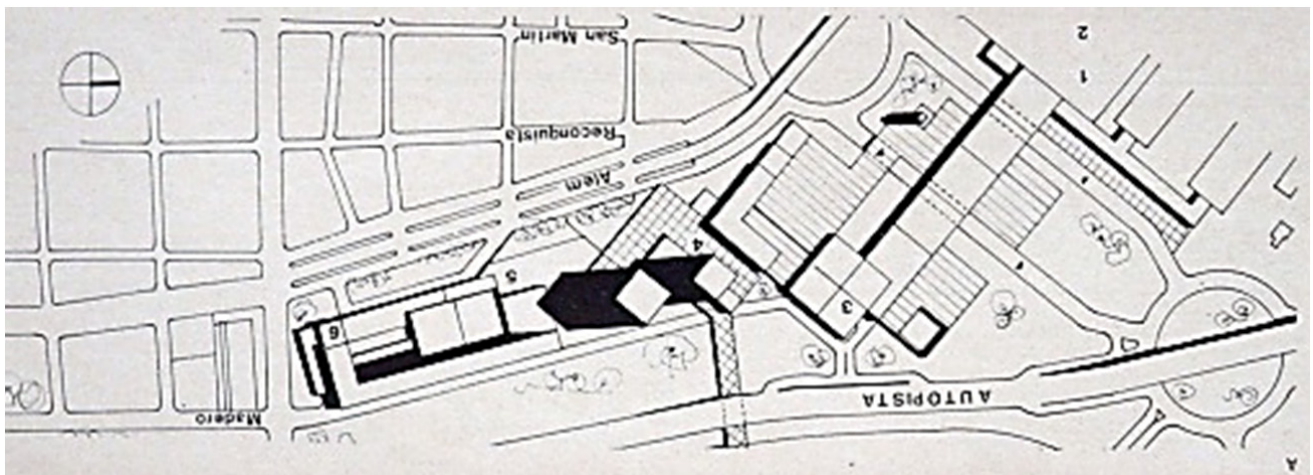
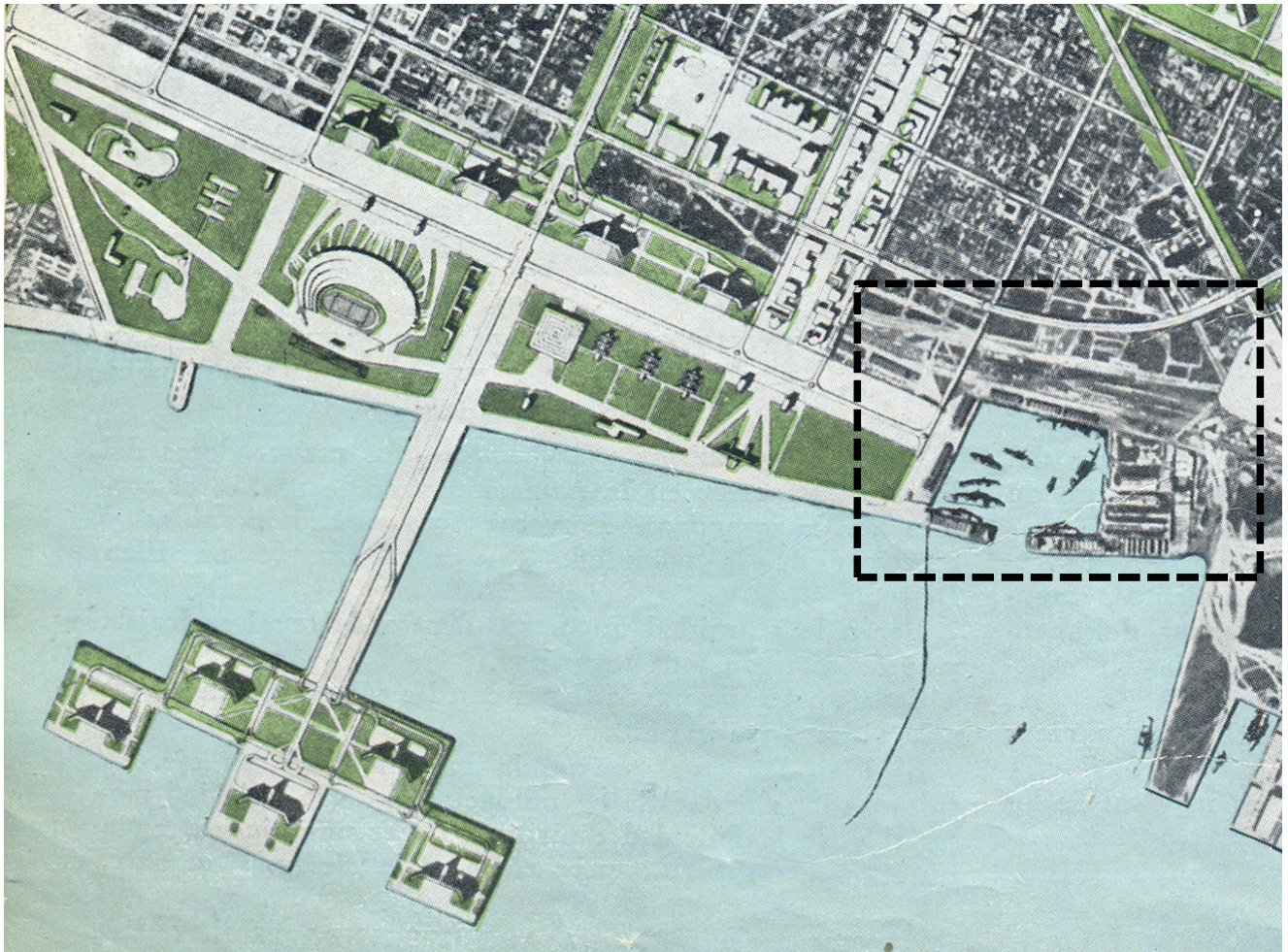
Vista generale del Retiro
e della Darsena Nord.

Foto. G. Bourquin y Cia.

Generalansicht des Retiro
mit dem nördlichen Vorhafen.



Arriba. Figura 40. Vista General del Retiro y Dársena Norte (Archivo Biblioteca M Gálvez)
Abajo. Figura 41y 42 Nótese el “Circo Parque Japonés”, la Torre Británica y el edificio Kavanagh
(ARCON DE BUENOS AIRES)



Arriba. Figura 43. Plan Director para Buenos Aires(1937/1938) Nótese sector Las Catalinas sin intervenir y el trazado de implantación de los depósitos.Fuente (TECNE, 2013)

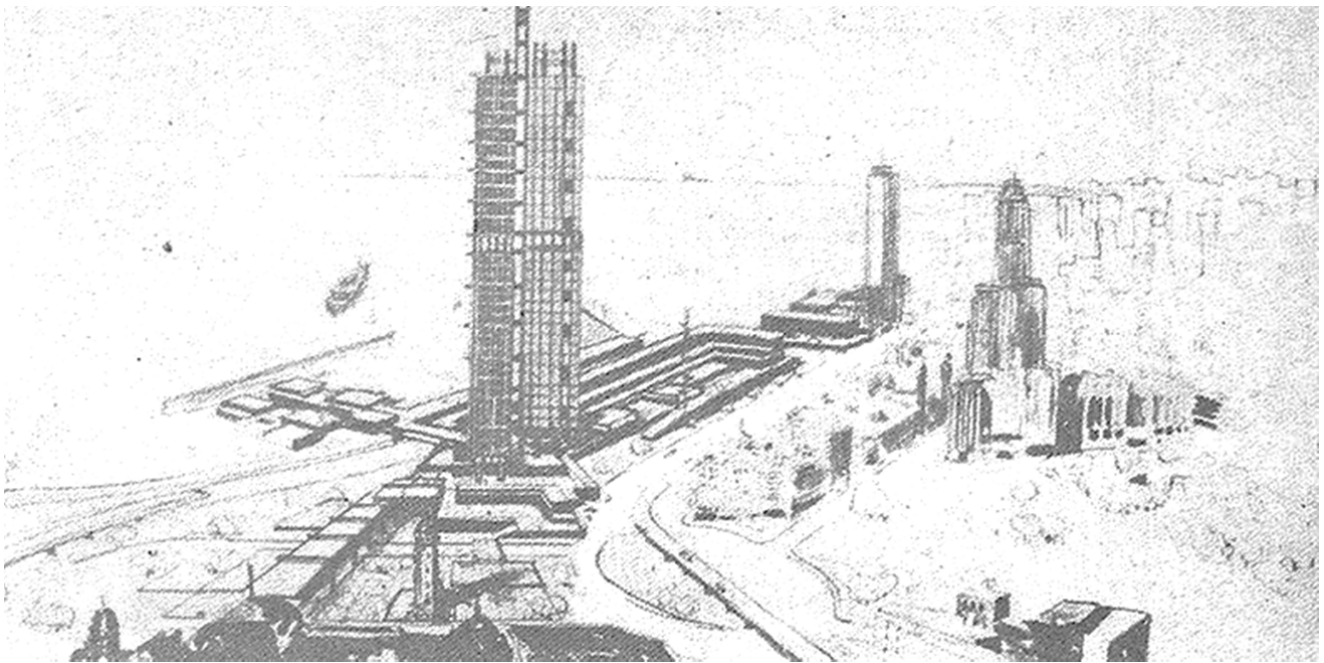
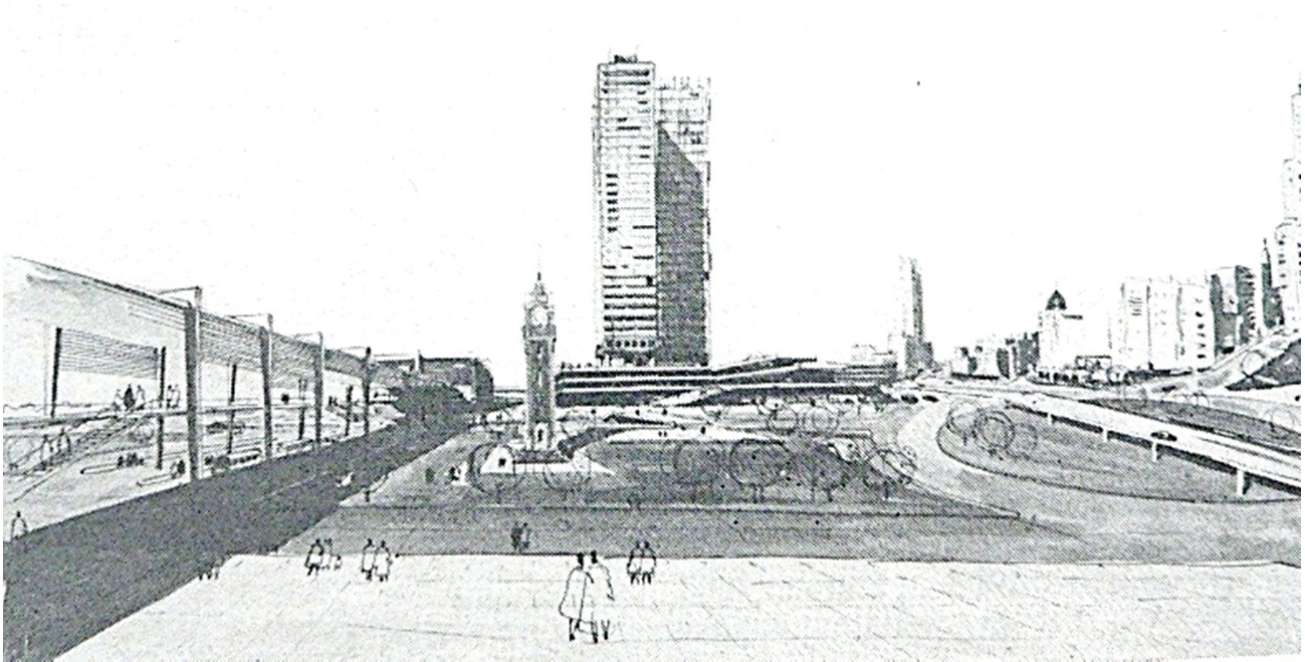
Abajo. Figura 44. Proyecto MCBA (1956) El plano está rotado para mejorar la lectura del sector de Catalinas Norte sobre el Río de la Plata. Fuente (SARRAILH, 1975)

Frente a Plaza Retiro, se materializaría una gran explanada, pensada en distintos niveles, que organizaría las circulaciones tanto de colectivos de transporte de larga y media distancia como peatonales contemplando también un lugar para una estación pre y post aérea. Inmediatamente a continuación de ésta, alrededor de un gran espacio público, se dispondría en manzanas de dimensiones más grandes que la trama regular porteña, a la manera de la “ciudad de los negocios”, un “centro hotelero y de oficinas” compuesto por la tipología de edificios en torre. A continuación, se situarían otros edificios, una zona de “esparcimiento” materializada como plazas secas y otro sector de oficinas en forma en “L” que funcionaría como remate de esta gran pieza urbana. (Figura 44)

Como argumentarían los proyectistas, esta propuesta para la zona de “Las Catalinas” buscaba solucionar las diversas transformaciones que los procesos de modernización habían ido produciendo en la ciudad y en este sentido, se distanciaba de la imagen de edificios académicos y jardines ornamentales diseñada por la *Comisión de Estética Edilicia*. Aquí, la incorporación de innovaciones tecnológicas tales como la “autopista de tránsito de velocidad” elevada, la importancia atribuida a los medios de transporte motorizados (autos y helicópteros) o incluso la introducción de “edificios en torre” de más de sesenta pisos manifestaba la confianza en la racionalidad científica, en el avance ilimitado de la técnica y su incidencia en la forma de diseñar las ciudades.

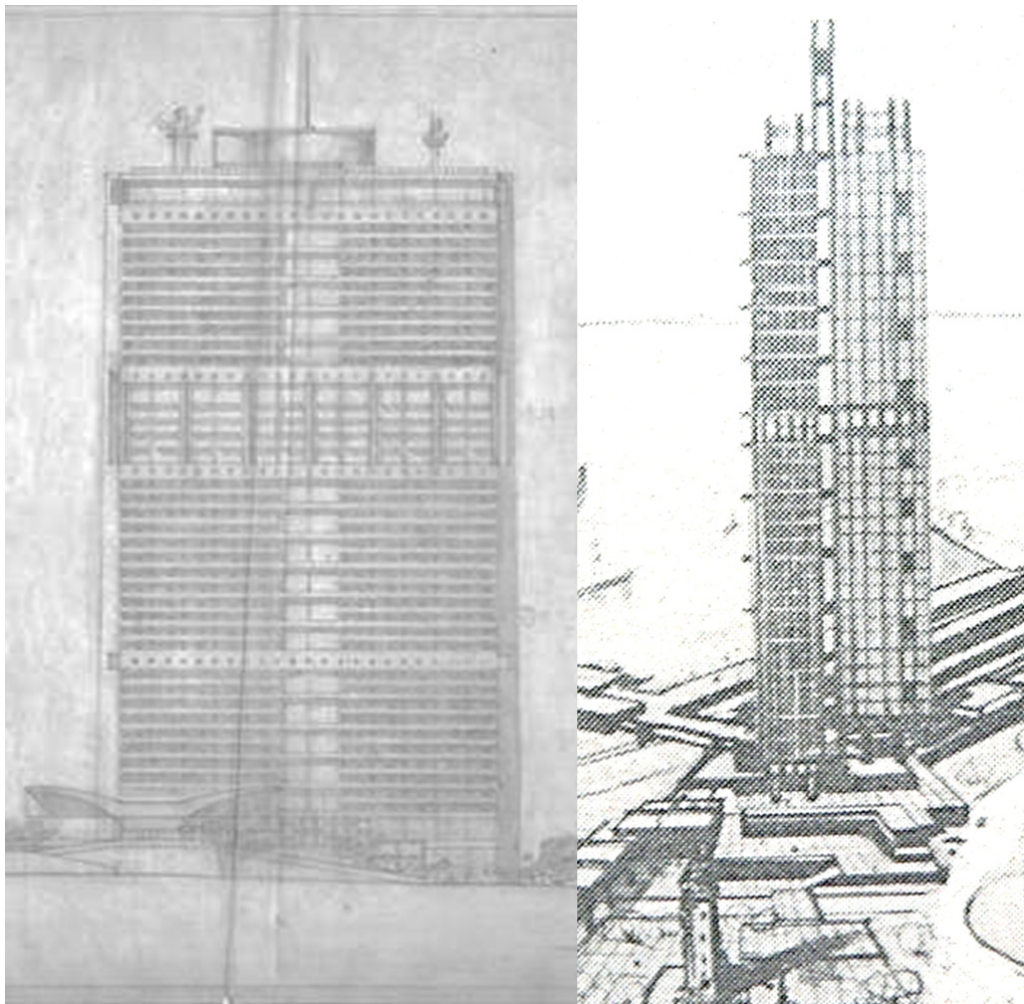
Más aún, las referencias al “urbanismo corbusierano” no se limitaban a sus propuestas de principios de la década de 1920. El croquis de la fachada del “edificio en torre” proyectado para el sector era representado con una textura posible de ser pensada como los *brise soleil* diseñados para el proyecto de un rascacielos para el barrio de la Marina de Argelia de 1938. Asimismo, ideas tales como “concentrar la ciudad” de Buenos Aires reestructurando el tejido urbano en áreas de “alta densidad”, la materialización de redes principales de circulación vial que contemplara accesos regionales, la distribución de “super manzanas” y la configuración de grandes conjuntos de actividades administrativas y de equipamientos “ciudades de negocios” eran algunos de los diversos temas que el propio Le Corbusier junto con los arquitectos argentinos Ferrari Hardoy y Kurchan habían continuado elaborando en el *Plan Director para Buenos Aires de 1938*⁴⁸ y que justamente eran conocidas por los arquitectos proyectistas de este polo terciario en la zona de “Las Catalinas”. (Figura 43, 45, 46, 47,48)

⁴⁸ Es de atender que, como se puede observar en el plano, el mencionado proyecto no proponía ninguna intervención en la zona de “las Catalinas.”



Arriba. Figura 45. Remodelación Nudo Retiro. Conjunto Catalinas Norte. Plan Regulador. Perspectiva hacia Torre de los Ingleses. MCBA 1956

Abajo. Figura 46. Otra propuesta (1957) con edificio “señal” identificatoria o “Símbolo perceptible desde la distancia” Nótese la relación con el edificio proyectado por Le Corbusier (1938) Fuente (SARRAILH, 1975)



Arriba. Figura 47. *Gratte-ciel, quartier de la Marine, cité des affaires* (1938)
(FONDATION LE CORBUSIER)

Abajo. Figura 48. A la izquierda, *Gratte Ciel* Le Corbusier. A la derecha, remodelación Nudo Retiro. Conjunto Catalinas Norte. Plan Regulador. Detalle “señal” identificatoria o “Símbolo perceptible desde la distancia”(1957)

Sarrailh⁴⁹ se había desempeñado durante los últimos años de la década del 1940 como ayudante de urbanismo en sexto año de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU-UBA) y había participado, desde sus comienzos, del Estudio del Plan de Buenos Aires (EPBA) oficina para-municipal, sin expedientes, creada en coincidencia con el primer CIAM VI de posguerra (1947) realizado en Bridgwater (Inglaterra) y que estaba dirigido por Ferrari Hardoy,⁵⁰ miembro activo del “CIAM Argentino”.

En 1953, cuando el EPBA cerró por motivos políticos Sarrailh había continuado trabajando junto a Kurchan quien había logrado constituir la *Dirección de Urbanismo*, siguiendo el formato propuesto por el estudio pero esta vez dentro de un cuerpo municipal, con expedientes y con la burocracia necesaria para integrar un cuerpo administrativo estable que, posteriormente, adquiriría el rango de *Dirección General de Arquitectura y Urbanismo* bajo la dirección de Francisco “Paco” García Vázquez. Poco tiempo después de la autoproclamada “Revolución Libertadora”, por diferencias con el intendente de la ciudad, García Vázquez junto con otros miembros renunciarían pero Sarrailh no se retiraría de la administración pública presentando el mencionado proyecto para “Las Catalinas”.

Ahora bien, durante estos años, incluso dentro del propio EPBA, no todo era urbanismo “corbusierano” ya que aún existían posturas contrapuestas respecto de qué posicionamiento teórico adoptar para urbanizar las ciudades. Odilia Suárez (quien como estudiante también había trabajado en el EPBA) ha señalado la presencia de enfoques enfrentados en torno a cómo operar en la ciudad:

“Por ese entonces ya se insinuó la lucha entre las ideas ‘puras’ del Movimiento Moderno liderado por Le Corbusier (que fue el único que nuestros jóvenes arquitectos entendieron) con las avanzadas ideas que el urbanismo británico materializaba en sus *New Towns* (que descendían desde Ebenezer Howard) y poco tenían que ver con las visiones de Le Corbusier. Dentro del propio equipo del plan se entabló una sorda lucha durante la cual también se revisaron las propuestas regionales y finalmente, por gran mayoría, ganaron las ideas británicas que encontramos mucho más afines con lo que sucedía en la ciudad “real” y menos contaminables con el *International Style* en que terminaron las del Movimiento Moderno.” (SUÁREZ E. , 2003)

Un ejemplo significativo se puede señalar a mediados de 1948. El EPBA había comenzado a desarrollar un proyecto para el área norte de la ciudad, contigua al Río de la Plata, que presentaba claras referencias a propuestas del CIAM, particularmente corbusieranas, y en el cual se incorporaban elementos vinculados con el Plano de *Nemours* de 1934 (LIERNUR, J.F ; PSCEPIURCA, P, 2008, pág. 362) pero también se utilizaban conceptos norteamericanos tales como el de “unidad vecinal” (*civic unities*) traducido

⁴⁹ Sarrailh, nacido en Córdoba, Argentina. Era hijo de un vasco francés dedicado a la industria y madre argentina. Cuando ingresa en el EPBA, recién llegado de su provincia de origen, había estado trabajando en La Falda en un proyecto de vivienda y locales comerciales con sus dos socios: Enrique Jan(luego proyectista del Planetario) y del polifacético Juan Duprat(que no solamente enseñaba arquitectura moderna y urbanismo sino que pintaba y tocaba la “batería” con un conjunto de jazz) Véase (SUÁREZ E. , 2003)

⁵⁰ Los CIAM habían movilizado a numerosas figuras en la Argentina. Le Corbusier mantenía una fluida relación tanto con los arquitectos como Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan desde 1937 (trabaja con ellos para el desarrollo del Plan de Buenos Aires 1937-1938) como con el español Antonio Bonet (que posteriormente emigraría hacia la Argentina) y que para esos mismos años también trabajaba en su estudio desarrollando una variante del proyecto para la casas Jaoul. Estos arquitectos para 1949 serían miembros activos del “CIAM Argentino” y a los ojos del CIAM se confiaba en que estos “jóvenes latinoamericanos” funcionaran como aliados frente a la oposición, que en el plano de la urbanística provenía ahora del campo anglosajón y, más en general, frente al nuevo tablero de la posguerra .Véase (LIERNUR, J.F ; PSCEPIURCA, P, 2008, pág. 347)

o reelaborado en referencia a la dimensión de “barrio” como unidad mínima de la comunidad. Esta posición adoptada por el CIAM argentino no era casual ya que, para la década de 1940, se podía observar en la Argentina un importante desplazamiento del interés por las publicaciones del contexto francés hacia el ámbito anglosajón. Tanto la publicación de abril de 1943 de la revista *Architectural Review* (AR) (una de las fuentes de información de los integrantes EPBA) dedicada enteramente al tema de la reconstrucción en Gran Bretaña (*Rebuilding Britain*) como el número de junio enfocado a la experiencia de la *Tennessee Valley Authority* contribuirían a cambiar el modo en que, hasta ese momento, los profesionales encaraban los problemas urbanos.

Asimismo, como ha estudiado Anahi Ballent (1995), a finales de la década de 1930 Estados Unidos había recibido una cantidad importante de arquitectos, pintores y diseñadores europeos (algunos pertenecientes a los CIAM) que habían tenido que abandonar Europa a partir de las persecuciones políticas y raciales producidas en diversos países, especialmente España, Italia y Alemania. Entre otros, puede citarse a Walter Gropius (quien dirigirá el departamento de la Universidad de Harvard a partir de 1937), Mies Van Der Rohe como también el arquitecto catalán José Lluís Sert quien, desde su forzado exilio en los Estados Unidos había buscado cierta “afinidad cultural” con la América de herencia española.

“Desde los Estados Unidos, los CIAM se ubicaban en un nuevo centro, desde el cual podían ser vistos de forma más próxima por América Latina. Recordemos en tal sentido la fuerte tradición del “panamericanismo” indicada a propósito de los CPA (Congresos Panamericanos de Arquitectos) un particular alineamiento en el cual ahora los CIAM podían introducirse. Por otro lado, como se ha planteado para el caso de Sert, pero también para el de Neutra, América Latina era vista de una manera distinta desde los Estados Unidos que desde Europa. No casualmente la consagración crítica de la arquitectura brasileña se produjo a partir de la observación de sus obras producidas para la Feria Mundial de Nueva York en 1939: Estados Unidos operaba como un nuevo centro que transformaba sentidos y objetos de las miradas e intercambios culturales. Las acciones de los CIAM desde los Estados Unidos fueron efímeras. Finalizada la guerra, Europa volvió a constituir su escenario. Pero (...) resultaron de una importancia crucial, ya que sentaron las bases de las relaciones que se observarán en los congresos de la posguerra, a partir de 1947, en Bridgwater” (BALLENT, 1995, pág. 21)

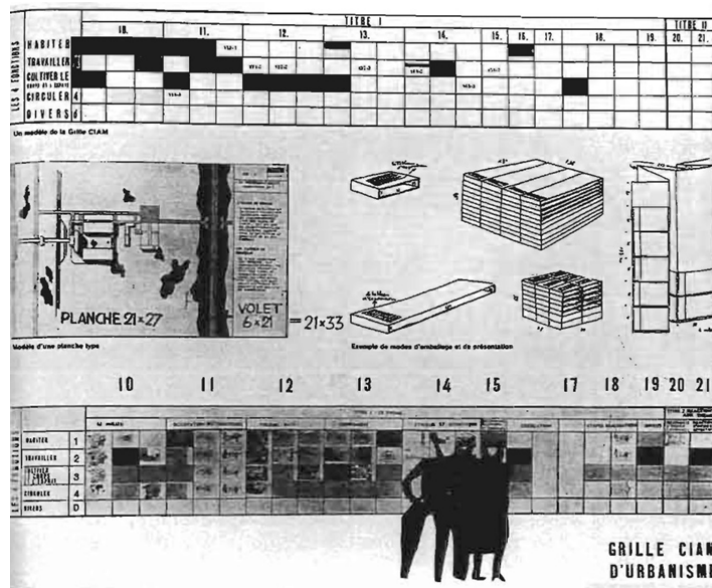
El sexto CIAM (1947) había tenido una importancia particular ya que en este congreso se había registrado por primera vez la participación de arquitectos latinoamericanos reconocidos oficialmente: Jorge Ferrari Hardoy (Buenos Aires), Jorge Vivanco (Tucumán) por Argentina y Eugenio Batista y Nicolás Arroyo por Cuba. También en este congreso se habían incorporado nuevas problemáticas en la agenda CIAM: Sigfried Giedion propuso el tema de la “nueva monumentalidad” y la necesidad de colaboración entre arquitectos, pintores y escultores. Gropius resaltó el valor de los “centros cívicos” en los planes urbanos como estimuladores de la vida social y cultural como también integradores del individuo de la comunidad. En particular, este nuevo tema y la preocupación por el “*neighbourhood planning*” (planeamiento de unidades vecinales) desplazarán a la vivienda masiva del lugar central que había caracterizado las discusiones CIAM de la primera etapa de su acción. En este sentido, como señala Ballent(1995) Estados Unidos aparecerá como “hegemonizando el panorama americano” siendo tomado

como referencia, por un lado, a través de la producción arquitectónica de los arquitectos europeos radicados en dicho país como también desde el reconocimiento de figuras norteamericanas como Lewis Mumford señalado como uno de los primeros promotores del *neighbourhood planning*. Así, se pondrá de manifiesto un cambio de dirección respecto a experiencias de los años 1920 y de la primera etapa de acción de los CIAM, en la cual el urbanismo anglosajón irá posicionándose dentro del debate arquitectónico y urbano. (BALLENT, 1995, pág. 29)

En efecto, para la realización del CIAM VII (1949) en Bérgamo, Italia, el grupo argentino había presentado una propuesta previamente “puesta en manos” del *Modern Architectural Research* (MARS), la sección inglesa del CIAM que comenzaba a posicionarse en el núcleo de la mencionada organización liderando el primer y tercer congreso de la inmediata posguerra y que contaba entre sus miembros fundadores a Hubert de Cronin Hastings, co-propietario, editor de la revista *Architectural Review* (AR) y responsable de contratar al joven arquitecto y dibujante Gordon Cullen como “art editor” para promover la nueva política editorial de la mencionada publicación conocida para 1949 como *Townscape*, traducida posteriormente al español como “Paisaje urbano.” Aquí, Hastings, a través de dibujos e ilustraciones realizadas por Cullen, buscaba tratar el tema de la calidad visual del urbanismo proponiendo una teoría “regional” del “urbanismo moderno” de los CIAM tomando elementos de la historia, propios del debate estético inglés respecto del paisaje durante el s.XVIII (ORILLARD, 2009)

Asimismo, otro ejemplo se puede señalar justamente durante los años 1955 y 1956, cuando, bajo la dirección de Sarrailh, la *Revista de Arquitectura* (RA) de la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) publicaba, con el título “Evolución de Buenos Aires en el tiempo y en el espacio”, en dos números sucesivos 375 y 376, un amplio análisis sobre Buenos Aires y su región realizado entre 1948-1949 por el EPBA. Tal como se indicaba en las primeras páginas de la mencionada revista, la documentación había sido facilitada por la *Dirección General de Arquitectura y Urbanismo* de la MCBA (desde donde se había desarrollado el proyecto para “Las Catalinas”).

El primer número, comenzaba con una “lista cronológica” de hechos ocurridos desde 1536 hasta 1945 elaborada por el propio Sarrailh como complemento de la reseña de la documentación del EPBA y entre los cuales eran señaladas fechas como la primera fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza en 1536, la ocupación inglesa en las islas Malvinas en 1833 y la creación, en 1941, de la Comisión del Plan Regulador, entre otros tantos. En las páginas siguientes, se presentaba el estudio del EPBA organizado en cuatro apartados y un apéndice. En el segundo número se incorporaba una clasificación según los preceptos “habitar, circular, recrearse, trabajar y cultura del espíritu.”



	TRABAJAR	CULTIVO DEL CUERPO Y DEL ESPIRITU
1859	Urquiza contrata 200 familias en Europa.	1859 Se funda el Hospicio de las Mercedes.
1861	1861 El número de saladeros de la Provincia de Buenos Aires ha descendido de 20 a 3, en un cuarto de siglo. Se trasladan las autoridades nacionales de Paraná a Buenos Aires.	1860 Se funda el Club del Plata (Victoria y Chacabuco). Se imprimen diarios extranjeros, apareciendo "The Standard", decano de los diarios de la Capital. Actúan el Partido Autonomista y el Partido Nacionalista, ambas derivaciones del Partido Liberal formado por los hombres de 1853. 1861 Aparece el diario "La Nación Argentina".
1862	1862 Se construye el Mercado Independencia, siguiéndolo en un lapso de 25 años una cantidad apreciable de mercados. Se funda el Banco de Londres y Río de la Plata. Se inaugura la nueva Bolsa de Comercio en la calle San Martín. Santa Fe tiene 6 colonias agrícolas.	1862 Se instala la confitería Los Dos Chinos. A partir de este año se difunde la enseñanza secundaria y universitaria, propiciada por el presidente Mitre para crear la clase dirigente.
1863	1863 Con el ferrocarril nace la clase obrera argentina. Se firma la Campaña de Tierras cuyo objeto es especular, aprovechando la valorización que produce el trazado de las vías ferroviarias. Se funda el Crédito Público Nacional.	1863 Se dicta el primer fallo de la Suprema Corte. 1864 Se inaugura el Congreso Nacional en el edificio de Victoria y Balcarce. Se funda el Club Español. Se edifica la primera sinagoga.
1864	1864 La provincia de Buenos Aires garantiza la emisión de billetes de banco.	1865 Se secularizan los cementerios. Se funda la Escuela Normal de Preceptoras, que funcionó durante seis años.
1865	1865 La Argentina es la primera nación exportadora de lanas en el mundo. Se crea la primera Compañía Argentina de Seguros.	1866 Se inaugura el cementerio del Sud. Se funda el Club Francés. Se instala la confitería del Malino. Aparece el primer circo de carreras, en Saavedra. Más tarde se construye el Hipódromo de Belgrano.
1866	1866 Se establece una refinería de azúcar en Rosario de Santa Fe. Se establece una fábrica de seda vegetal y tintas para teñir. La ciudad se provee de agua de pozos, aljibes o cisternas que almacenan las precipitaciones pluviales. Se funda la Sociedad Rural Argentina por un grupo de ganaderos de la provincia de Buenos Aires.	1867 Las familias concurren al Paseo de la Alameda durante las horas de la tarde. Se desenvuelven en la ciudad varias casas editoras. Se instala la Editorial Fessier.
1869	1869 Se funda la Cia. de Gas Argentina con usina en Los Corrales y poco después la Cia. La Nueva de Gas de Buenos Aires, con usina en Barracas. Se calcula en 12.000 resmas el papel de imprimir introducido al país. Se efectúan obras en la Casa Rosada. El Palacio del Congreso se levanta en Balcarce y Victoria.	1868 Comienza la evolución moderna del periodismo. Con la aparición del diario "La República", se difunde la venta callejera por medio de "canillitas".
1870	1870 Se funda el Cuerpo de Bomberos. Por ley de ese año se autoriza la construcción de obras sanitarias.	1869 Aparece el diario "La Prensa". Se calcula en poco más del veinte por ciento la población alfabeto. Inicia sus actividades la Editorial Estrada.
1871	1871 Se inician los trabajos para las obras de salubridad en la ciudad.	1870 Aparece el diario "La Nación". Funciona en Palermo, en el edificio de la casa que fuera de Rosas, el Colegio Militar. Se crea la Comisión Prefectora de Bibliotecas Populares. Por esta época se implanta como costumbre en la sociedad argentina las veladas líricas; se difunde el gusto artístico musical, y se eleva el teatro a un alto nivel. Comienzan a aparecer las quintas de veraneo en los alrededores. 1871 Se clausura el cementerio del Sur y se habilitan para ese fin parte

Arriba. Figura 49. ASCORAL (Le Corbusier, Dr. Pierre Winter, André Sive, Pierre Jeanneret, Vladimir Bodiansky, André Wogenscky, Georges Candillis, et al) CIAM Grid, 1947. Fuente (MUMFORD, designtheory, 2002, pág. 181)

Abajo. Figura 50. Revista de Arquitectura. Apéndice. Hechos Cronológicos 1500-1950 (Revista de Arquitectura, 1956, pág. 97)

Asimismo, y a continuación de este apartado, en el apéndice, se presenta un diagrama reticular denominado “hechos cronológicos 1500-1950” dividido horizontalmente en esas mismas categorías pero con la modificación de una de ellas bajo el título “cultivo del cuerpo y del espíritu.” Verticalmente aparecía dividido según diferentes años proponiendo así la utilización de un “método analítico” que ponía en relación hechos ordenados cronológicamente ocurridos tanto en Buenos Aires, en el Gran Buenos Aires como en el resto del territorio.

Esta metodología y forma de organizar la información no era casual. Muchos de los rasgos de ese formato con criterio operativo estaban presentes en el dossier preparado en el seno del EPBA entre 1948 y 1949 ya que, en un principio, Le Corbusier había logrado gestionar la inclusión del *Plan para Buenos Aires* en la retícula para el CIAM VII. Sin embargo, la propuesta presentada en la publicación difería conceptualmente de la retícula diseñada por el grupo francés *Assemblée de Constructeurs pour une Rénovation Architecturale* (ASCORAL) con motivo del Congreso en Italia. La intención de esta última, una retícula subdividida horizontalmente en cuatro franjas principales (habitar, trabajar, cultivar cuerpo y espíritu, circular) y verticalmente en doce divisiones (ambiente, ocupación del terreno, etc.) buscaba ayudar a expresar ideas con mayor rapidez y funcionar como “un instrumento para pensar” (ROGERS, E.N, SERT, J.L, TYRWHITT, J, 1961, pág. 173) mientras que permitía unificar los criterios para exhibir proyectos de latitudes tan diferentes como Oslo y Bogotá dentro del contexto de la exposición de un congreso internacional de arquitectura y urbanismo. (Figura 49)

Por su parte, la retícula planteada en la revista de la SCA no hacía referencia a una ciudad o región específica, ya que aparecían datos, tanto de Buenos Aires como de Comodoro Rivadavia o Rosario, ordenados por años (como por ejemplo que en 1862 se instala la confitería Los Dos Chinos) siendo necesario recurrir a las primeras partes del estudio para comprender cuál era la situación socio-política de la Argentina durante los diferentes momentos históricos.(Figura 50)

Tal como señala Alicia Novick (2003) al estudiar esta publicación:

“Una tensión extrema se despliega en la organización de la cronología según los ítems “habitar”, “circular,” “trabajar”, “cultivo del cuerpo y del espíritu”, donde los datos se reorganizan sin mediaciones según criterios de zonificación de la ciudad. Ese último registro, recibió también la influencia de los lenguajes gráficos corbusieranos, que se plasmó en la presentación del Plan Director, publicado en 1947. En su “análisis”, la evolución histórica se presenta como “peligrosa evolución” en un juego de oposiciones de carácter publicitario que opone la situación actual – ilustrada mediante fotografías dramáticas y bocetos- y la necesidad de que la ciudad abandone su pasado- que se sugiere mediante reproducciones cartográficas fragmentarias. Este planteo se refiere a otra idea de la historia, que la bibliografía caracteriza mediante una oposición entre “urbanismo científico” y el “urbanismo del Movimiento Moderno.” (NOVICK, 2003, pág. 15)

El formato retícula, al estar dentro de una página *standard* de la revista y no tener la posibilidad de ser desplegado como en los CIAM, perdía su sentido en tanto método comparativo sobre el cual analizar diferencias y “permitir al ojo leer rápidamente la información esencial” (ROGERS, E.N, SERT, J.L, TYRWHITT, J, 1961, pág. 173) y en cambio funcionaba para transmitir la mencionada “imagen científica” del urbanismo. Asimismo, el título del estudio, “Evolución de Buenos Aires en el tiempo y en el espacio,” siguiendo la analogía biológica proveniente del pensamiento ilustrado de finales del s.XVIII europeo que entendía la ciudad como un *organismo que evoluciona* determinando el estado de salud de la sociedad que la habitaba, implicaba también un entendimiento del urbanismo cuyas ideas contenían características que habían sido heredadas del pasado. Más aún, el mencionado título traía a la memoria el tan difundido libro proclama de la arquitectura moderna: *Espacio, tiempo y arquitectura* (1941) de Sigfried Giedion en donde se recurría a la historia para pensar las características y valores “modernos”.

Como menciona Novick (2003), la necesidad de remitirse a la idea de “evolución” respondía a una tendencia en la cual se buscaba construir una historia urbana escrita “desde” el Urbanismo que pudiera expresar una imagen científica y operativa de la disciplina. Dentro de los trabajos locales, el uso del término funcionaba como sinónimo de “historia de la ciudad” pero desde un enfoque que también permitía pensar a la ciudad y su comunidad como un “organismo vivo” posible de ser modificado y, en consecuencia, un urbanismo generador de cambios sociales. La “evolución” y una apropiación “orgánica” del territorio eran afines con ideas pensadas desde el *Planning* inglés y con casos muy difundidos desde el mundo anglosajón (como por ejemplo para el Plan de Londres 1945) que tampoco eran ajenos a los miembros del EPBA ni a Sarrailh que como director de RA estaba en contacto con figuras internacionales vinculadas con estas teorías urbanas. En el mencionado número de la revista de la SCA de 1956 donde se habían publicado los trabajos del EPBA, también se informaba de la visita a Buenos Aires del arquitecto alemán emigrado a Estados Unidos, Paul Lester Wiener, co-fundador del estudio *TownPlanning Associates* y socio de Sert que proponía poner en práctica experiencias “reales” en el campo de la planificación, encarar un “plan de desarrollo y ordenamiento urbanístico a escala nacional” y la “necesidad fundamental” de que los “profesionales argentinos que se orienten hacia esta disciplina” se agrupen en un cuerpo sólido para hacer realidad el Plan.

Por su parte, durante estos años, Patricio Randle⁵¹ también recurriría al concepto de “evolución” para entender los procesos urbanos. Tal como definirá en su libro *Evolución Urbanística*, partiendo de las ideas de figuras internacionalmente conocidas como Patrick Geddes y Lewis Mumford entre otros, encontraría adecuado este término para indicar una forma de estudiar la ciudad como “escenario histórico en constante y complejo cambio” entendiéndola “en su aspecto físico como un condicionante de la cultura”. La definición de Randle sobre la idea de “evolución” buscaba separarse de la “analogía biológica” y en cambio proponía el estudio de la “evolución de la ciudad” entendiendo por tal no solamente un análisis histórico sino el

⁵¹ Tal como se menciona en su libro *Evolución Urbanística. Una teoría de la ciudad en la historia*. Desde 1958, el arquitecto argentino Patricio Randle había sido titular de la Cátedra “Evolución Urbanística” y en 1960 será parte de la *Organización del Plan Regulador* (OPBRA).

“proceso de cambio” ocurrido desde el punto de vista “socio-físico” denominado por el autor como “lo urbanístico”.

Randle tomaría como ejemplo de este tipo de enfoque urbano “evolutivo” a las ideas desarrolladas por “un urbanista creador y en cierto modo pionero”, el inglés Thomas Sharp, quien “en sus realizaciones había podido valorar y potenciar activamente el valor de la historia en sus planes reguladores” como también, dentro del debate local, a la producción del EPBA:

“En nuestro país hay que decir que aparte de algunas monografías de geografía urbana o de historia urbana con algún sentido espacial, han sido los urbanistas quienes han realizado los esfuerzos más ponderables en esta dirección. Siguiendo la tradición inglesa reciente casi no hay Plan Regulador importante que no realice como introducción un estudio evolutivo con sentido dinámico de la aglomeración de que trata. El propio Plan Regulador de Buenos Aires, a partir de los estudios realizados por el Departamento de Urbanización, no sólo posee la introducción de rigor, sino que permite descubrir el sentido evolutivo en todo su contenido. Igualmente, en el período subsiguiente, entre 1948 y 1949 el Estudio del Plan de Buenos Aires realizó un trabajo de investigación sistemático sobre la evolución y desarrollo de Buenos Aires y Gran Buenos Aires con el título de Evolución del Gran Buenos Aires en el tiempo y en el espacio siguiendo claramente el método de cortes en el tiempo con la variante que se lo “cruzó” por así decir con las funciones urbanas de la Cartas de Atenas.” (RANDLE, 1972, pág. 99)

De tal forma, el proyecto formulado por Sarrailh y Yantorno para “Las Catalinas” en 1956 evidenciaba la unión en una misma propuesta de conceptos aplicados y pensados en un principio por separado desde el pensamiento urbano corbusierano hacia el anglosajón. Junto con operaciones tales como las de *zoning* propuestas para conformar una “ciudad de los negocios” y evitar la expansión de oficinas en el centro de la ciudad, el proyecto de la *Dirección General de Arquitectura y Urbanismo* proponía además un enfoque desde la idea de “evolución” urbana que llevaría a repensar las estrategias urbanas desde una metodología basada en lo “socio-físico” incorporando herramientas tales como la casuística, un programa de investigación e instrumentos legales para garantizar la continuidad en el tiempo de los proyectos urbanos .

La magnitud de la propuesta desarrollada para urbanizar “Las Catalinas” pondría en evidencia la necesidad de realizar múltiples gestiones y contactos técnicos tanto ante organismos estatales como municipales (Ferrocarriles, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Dirección Nacional de vialidad, etc) (SARRAILH, 1975, pág. 20) y, en consecuencia, la imposibilidad de llevar a cabo estas acciones por un solo individuo. Así, junto con las grandes premisas de diseño se plantearía la necesidad de incorporar un equipo de expertos dotado de los elementos técnicos y económicos necesarios a la escala de un organismo de planificación de una ciudad metropolitana. (Figura 51 y 52)

Asimismo, junto con este desplazamiento del interés desde el urbanismo “corbusierano” al pensamiento anglosajón se pondrían de manifiesto también dos posicionamientos teóricos conocidos como el “debate entre organicismo y racionalismo” vinculados con diferentes formas de pensar la ciudad pero también con dos enfoques ideológicos.

Como recordaba Justo Solsona (1997) sobre estos años:

“El debate organicismo/racionalismo fue muy fuerte, particularmente a principios de los cincuenta, y enmarcó cuestiones políticas como de ideología arquitectónica. Creo que algo muy bueno de esa época, que luego se fue haciendo más confuso, fue el hecho de que estaba claro que la adopción de una determinada arquitectura implica también, en mayor o menor grado, la de un punto de vista político. Cada una de las distintas corrientes de arquitectura a las que uno podía adscribir, se vinculaban a determinadas líneas de pensamiento que estaban muy claras. Siempre fue bastante explícito que la arquitectura que podríamos llamar orgánica, de corte wrightiano en alguna medida, preocupada por una determinada relación con la Naturaleza y el paisaje, era favorecida por una línea clara, la del Humanismo. Era una tendencia muy marcada por los grupos católicos de la Facultad. A los que la formaban, se les decía genéricamente, y de manera un poco reductiva, los católicos. No era, por supuesto, un nombre demasiado exacto, ya que se refería principalmente a un cierto pensamiento conservador, pero nos entendíamos. La arquitectura racionalista, inspirada en parte de la producción de Le Corbusier y de Mies Van der Rohe, entre otros arquitectos, se vinculaba, también de una manera muy general, con posiciones más corridas hacia la izquierda, más progresistas” (SOLSONA, 1997, pág. 25)



Arriba. Figura 51. Foto Aérea 1940 (Archivo MCBA) Abajo. Figura 52. Foto Aérea. Catalinas Norte. Sin fecha. (Colección Rocca Postal A-122)

2-2- La imagen de *Catalinas Norte*

Clement Orillard (ORILLARD, 2009) señala que, durante la década de 1950 en Estados Unidos, en un intento por construir una nueva mirada respecto a la estética urbana, paralelamente al desarrollo del *City planning* y a los *Urban Studies*, aparecerá un campo disciplinar del urbanismo denominado *Urban Design* que buscará estudiar la forma urbana. Según las investigaciones del autor, existen diferentes “genealogías” de esta disciplina. La versión más importante y una de las más documentadas, señala Orillard, sitúa al *Urban Design* como la “traducción” del discurso sobre el urbanismo de los CIAM dentro del contexto de la educación norteamericana cuando en 1956 José Lluís Sert⁵² inaugura un ciclo de conferencias tituladas con este mismo nombre en la *Graduate School of Design de Harvard* (GSD).

Esta noción “*Urban design*” condensaba varios temas que Sert venía trabajando desde distintos ámbitos profesionales. En 1943, el arquitecto catalán junto con Giedion y Fernand Léger habían publicado un manifiesto titulado “*Nine Points on Monumentality*” en donde se reflexionaba acerca de la “necesidad humana” de recuperar formas de “expresión simbólica y monumental” vinculadas con lugares de reunión colectiva.

Un año más tarde, había publicado el ensayo “*The Human Scale in City Planning*” (1944) que abogaba por la planificación de regiones metropolitanas basadas en el principio de “*neighborhood unit*” (unidad vecinal). En ambos trabajos, Sert argumentaba la necesidad “cultural y política” de recuperar la

⁵² Según Eric Mumford, la idea de *Urban Design* fue introducida en Harvard por Sert y Giedion durante principios de 1950. Pero será Sert quien publique esta noción en 1953 durante una conferencia en Washington titulada “*The architect and Urban Design and Urban Redevelopment*” Véase (MUMFORD, “The Emergence of Urban Design”, 2009)

“escala humana como módulo” una idea que compartía de cierto modo con algunas de las teorías urbanísticas propuestas por Le Corbusier. Los proyectos desarrollados junto a su socio Wiener en su estudio *Town Planning Associates* como el *Motor city* en Brasil (1944-1947) habían puesto de manifiesto la incorporación de elementos tales como la idea de “centro cívico” pero también referencias de trabajos contemporáneos proyectados por Eliel y Eero Saarinen para Detroit (ciudad estadounidense conocida durante esos años como el “centro tradicional del mundo automotor” y donde se habían asentado las sedes de las compañías *General Motors, Ford y Chrysler*). Más aún, en 1949, Sert como presidente del CIAM VII, inauguraría las actividades del mencionado congreso comparando la “escala humana” posible de apreciar en dicha ciudad medieval italiana con la escala de “las grandes ciudades, víctimas del caos y consecuencia del desarrollo desordenado y carente de planeamiento.”

Por su parte, el Team X (grupo que incluyó entre sus miembros a Alison y Peter Smithson, Van Eyck, George Candilis, Sadra Woods y Jacob Bakema entre otros) surgiría justamente en el momento en que Sert era a la vez presidente del CIAM y decano de arquitectura en la GSD. Tanto Sert y los miembros del Team X compartirían cuestionamientos hacia los principios CIAM y una concepción de "planificador - arquitecto" como alguien que pudiera organizar la "relación mutua de las partes" implicadas en el urbanismo en lugar de centrarse en el diseño de cualquier parte individual. Las ideas del Team X adoptarían, al igual que la noción del *Urban design* presentada por Sert, desde distintos posicionamientos, conceptos útiles para analizar y transformar “todo el entorno humano” (natural y artificial) a través del diseño. (MUMFORD, 2009, pág. 28).

Sert, inmediatamente comenzada su gestión en GSD, había buscado difundir estas ideas dirigiendo investigaciones con el objetivo de remediar las “enfermedades espantosas” de las ciudades contemporáneas (MARSHALL, 2009, pág. 40). Para el arquitecto catalán, el problema era el acelerado crecimiento y el consecuente cambio de escala de las ciudades. Sus intereses se habían centrado en la idea de un enfoque “físico el planeamiento de la ciudad” y así había adoptado la noción estadounidense de *Civic design* (traducido al español como composición cívica) ,vigente en Estados Unidos durante la década de 1930 y vinculada con los principios de la *City Beautiful Movement*, para expresar la tarea de hacer frente a “la medida y escala” de los grupos de edificios, de las áreas abiertas, de las carreteras, y de la relaciones entre estos elementos.

Ya para 1952 en el contexto del CIAM VIII, Sert observaba “si queremos hacer algo con nuestras ciudades, tenemos que hablar de nuevo en términos cívicos y urbanos” (MUMFORD, 2007) y, para este fin, es necesario establecer centros, “red de corazones de ciudades,” “símbolos de la ciudad misma”, para recentralizar las grandes áreas urbanas alrededor de centros peatonales que reúnen gente.

Asimismo, otra figura vinculada con el *Urban Design* durante estos años era el arquitecto japonés Fumihiko Maki⁵³ quien en 1952 dejaría su país natal para estudiar en Estados Unidos y durante el programa de postgraduados de Harvard asistiría al GSD participando en 1956 de la mencionada primera conferencia de *Urban Design*. A partir de esta experiencia⁵⁴, y en respuesta a una tendencia que el arquitecto japonés observaba en las grandes ciudades en donde se construían “perfectos edificios aislados” pero no se resolvía la forma de relacionarlos, Maki desarrollará una teoría vinculada con la “forma” urbana. Justamente el arquitecto japonés explicará la noción de *Urban Design* como una “forma rectora adecuada” con la cual los arquitectos y urbanistas podrían “crear y organizar” el espacio dentro del programa rector. Estas ideas serían investigadas bajo el nombre “Forma colectiva” donde mediante diferentes enfoques (“composicional, estructural y secuencial”) formularía las nociones de “forma composicional”, “mega estructura” y “forma grupo”.⁵⁵ (Figura 53 y 54)

“La forma colectiva representa grupos de edificios y cuasi-edificios, partes de nuestras sociedades. La Forma Colectiva no es, a pesar de todo, una colección de edificios separados y sin relación unos de otros, sino de edificios que tienen razones para estar agrupados.”⁵⁶ (MAKI, 1969, pág.4)

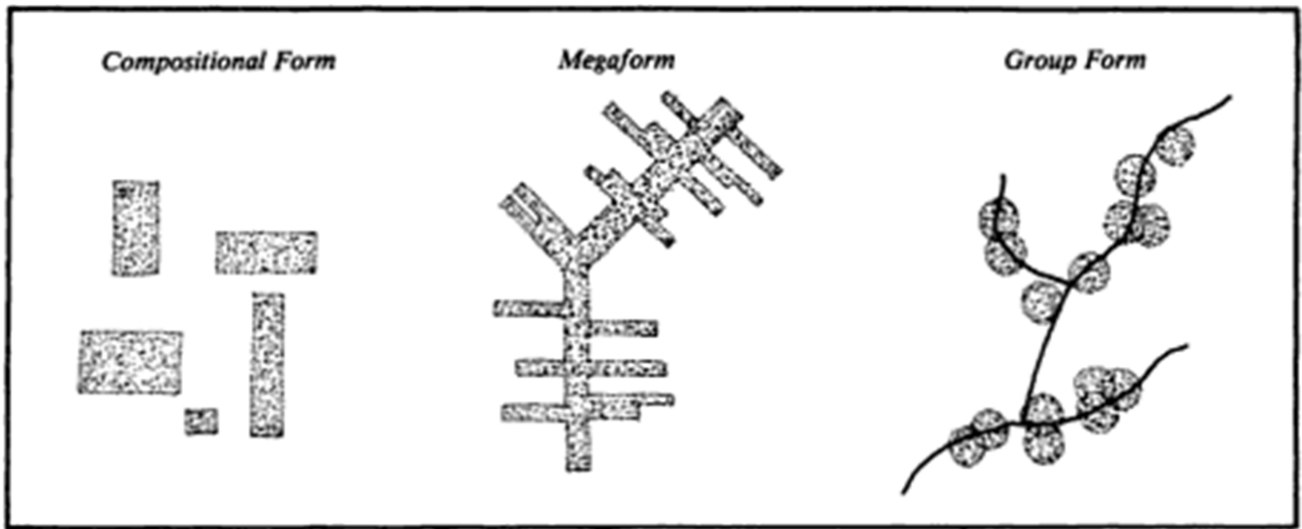
Otra genealogía posible, “aunque menos documentada y menos coherente” observa Orillard (2009), señala la “racionalización” del discurso norteamericano en torno a la forma urbana a través de los programas subvencionados por la *Division of Humanities* de la *Rockefeller Foundation* (RF) que comenzaron en los primeros años de la década del cincuenta y dieron forma a los proyectos de investigación titulados “*Studies in Urban Design*” (SUD) entre los cuales se pueden mencionar las investigaciones de Jane Jacobs publicadas en el libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* (1961). Asimismo, entre las diferentes “raíces” del SUD y de los programas que lo precedieron, una de las más importantes provino de la famosa política editorial *Townscape* (Paisaje Urbano) de la revista británica AR. Estos programas subvencionados por RF buscaban “traducir” este discurso periodístico considerado “muy inglés y conservador” en uno más norteamericano y científico. Si bien esta “traducción” no fue directa, la historiografía reciente señala ciertos programas de investigación subvencionados por la RF que dieron lugar a dos obras significativas: *The image of the city* y *Man-Made América: Chaos or Control* (ORILLARD, 2009, pág. 286)

⁵³ Maki formará parte del grupo de arquitectos y urbanistas japoneses autodenominado “metabolista”. Este colectivo de profesionales se destacará por primera vez en el Congreso Internacional de Diseño de Tokio (1960) cuando presente croquis de sus proyectos. La idea de “metabolismo” (del griego “cambio”, “mutación”, “revolución”, “transformación en ciclos”) se vinculaba con sus propuestas teóricas en donde se entendía a la sociedad como un “proceso viviente” y en las cuales se proponía un “desarrollo activo de la sociedad” a través de los proyectos urbanos y arquitectónicos. Nótese la posible vinculación entre las propuestas “metabolistas” y un enfoque “orgánico” de la arquitectura y la ciudad. (NITSCHKE, 1969, pág. 3)

⁵⁴ “I was able to participate in several of the subsequent annual conferences, but the 1956 conference left the deepest impression on me” Véase (MAKI, “Fragmentation and Friction as Urban Threats: The Post-1956 City”, 2009, pág. 89)

⁵⁵ Es de atender que como ejemplo de la primera categoría tomará el caso de Brasilia.

⁵⁶ La cita está tomada de una traducción de la obra de Maki *Investigation in collective form* (1964) realizada en la Escuela de Arquitectura y Planeamiento Facultad de Ciencias, Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Nacional de Rosario durante el año 1969. (MAKI, Forma Colectiva, 1969)



Arriba. [Figura 53](#). Aproximaciones a la “Forma Colectiva” De izquierda a derecha: Forma Composicional, Megaestructura y Forma Grupo. (MAKI, Forma Colectiva, 1969)

Abajo. [Figura 54](#). Otro caso propuesto de “Forma Colectiva”.Shinjuku Station, Tokyo. Fumihiko Maki and Masato Osawa, 1960. (MAKI, Forma Colectiva, 1969)

Dentro del *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) se encontraba Kevin Lynch⁵⁷ junto con Gyorgy Kepes liderando la investigación titulada “*The perceptual form of the city*”. Este programa pertenecía a la construcción del nuevo campo del *Urban Design* que buscaba vincularse con el *Landscape architecture* y, para 1960, compilando las experiencias desarrolladas durante este curso, se publicaría el libro *La imagen de la Ciudad*⁵⁸ en el cual se proponía la creación de hitos o puntos significativos que pudieran ayudar a la orientación en la urbe promoviendo la “legibilidad de la ciudad como crucial”⁵⁹. Lynch⁶⁰ abordaba el tema de la “estética” y la “forma urbana” con una mirada más científica abriendo un nuevo campo de investigación y aportando importantes elementos a través de investigaciones empíricas vinculadas con la manera en que los individuos perciben y transitan las ciudades. (Figura 55 y 56)

Ahora bien, el proyecto para urbanizar “Las Catalinas” desarrollado por Sarrailh y Yantorno en 1956 no podrá llevarse a cabo tal cual es pensado pero varias de sus premisas teóricas básicas de diseño serán retomadas durante el gobierno de Frondizi. En 1958, se creará la *Organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires* (OPRBA), un ente de carácter descentralizado⁶¹ dependiente de la Intendencia Municipal, institucionalizado por la ordenanza municipal 14.627/58⁶², a cargo del estudio de los problemas del “desarrollo urbano de la ciudad” y de la elaboración de un “Plan Director de la Ciudad de Buenos Aires” que se llevaría adelante las gestiones necesarias para la puesta en marcha del Plan dentro de un enfoque “regional”. Tal como su nombre lo expresaba, este organismo había sido legalmente creado con el objetivo de proyectar un “Plan Regulador” que pudiera continuar las diversas experiencias urbanas de planeamiento que se habían realizado desde principio de siglo XX en el país. A diferencia de sus antecedentes, este *Plan Regulador* se proponía funcionar como la “herramienta técnica” necesaria para lograr un “planeamiento urbano integral de largo plazo” mediante la implementación de una “organización técnico-administrativa” capacitada para abarcar el complejo “urbano-metropolitano y regional” que contara desde su inicio con el apoyo de las autoridades municipales tanto en su parte ejecutiva (Intendencia) como en la legislativa (Consejo Deliberante).

⁵⁷Lynch es contratado por el MIT en 1948 para mantener los lazos entre los dos departamentos de Arquitectura y *City Planning* que acababan de separarse. (ORILLARD, 2009)

⁵⁸ LYNCH, K (1960) *The image of the city*. Massachusetts: Harvard University Press

⁵⁹ “*This book will assert that legibility is crucial in the city setting, will analyze it in some detail, and will try to show how this concept might be used today in rebuilding our cities.*” (LYNCH K. , 1960, pág. 3)

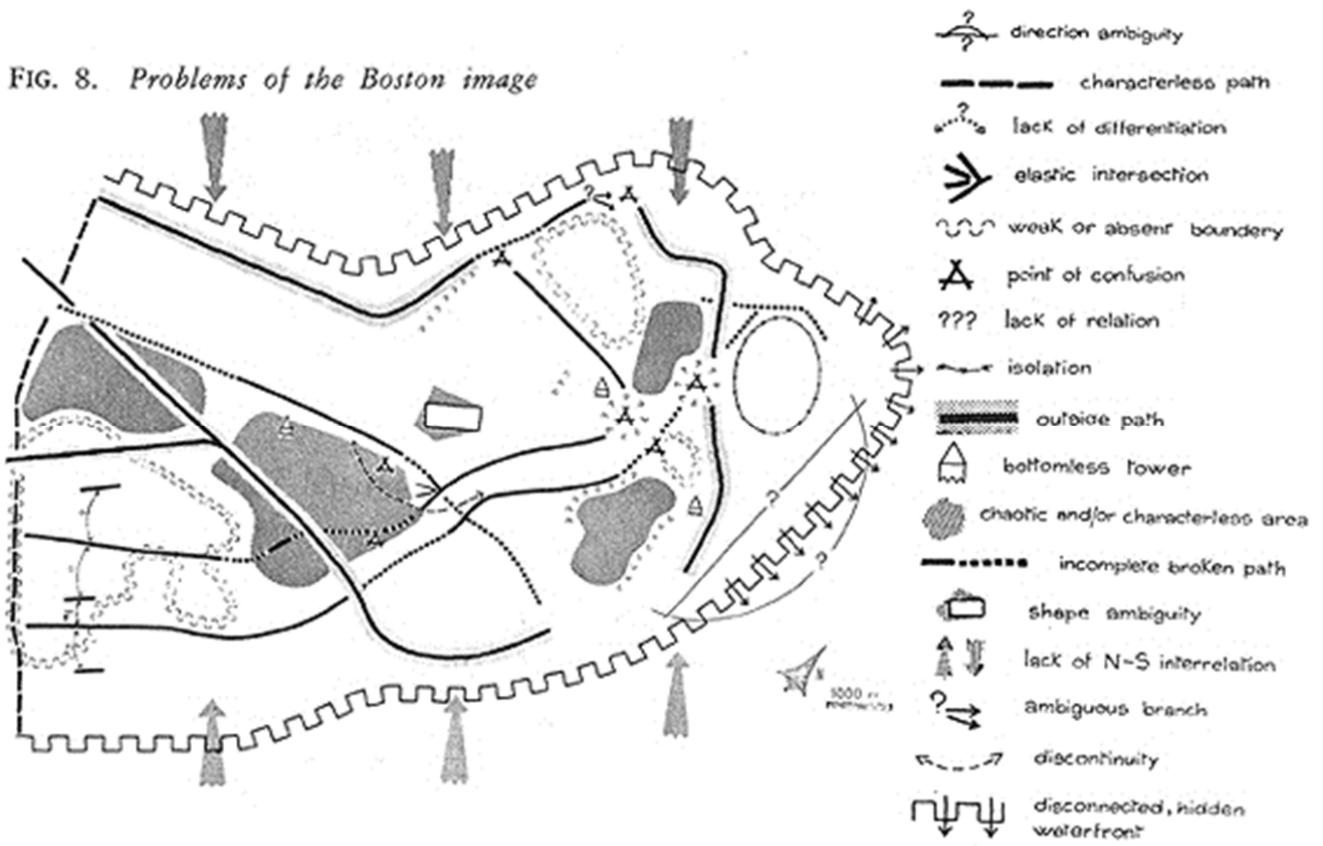
⁶⁰ “*In 1958-1959 the project is described as an investigation of the individual’s perception of the urban landscape. The inhabitant’s and the highway traveler’s image of the city, and the use of the signs and symbols in the cityscape are of interest. The objective of this work is the development of new design possibilities and principles for the city.*” (MIT LIBRARIES)

⁶¹“de carácter descentralizado que dependerá de la Intendencia Municipal y tendrá a su cargo el estudio de los problemas del desarrollo urbano de la ciudad, proponiendo las medidas necesarias para el planeamiento orgánico de la misma, conforme a las facultades concedidas a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires por el Decreto Ley 9434/944” Véase Argentina. “Ordenanza n°14.627 Creándose la Organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires” Boletín municipal de la ciudad de Buenos Aires N°10959 pag 1502 Buenos Aires 23 de Septiembre 1958

⁶² Véase .IDEM

	PATH	EDGE	NODE	DISTRICT	LANDMARK
over 75% frequency					
50-75% "					
25-50% "					
12 1/2-25% "					

FIG. 8. *Problems of the Boston image*



Arriba. Figura 55. Codificación desarrollada por Lynch para estudiar las ciudades: sendas, bordes, nodos, distritos y mojones (LYNCH K., 1960, pág. 18). Abajo. Figura 56. Análisis en una ciudad particular, Boston. (LYNCH K., 1960, pág. 24)

El concepto primordial y distintivo de los anteriores planes, consistía, entonces, en realizar una acción ligada a gestiones y promociones que permitieran llevar los estudios teóricos a la práctica. Así, se proponía adoptar una metodología de trabajo que funcionara en dos etapas: primero mediante la comprensión de los problemas (etapa de elaboración de este “Plan Director” que debería cumplirse en el plazo de 18 meses y luego sería sometido a la aprobación del H. Consejo Deliberante, pasando posteriormente a la *Dirección de Urbanismo* para el estudio y ampliación específica en sus diversas partes) y después, en una segunda etapa, mediante la codificación y posterior promoción de obras dentro de los fundamentos y lineamientos definidos en la primera fase.

Asimismo, como se podía leer en la ordenanza municipal que había dado origen a este organismo, la OPRBA estaba integrada, por un lado, por una “Comisión Consultiva del Plan Regulador” formada por representantes de Asociaciones Vecinales; Cooperativas, Universidad de Buenos Aires (UBA), Sociedad Central de Arquitectos (SCA), Centro Argentino de Ingenieros (CAI), Asociación Propietarios de Bienes Raíces, Unión Obrera de la Construcción, Confederación General del Trabajo, Instituto Argentino de la Vivienda; Asociación de Medicina Social; Academia Nacional de Bellas Artes; Amigos de la Ciudad, H. Concejo Deliberante y del Departamento Ejecutivo. Por el otro, estaba organizada en diferentes grupos técnicos: “Áreas rurales-Puerto”, “industria y Energía”, “Legislación”, “Administración Pública”, “Economía y Finanzas”, “Relaciones Públicas y Difusión” y “Morfología Urbana y Sociología”. Esta última era el área donde se desempeñarían como director y consejeros respectivamente Eduardo Sarrailh, Odilia Suárez, Clorindo Testa y Jorge Goldemberg. Justamente, el plan contemplaba un “análisis socio-morfológico de la ciudad” que retomaba la idea de una investigación que abarcara aspectos “socio-físicos” desde un enfoque de “Evolución” urbana entendida como un estudio sobre la generación y las propiedades de la forma urbana.

“Se puede considerar a la planta urbana como la fusión de un continente (primordialmente físico) y un contenido dinámico (humano) que en su interacción y en los epifenómenos que la acompañan determinan la estructura tensional de Buenos Aires; se entiende como “tensiones” a la interrelación de estructuras de desarrollo urbano que llevan a este último, hacia una evolución o concentración determinada y viceversa, “elementos de tensión” a los que conforman dichas estructuras. La investigación de diversos elementos constitutivos de la ciudad considerados físicamente por su ubicación, volumen y tipo de agrupamiento, permiten obtener datos valiosos para llegar a definir la estructura urbana existente, meta primordial de todo análisis urbano tendiente a concretar un plan general para la ciudad.”⁶³

⁶³En 1960 la OPRBA presenta un borrador del *Plan Regulador de Buenos Aires* al presidente Frondizi. Este texto fue extraído del borrador que se guarda en la colección de ARCHIVOS Y COLECCIONES PARTICULARES. Fondo Centro de Estudios Nacionales Biblioteca Nacional. Véase (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1960, pág. 149)

De manera tal que, para cumplir con este objetivo, el plan buscaba incorporar “todas” las etapas de estudios urbanos desarrollados en el país desde 1906 junto con las “influencias en la Argentina de las diversas corrientes urbanísticas mundiales, especialmente europeas” como también con algunos aspectos “del proceso de la urbanística norteamericana”⁶⁴. En efecto, para esta tarea se retomaban varios temas que habían sido “*leitmotiv*” de planes anteriores: la reconquista del río, la idea de “puerta de entrada”, un enfoque desde el *planning* inglés que contemplara las diferentes escalas y que pudiera responder a los deseos e inquietudes de la comunidad, de la “imaginación popular”, de la ciudad “real” (y no al “genio creativo” de un individuo). Asimismo, se retomaba la consideración del “Barrio” como unidad formativa de la Ciudad estando éste a su vez conformado por “Unidades Vecinales” y la inclusión de este proyecto dentro de un organismo de la administración pública dedicado a dar respuesta a estos problemas recurriendo a profesionales de diversas disciplinas para abarcar aspectos vinculados con la sociología, la economía, el derecho, etc.

Como se podía observar en un breve folleto editado por la MCBA⁶⁵ durante 1958, en el primer capítulo titulado “Evolución de los Estudios del Plan” se presentaban los antecedentes de la OPRBA citando proyectos como el “Plano de la Ciudad” del Arquitecto Bouvard” (1906), el “Proyecto orgánico para la Urbanización del Municipio, Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal, Comisión de Estética Edilicia” de Karmán, Morra y Noel (1925), la labor del Servicio Técnico del Plan de Urbanización y de la Dirección del Plan de Urbanización (1932-1934), el Esbozo del Plan Regional de Buenos Aires y recomendaciones para un Plan Urbano y Regional de Buenos Aires de Bereterbide y E Vautier (1934), la labor de la Dirección de Urbanismo (1948-1950) y luego Dirección del Plan Regulador (1953-1956), las ideas de alcance internacional planteadas por Le Corbusier durante su visita al país en 1929, el plan Director para Buenos Aires realizado por Le Corbusier, Jeanneret, J Ferrari Hardoy y J Kurchan como también la labor de entes descentralizados de la Municipalidad como el Estudio del Plan de Buenos Aires (EPBA).

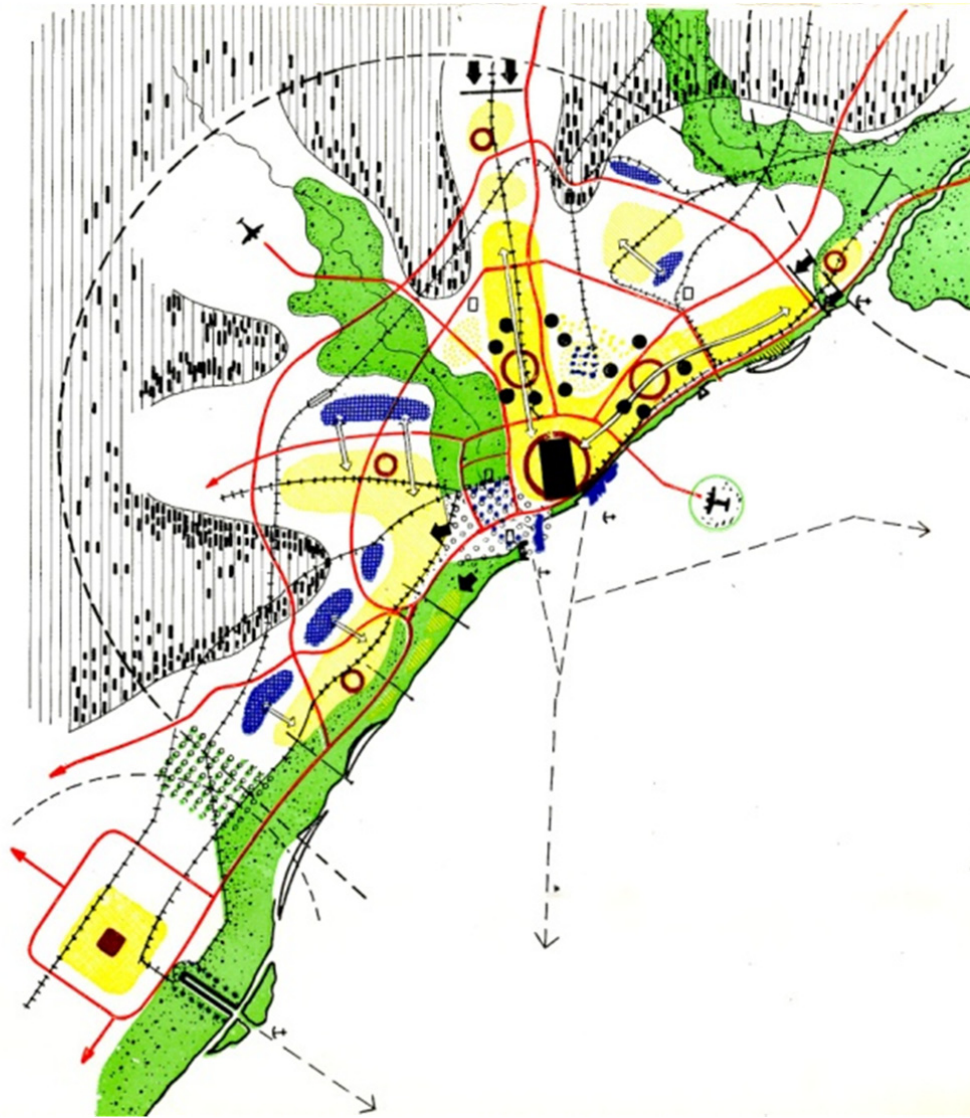
“Buenos Aires y Gran Buenos Aires centralizan toda la actividad del país. Buenos Aires es capital de la República, puerto principal y *puerta de entrada de la misma*. Ciudad industrial, financiera y cultural más importante del país y conglomerado urbano de mayor número de habitantes. Está muy extendida en superficie, junto a su gran zona suburbana de influencia –Gran Buenos Aires– que desde su punto de vista jurisdiccional, pertenece a la Provincia de Buenos Aires pero que urbanísticamente forma un todo con la Ciudad. Tiene un vertiginoso e incontrolado crecimiento propio de su empuje natural (...) El Río ha sido bloqueado: Buenos Aires creció a espaldas de su Río que no ve.”⁶⁶

⁶⁴ Véase Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Organización del Plan Regulador de la ciudad de Buenos Aires*. P1

⁶⁵ (MCBA, 1958)

⁶⁶ La itálica es propia

IDEAS BASICAS DE LA ESTRUCTURA PROPUESTA



- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Vivienda con trabajo centralizado. |  | Centros Técnico-Administrativos. |
|  | Vivienda con trabajo local. |  | Barrios (centros). |
|  | El Centro reestructurado. |  | Sentido de las expansiones. |
|  | La gran industria. |  | Sentido de las detenciones de crecimiento. |
|  | La industria liviana. |  | Expansión viviendas frente al Río. |
|  | Industria y vivienda actual congeladas y reorganizadas. |  | Playas. |
|  | El Bajo: recreación, cultivos. |  | Concentraciones de productos alimenticios. |
|  | El Bosque. |  | Aeropuertos. |
| | |  | Ciudad Universitaria. |

Figura 57. Esquema folleto editado por la MCBA (1958) Nótese la flecha que sale de la zona de Catalinas Norte (MCBA, 1958)

A continuación, en el siguiente capítulo “Planteo-Etapa Preliminar”, mediante un esquema del sector de la capital y el Gran Buenos Aires, se podían observar gráficamente las “ideas básicas de la estructura propuesta” mediante una codificación que señalaba, entre otros aspectos, los tendidos ferroviarios, la zonificación propuesta para las industrias, las viviendas, “el bosque”, los “centros técnicos-administrativos” como también un aeropuerto pensado como una isla exenta en el Río de la Plata y el trazado de dos líneas punteadas ubicadas aproximadamente a la altura de la Dársena Norte y del Riachuelo que indicaban respectivamente el acceso Norte y Sur y demarcando el sector de la “Puerta de entrada” a la ciudad. (Figura 57)

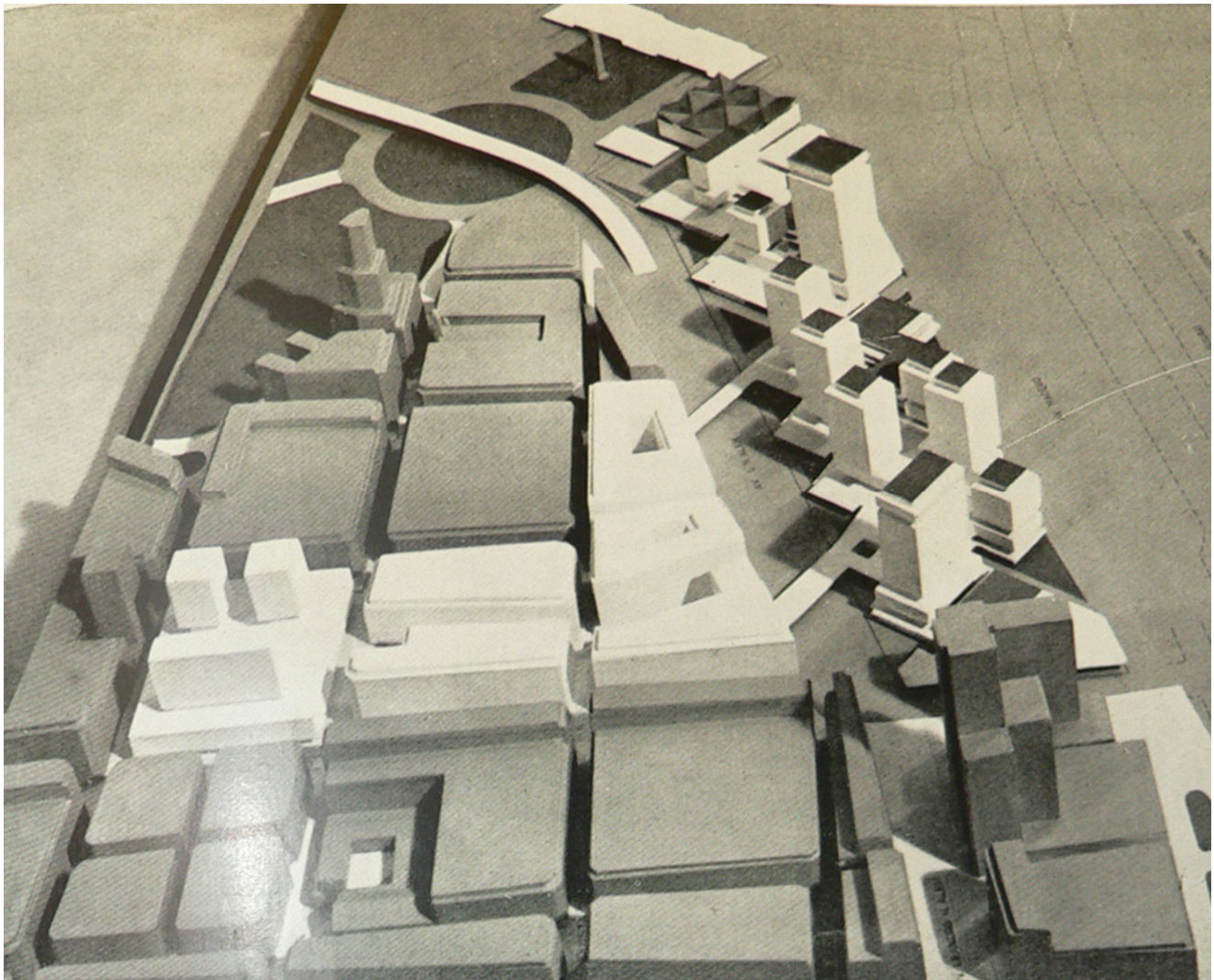
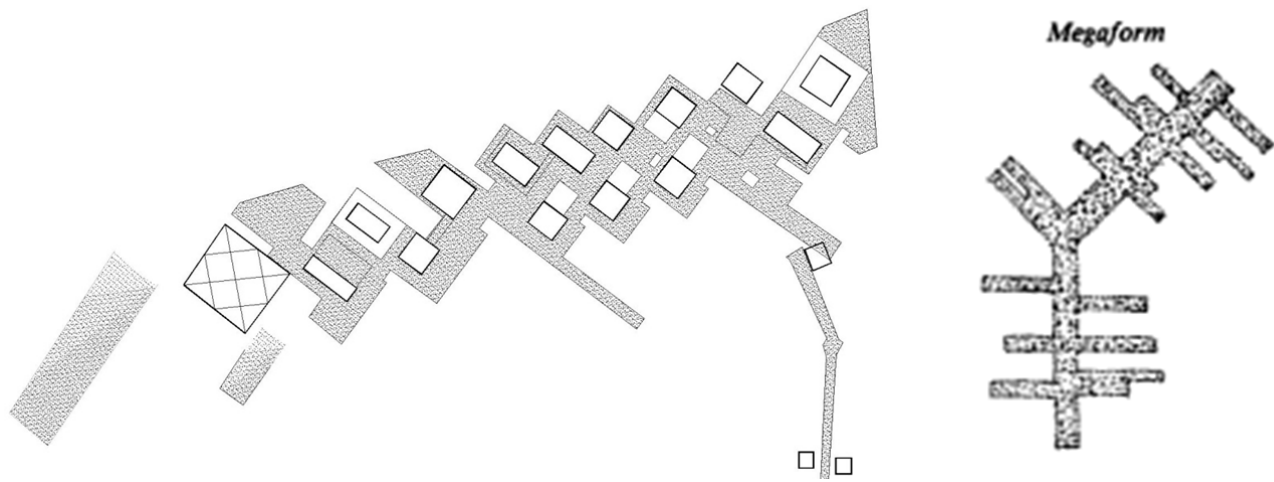
La nueva propuesta de urbanización de *Catalinas Norte* estaba inscripta en el marco del *Plan Regulador* dentro de la definición y reestructuración portuaria mediante la puesta funcionamiento de tres zonas redefinidas a escala local: puerto de ultramar, puerto de cabotaje, puerto de combustibles e industrial y el levantamiento de las antiguas instalaciones del Puerto Madero, donde se ubicaría el nuevo centro administrativo “para destinar sus terrenos al centro de esparcimiento físico y espiritual del Centro y al centro cívico, frente al Río”. (MCBA, 1958)⁶⁷ (Figura 58,59)

El proyecto de *Catalinas Norte* buscaba dotar de un “carácter cívico” a esta zona de la ciudad y quizás como se podía ver en la carátula de esta publicación, el “frente de la ciudad” era pensado diferente al propuesto por Le Corbusier (una secuencia monótona de torres iguales) ya que en esta imagen el paisaje urbano era representado mediante una silueta continua de distintos edificios agrupados desde un basamento común cuya reflejo adoptaba diversas formas en el horizonte del Río de la Plata durante el día y la noche. (Figura 60,61)

En este sentido, varios de los temas propuestos en el *Plan Regulador*, como el estudio de la forma urbana, la utilización del concepto de “unidades vecinales”, el diseño de una gran pieza basamento para agrupar los edificios en función de la “nueva escala” de las ciudades que incluso Ana María Rigotti ha señalado como un ejemplo de megaestructura ⁶⁸ o la voluntad de materializar un símbolo que representara una “puerta de entrada” del Río de la Plata entre otros, evidenciaban operaciones intermediarias entre la arquitectura, el *planning* y el *landscape* vinculadas con el campo disciplinar de matriz estadounidense denominado *Urban Design* ,posteriormente traducido en el país como “Diseño Urbano” que , en efecto, dentro de la OPBRA ,era conocido por sus miembros.

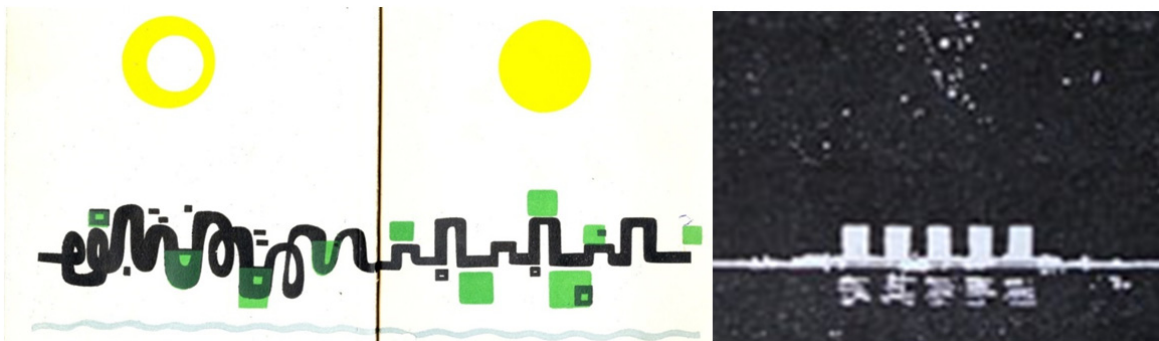
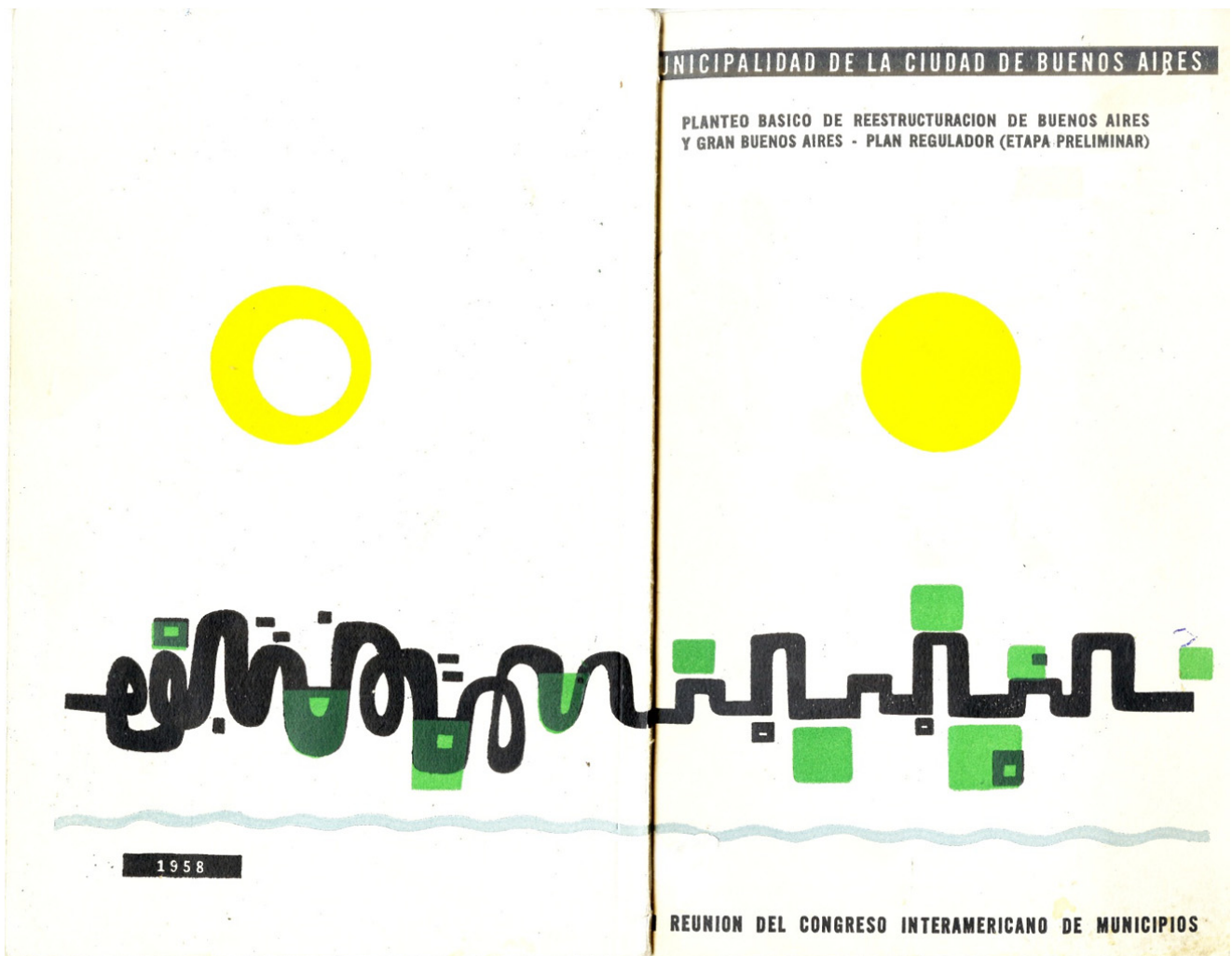
⁶⁷ El subrayado es propio.

⁶⁸ Durante la entrevista realizada el 19-10-2012 en la UTDT, Ana María Rigotti ha señalado el proyecto para *Catalinas Norte* como una Megaestructura. Para más información sobre las megaestructuras en el país véase (RIGOTTI, AM, 2012)



Arriba. [Figura 58](#) A la izquierda, Esquema realizado del proyecto de *Catalinas Norte* sobre el plano publicado por OPRBA en revista *Mirador*. A la derecha, esquema propuesto por Maki de Megaestructura.

Abajo. [Figura 59](#) Foto maqueta proyecto OPRBA (SARRAILH, 1975)



Arriba. Figura 60. Portada “Planteo Básico de Reestructuración de Buenos Aires y Gran Buenos Aires. Plan Regulador (Etapa Preliminar). El dibujo es posible de ser pensado como un croquis del proyecto de *Catalinas Norte*: una silueta continua de edificios diferentes agrupados desde un basamento común cuya reflexión adoptaba diferentes formas en el horizonte del Río de la Plata durante el día y la noche. Se desconoce el autor de la ilustración. (MCBA, 1958)

Abajo. Figura 61. Detalle del Dibujo OPRBA y Croquis de Le Corbusier (1929). Nótese la diferencia entre la altura monótona de las torres y las diferentes alturas propuestas por la OPRBA

Durante sus años como estudiante en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU-UBA), Odilia Suárez⁶⁹ había tenido como profesor a Eduardo Catalano⁷⁰ quien justo para esos años había vuelto al país luego de su pasantía en la *Universidad de Pensylvania* y la *Universidad de Harvard*. Ya recibida, en 1952, había viajado a México y a Estados Unidos asistiendo al *VIII Congreso Panamericano de Arquitectos*⁷¹ en representación de la *Revista de Arquitectura* (RA) de la SCA y había escrito la crónica del evento. Su cuñado Guillermo “Tito” Piazza, por entonces funcionario de la Organización de los Estados Americanos (OEA) le había facilitado el viaje. En el artículo, se mencionaban las conferencias dadas por personalidades como Walter Gropius, Frank Lloyd Wright, Thomas Sharp y Pierre Vago. Sin embargo, se había publicado un solo discurso, el de Thomas Sharp, (figura, tal como señalaba Randle, estrechamente vinculada con el *planning*) pudiéndose observar en el texto referencias directas tanto a la idea de una planificación de la ciudad a escala regional como a prácticas como la “Composición cívica” (*Civic Design*) términos considerados dentro del contexto norteamericano uno de los posibles antecedentes del *Urban Design*.⁷²

“en Inglaterra la planificación ha llegado a ser una profesión diferente, aunque estrechamente vinculada a la arquitectura y en años recientes hemos desarrollado cursos diferentes de entrenamiento, de manera que ahora ya se dan cursos en varias universidades para obtener después de cinco años de estudios el título en la materia de planificación urbana y rural. Esto por su puesto no quiere decir que el arquitecto, sin esta preparación adicional quede excluido de una participación, especialmente en el aspecto de la planificación de ciudades que nosotros llamamos Composición Cívica, es decir, la preparación de planes para concepciones arquitectónicas a gran escala.” (SHARP, 1952)

En el artículo, también se hacía referencia a ciertos comentarios polémicos de Wright sobre la arquitectura corbusierana y su propuesta para realizar una arquitectura “orgánica” en el futuro⁷³ (SUAREZ, 1952) pudiéndose observar en el texto la “traducción” y divulgación de estas ideas en revistas de arquitectura argentinas. Luego de la experiencia en el *VIII Congreso Panamericano de Arquitectos*, y con la ayuda de Piazza, Suárez había logrado ingresar al estudio de jóvenes profesionales de Wright, *Taliesin West* donde residiría y asistiría a las clases dictadas por el arquitecto estadounidense poniéndose en contacto directo con un ejemplo de la arquitectura “orgánica” de Wright ya que, justamente, autores como Paul

⁶⁹ Odilia Edith Suárez (1923-2006) había ingresado en la Escuela de Arquitectura de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires (UBA) en 1944. Cuatro años más tarde, aún estudiante, comienza a trabajar para el “Estudio del Plan de Buenos Aires” (EPBA)

⁷⁰ Eduardo Fernando Catalano (1917, 2010) arquitecto argentino. Estudió en la Universidad de Pensylvania y Harvard .Fue profesor de arquitectura en el Instituto Tecnológico de Massachusetts (1956-1977). Durante finales de la década de 1949, junto con Horacio Caminos, desarrollará un proyecto para la Ciudad Universitaria de Tucumán que será considerada en 1966 por el crítico inglés Reyner Banham como el “primer proyecto de megaestructuras”. (RIGOTTI, AM, 2012)

⁷¹ El título del congreso es “La Planificación y la Arquitectura en los problemas sociales de América”.

⁷² Como menciona Alex Krieger la idea del *Civic Design* también es mencionada en el discurso norteamericano sobre la concepción del *Urban Design*: “Sert’s interests also departed from the “civic design” tradition that emerged in America from the 1930, a strong and established tradition of town planning derived from City Beautiful principles.” (KRIEGER & SAUNDERS, 2009)

⁷³ “Le Corbusier se ha quedado en las dos dimensiones y eso pertenece a la época en que la arquitectura fabricaba cajas. Ahora los verdaderos arquitectos construimos teniendo en cuenta las tres dimensiones a fin de realizar una arquitectura orgánica, la arquitectura del futuro. Pero Le Corbusier como mal pintor que es, sólo puede ver dos dimensiones.” Véase en SUAREZ, O “El VIIIº Congreso Panamericano de Arquitectos. Una crónica por la arquitecto Odilia Edith Suárez.” en *Revista de Arquitectura* N°368, Sociedad Central

Spreiregen (1965) han señalado el *Taliesin West* como ejemplo de *Landscape architecture*⁷⁴. Tras seis meses en el “taller estudio privado-escuela-vivienda de Wright” había regresado a la Argentina y junto a su socio Eduardo Sarrailh, por entonces director de la RA había participado de emprendimientos públicos y privados, tanto de arquitectura como de planeamiento, ganando diferentes concursos.

Durante el año de creación de la OPRBA (1958), Suárez y Sarrailh habían ganado el concurso para la realización del *Plan Regulador del Partido de General Pueyrredón*. Uno de los principales puntos en que se sustentaba este Plan era en la definición de áreas residenciales, equipamientos, servicios y circulaciones pero también en la división territorial del ejido urbano en sectores, distritos y, fundamentalmente, “unidades vecinales.” (MAZZA, 1998). Por su parte, en 1961, la SCA había obtenido de la MCBA un subsidio de un millón de pesos (GUTIERREZ, 1993, pág. 223) para realizar trabajos de interés para esta institución. La SCA, de acuerdo con la OPRBA, organizaría un concurso de ideas para solucionar los problemas urbanos de la zona centro de la capital porteña de forma tal que facilitara la transformación del tejido urbano. Las bases del concurso serían preparadas por Suárez en representación del Plan Regulador. Asimismo, en 1964, sería nombrada dentro de la *Facultad de Arquitectura y Urbanismo* (FAU) profesora titular del *Taller Vertical Curso de Diseño V (1964-1966)* donde, tal como recordaría Suárez años más tarde, se desarrollarían “las primeras experiencias sistematizadas con respecto a trabajos de Diseño Urbano.” (SUAREZ, 2000)

En este sentido, retomando el análisis de Orillard (2009) que señala al campo disciplinar del *Urban Design* situado dentro de una red compleja de “traducciones” entre tres registros de discursos académico, de política pública y crítico, a través de la trayectoria de Suárez, se puede evidenciar la presencia de este enfoque urbano en el país: divulgado en revistas como la RA, puesto en práctica desde la gestión municipal de la OPRBA y promovido desde la enseñanza dentro del ámbito académico en la UBA. Es de atender que para la presentación de sus antecedentes en el concurso de la cátedra de Diseño V de la *Facultad de Arquitectura y Urbanismo* (FADU-UBA) en 1985 Suárez recordaría:

“Haber ayudado a construir en el país una conceptualización técnica que tienda un puente racional entre la planificación urbana y la práctica de la arquitectura, base del Diseño Urbano.” (SUAREZ, 2000)

⁷⁴ Nótese que, para 1965, en su libro *Urban Design: The architecture of towns and cities*, Paul D. Spreiregen tomaría la metáfora de ciudad como *natural landscape* y elegiría como ejemplo ilustrativo de este tipo de operaciones la obra de Wright *Taliesin West*. “*Sticks and stones, nails and glass make a house. If they are assembled with art, the same materials become architecture. Similarly, a city is an assemblage of buildings and streets, systems of communications and utilities, places of work, habitation, leisure, and meeting. The process of arranging material objects, it is a plastic art, concerned both with how things appear and with how they actually operate. A city is constantly changing, like the natural landscape (...)* Beauty in architecture rests largely on the harmony between buildings and nature. Throughout history this relationship has been one of architecture’s mayor goals. In *Taliesin West*, Frank Lloyd Wright used an acute angle of about thirty degrees throughout the junctures and form of his design. This angle, he explained, was the basic angle of the hill and rock formations of the desert site. It was a dominant and pervasive fact of nature which he recalled and extended into his architecture, a key to the harmony between his buildings and their setting.” (SPREIREGEN, 1965, págs. 106-107)



Arriba. [Figura 62,63](#). De izquierda a derecha, Eduardo Sarrailh, Odilia Suárez.
En el medio. [Figura 64.65](#) Clorindo Testa y Francisco “Paco” García
Abajo. [Figura 66,67](#) De izquierda a derecha. Jorge Goldenmberg y Hernán Giralt

El “Diseño Urbano” propuesto para *Catalinas Norte* adoptaría sus “formas” en respuesta a los problemas de Buenos Aires. Sin embargo, es significativo señalar que el planteo general evidenciará, junto con este triple registro editorial, político y académico, la presencia de otras nociones fundantes del *Urban Design* vinculadas, por ejemplo, con el desarrollo de “formas convincentes” a la demanda de la “nueva monumentalidad” (planteada por Giedion, Leger y Sert) desde la idea de esta pieza urbana como una “megaestructura”⁷⁵ como también con el nuevo rol que debería adoptar el arquitecto y urbanista. En efecto, tal como puede observarse tanto en las propuestas de Sert como en el planteo de la OPRBA se incluirá la idea de un rol profesional vinculado con la coordinación de los diversos problemas que hacen a la urbe en vez del diseño de soluciones singulares.

Así, entendiendo la traducción como parte de las culturas, de sus encuentros o intercambios, el rol del traductor, entre dos lenguas y dos culturas, necesariamente transforma la lengua y la cultura de partida. Pensar el “Diseño Urbano” como traducción del *Urban Design* presenta las mismas ambigüedades: puede ser entendido como la adopción de un campo disciplinar foráneo adoptado por un gobierno cuya política promovió la apertura al capital extranjero y buscó un enfoque arquitectónico y urbano que pudiera representarlo pero también como una “transformación” en la forma de entender y pensar la nueva escala de las ciudades en el contexto de mediados del sXX en la Argentina.

⁷⁵ Se pueden mencionar los puntos en común con el desarrollo del proyecto de Urbanización de *Catalinas Norte* con el proceso internacional que tuvieron las “megaestructuras”: “A semejanza de lo analizado como fenómeno amplio por Banham, dada la complejidad de las gestiones y niveles de intervención implícitos, las megaestructuras fueron propias de momentos de relativo optimismo y estuvieron restringidas a acciones públicas, si bien también compartimos el fenómeno de su recuperación aislada por el poder económico como mecanismo de prestigio. Un paradigma fugaz, aunque refulgente, de los años sesenta, explorado con precocidad y radicalidad que admite comparaciones con otros ámbitos, estuvo condenado, aquí como allá, a un muy restringido número de materializaciones incompletas que se fueron concretando cuando ya había sido consensualmente cuestionado y descartado por la disciplina.” (RIGOTTI, AM, 2012)

2-3-1961: El “clima favorable”

“Cerrar la puerta al artículo foráneo, para abrir de par en par la puerta a la fábrica que lo producirá aquí” Rogelio Frigerio (1963)

Para informar a un público muy diverso desde profesionales arquitectos hasta miembros de toda la comunidad interesados en la industria, la tecnología y la construcción, la revista *Mirador. Panorama de la civilización industrial (Mirador)* dirigida por figuras como el arquitecto Antonio Bonet en el comité de dirección y el sociólogo Gino Germani en el consejo de redacción, presentaba en su número del tercer trimestre de 1961 dedicado a “los problemas del desarrollo” en la Argentina y en América Latina, un artículo titulado “Remodelación Urbanística y desarrollo del área de *Catalinas Norte*” firmado por la *Organización del Plan Regulador* de la MCBA (OPRBA).

El texto comenzaba con una breve introducción sobre la zona de *Catalinas Norte* y la gestión realizada por el Intendente Municipal a cargo por esos años, Hernán H Giralt, para efectivizar la compra legal de estos lotes e incorporar esta zona a la ciudad :

“El actual Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Sr Hernán Giralt tuvo la preocupación de que se incorpore a la urbe la zona conocida por “Catalinas Norte (...) Este área presenta actualmente un aspecto deplorable, contiene viejos barracones y también instalaciones de emergencia, carentes de calidad, destinados a ciertos aspectos de esparcimiento popular para un sector de bajo nivel social. Su ubicación privilegiada, casi lindando con el lugar de más categoría de la “city”, demostraba la necesidad urgente de cambiar su sórido uso actual, adecuándolo al de su zona aledaña, transformando su área de repulsión (de acuerdo a la terminología urbanística) en otro de atracción y desarrollo. A tal fin, el Intendente Municipal, con el apoyo del Concejo Deliberante obtuvo en compra directa para la Municipalidad los terrenos de *Catalinas Warehouses Co* para incorporarle luego, por expropiación, el predio perteneciente a la Sucesión Bemberg, luego de disponer de todo el área mencionada al comienzo, y proceder a su remodelación.” (OPRBA , 1961)

Giralt, hijo de padre catalán y madre argentina, reconocido técnico en construcciones, maestro mayor de obra, dueño de una importante inmobiliaria de la época, habilitado como arquitecto en 1950 según el decreto – ley 8036/46⁷⁶, había llegado a la intendencia de la ciudad de Buenos Aires de la mano del propio Frondizi.⁷⁷ Como recuerda Josefina Santos, Giralt sería un gran impulsor de la urbanización de *Catalinas Norte* ya que para estos años el área en cuestión se encontraba muy deteriorada, funcionaba como una prolongación marginal del puerto y aún albergaban las instalaciones de :

“un Parque de diversiones que se había deteriorado mucho (el Parque Retiro) y el intendente de ese momento (Giralt) estaba desesperado por modificarlo. Cuando finalmente logró obtener las herramientas legales para comenzar la urbanización el mismo se subió a una topadora y destruyó lo existente (...) Era un área de bajo fondo que se había transformado en un área marginal (...) recuerdo que había una vuelta al mundo, una calesita, todos muy dañados (...) y ahí pudieron armar esto como recuperación de la zona y realmente se recuperó.”⁷⁸

Durante este “clima favorable” de 1961, bajo el título de “Obras Públicas,” se aprobaría en el país la mencionada ley n° 15.947⁷⁹ para proceder a la urbanización de la zona de *Catalinas Norte* conforme a un “Plan de remodelamiento y Desarrollo.” Como indicaba la ley, tanto el Estado Nacional como las Empresas estatales que tuvieran inmuebles dentro de la zona “deberían transferir el dominio a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires” así como también (haciendo referencia a la ley 15269⁸⁰ que declaraba de utilidad pública a favor de la MCBA) los inmuebles de propiedad privada, dando fin a los litigios entre privados como el grupo Bemberg y el Estado Nacional. (Figura 68, 69,70)

⁷⁶El Decreto-Ley 8036/46 fue dictado en marzo de 1946 y establecía la creación de los "Registros Especiales" en los cuales se debían inscribir las personas que, sin poseer los títulos requeridos, hubiesen ejercido una actividad propia de los matriculados en los Consejos durante un período no inferior a los diez años anteriores al 7 de julio de 1944. Se les otorgó plazo hasta el 20 de septiembre de 1946 para que probaran fehacientemente que podían cumplimentar los requisitos solicitados por las normas. El Sr. Giralt se postuló para este registro especial de matriculados e inicialmente lo rechazaron (Acta 200). Finalmente pudo acreditar sus antecedentes y la Comisión Directiva del CPAU aprobó su ingreso (Acta 243). Archivo CPAU.

⁷⁷Durante estos años, los intendentes municipales eran designados por el Poder Ejecutivo.

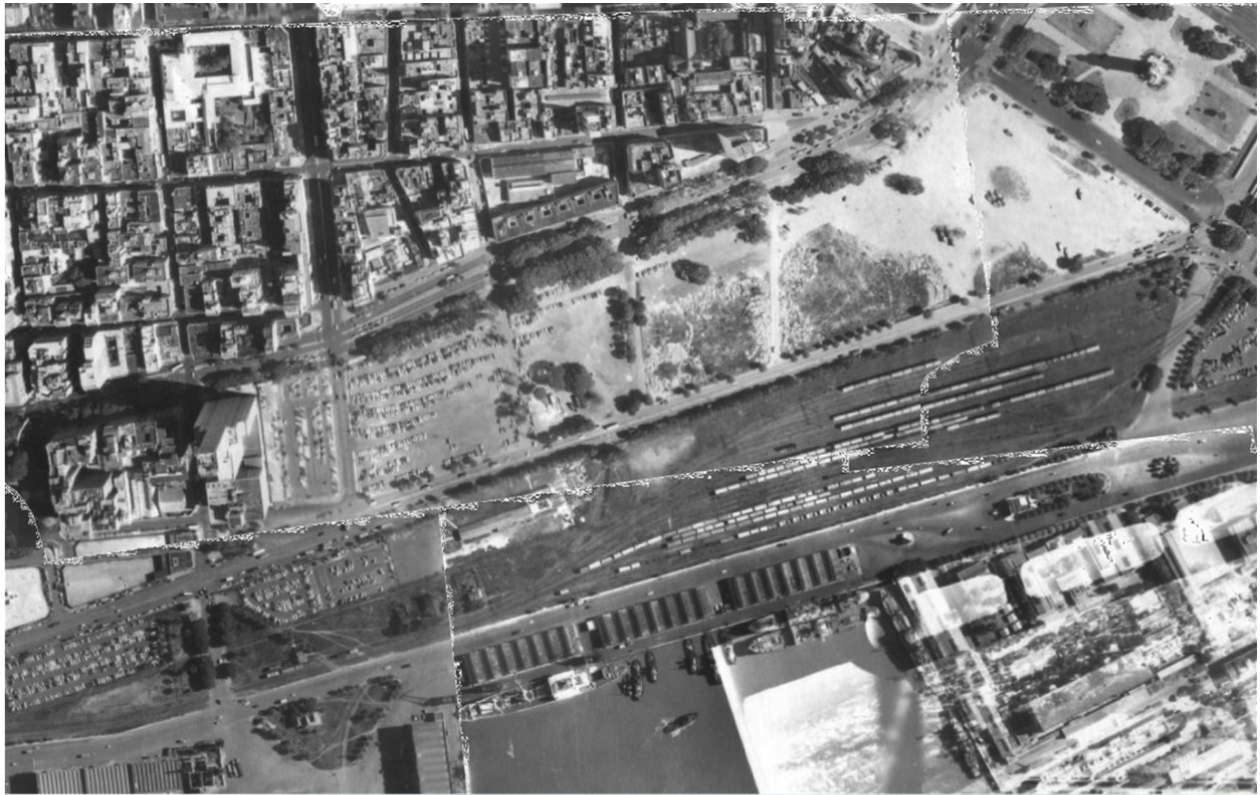
⁷⁸ Entrevista Josefina Santos realizada lunes 12 de noviembre 2012 en su estudio de la calle Florida, Buenos Aires.

⁷⁹ Artículo 1° .La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires procederá a urbanizar, conforme al plan de remodelamiento y desarrollo que proyecta el área comprendida entre las calles Córdoba, Leandro N. Alem, San Martín y Eduardo Madero, a la que se refiere el artículo 1° inciso a) de la Ley 15.269 debiendo el Estado Nacional y Empresas del Estado, que posean inmuebles dentro de la misma transferir el dominio a aquélla, por venta o permuta con otros inmuebles, fijándose los precios con intervención del Tribunal de Tasaciones creado por Decreto N°33.405/44-Ley 12.922. Artículo 2° Los contratos de locación que pudieran haberse celebrado o que actualmente existieran entre el Estado Nacional y Empresas del Estado con terceros particulares quedarán automáticamente resueltos en oportunidad de otorgarse a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires la posesión de los inmuebles que ésta adquiera a los efectos señalados en la presente ley. Los ocupantes de dichos predios gozarán de treinta días para el desalojo, plazo que la Municipalidad podrá prorrogar cuando a su juicio existan justas razones que así lo aconsejen. Será competente para intervenir en los juicios que se originen entre la Municipalidad y los ocupantes de que se trata la Justicia Nacional de Paz de la Capital Federal. Artículo 3°. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires podrá desafectar del uso público las calles incluidas dentro del área señalada en el Art.1° Artículo 4° Conforme al plan urbanístico que se proyecta para erigir con aportes no estatales las construcciones destinadas a usos privados o públicos, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires podrá ofrecer en venta a particulares, en subasta pública, simultánea o sucesivamente, lotes de terrenos comprendidos en el área sobre la base de una tasación determinada conforme a) el valor fijado para el pago de la contribución territorial; b) el valor fijado por organismos especializados como el Tribunal de Tasaciones o el Banco Hipotecario Nacional. Para la venta establecerá normas y plazos de edificación y las demás bases y condiciones que estime conveniente y oportunas. Artículo 5° El importe de las ventas, concesiones y arrendamientos que produzca la utilización de las tierras del área de que se trata ingresará a un fondo especial de desarrollo urbano y vivienda que creará la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires que administrará conforme a la reglamentación que dicte al respecto. Véase Boletín Municipal de la República Argentina, año LXIX, Martes 5 de diciembre de 1961, número 19.69

⁸⁰ Ley 15269 Art 1° “Declárese de utilidad pública a favor de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires a) Los inmuebles – propiedad de particulares – ubicados entre las calles Córdoba, Leandro N. Alem y Eduardo Madero de la Capital Federal identificados catastralmente 62,63, 64A y 64 B, 64C de la Sección 3 Circunscripción 20 Art 2° Conforme a lo dispuesto en el artículo anterior, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires podrá convenir con la Empresa *The Catalinas Warehouses and Mole Co Ld* (en liquidación) la compra directa de los predios de su propiedad incluidos en el art. 1°, pudiendo abonar por los mismos hasta la suma de doscientos cuarenta millones de pesos en moneda nacional (m\$Sn 240.000.000) facultándose a pactar facilidades de pago con un interés no mayor del 8% anual sobre saldos deudores” . Vease Boletín oficial 27-02-1960



Figura 68. El desafío que deberá llevar a cabo la gestión de Giralat era conseguir el dominio de las tierras de *Catalinas Norte*. En el plano se puede observar los diferentes propietarios de las tierras. Frente a la Torre Británica, se encontraban los terrenos pertenecientes al emporio Bemberg que había sido expropiado durante el gobierno peronista.



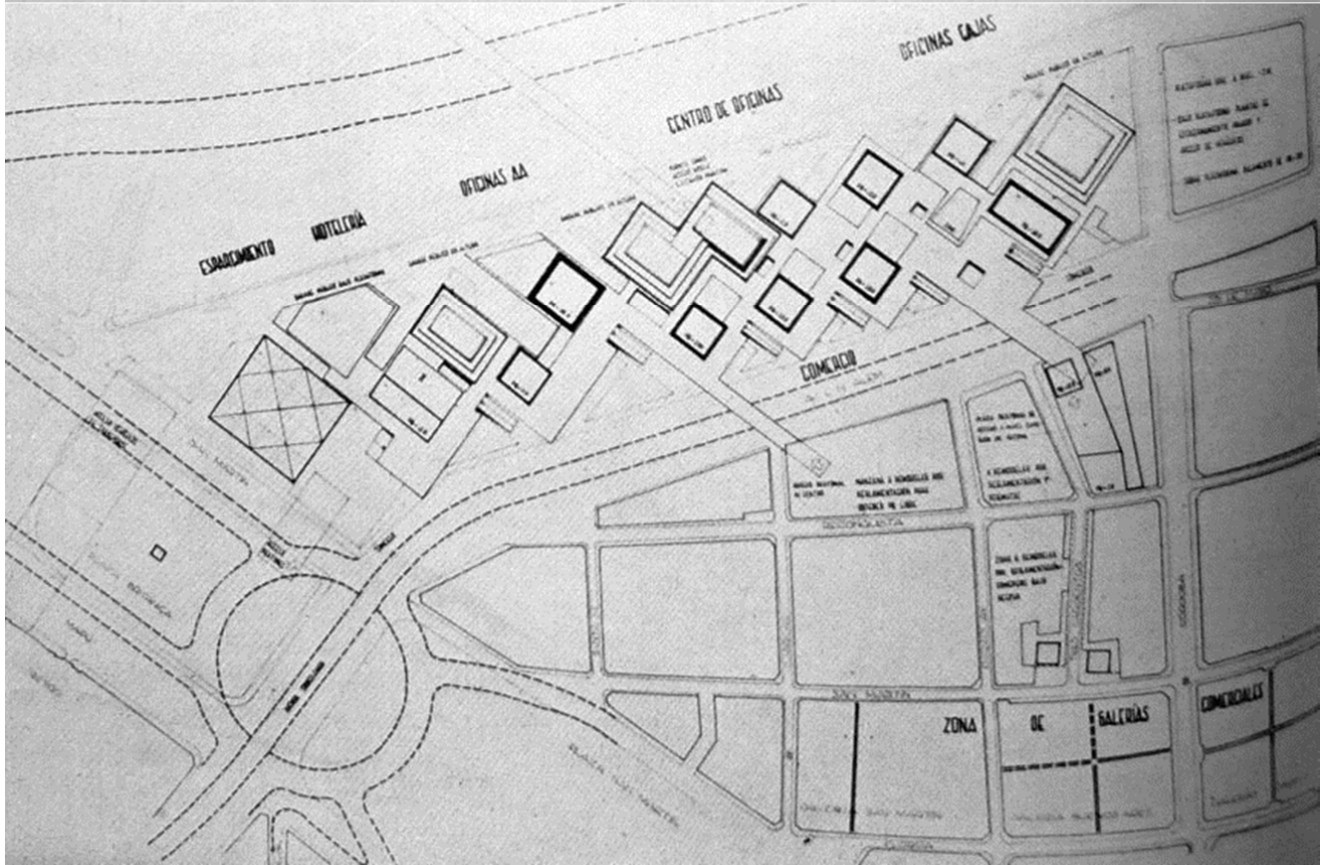
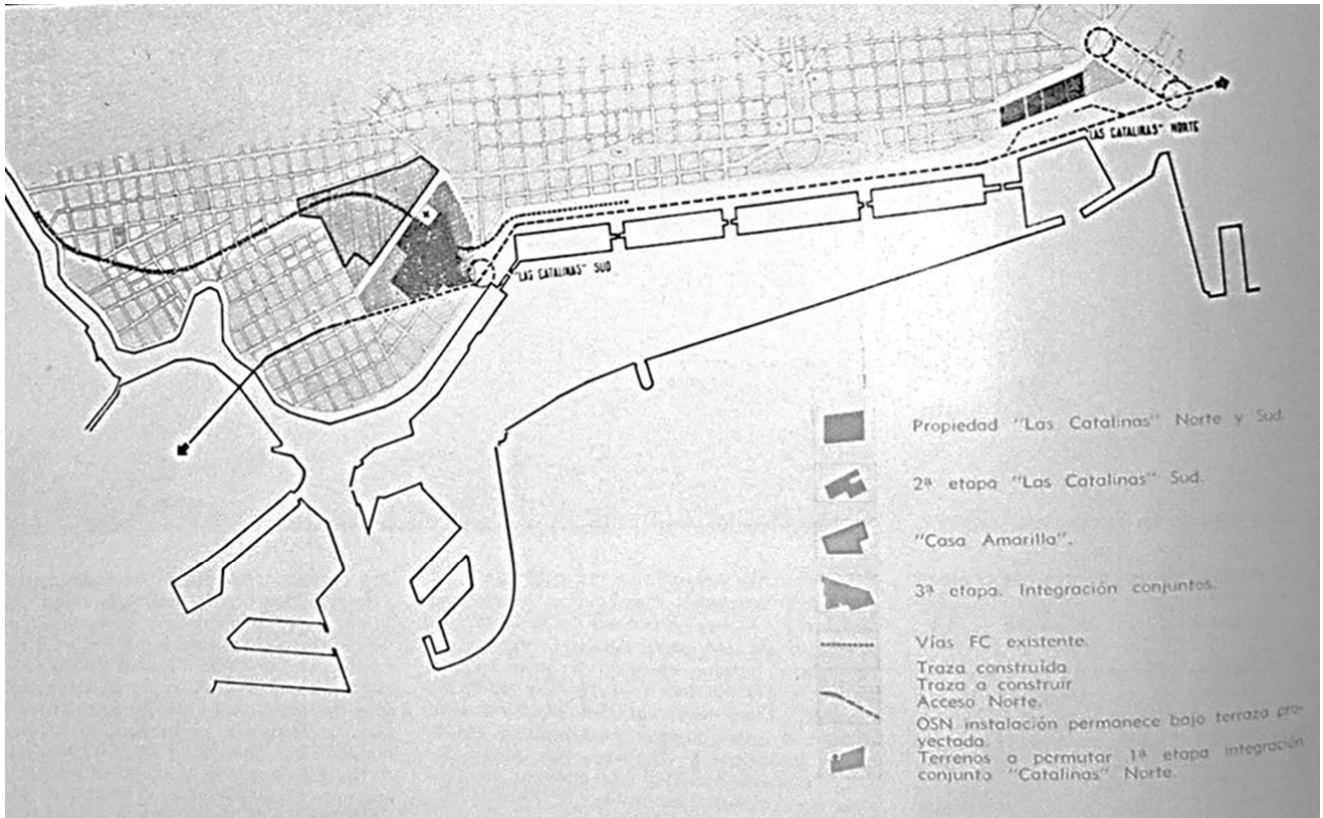
Arriba. [Figura 69](#). Foto aérea 1965 (Archivo MCBA)

Abajo [Figura 70](#). Foto sector Catalinas Norte ya sin los galpones de la Empresa de Las Catalinas. (Archivo Biblioteca Echeverría)

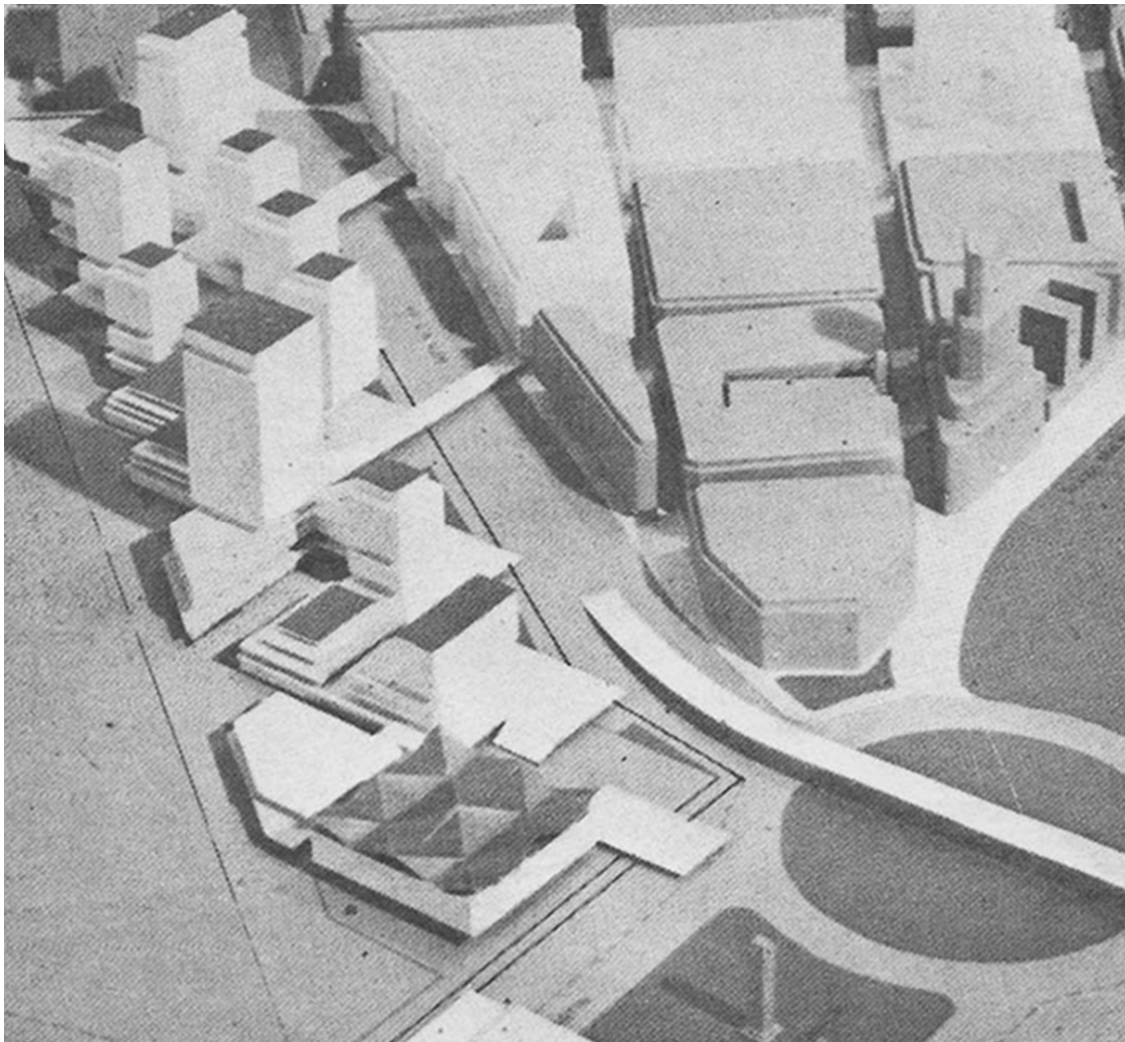
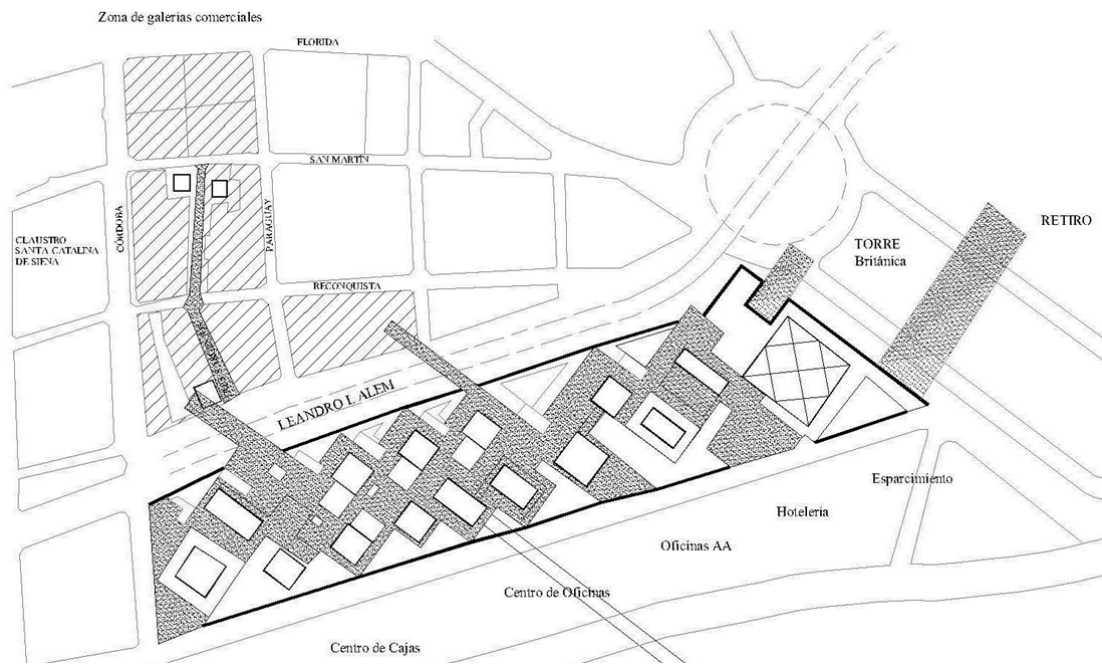
La ley nacional para proceder a las obras en el sector en cuestión concluía la gestión iniciada desde la MCBA para materializar el proyecto de urbanización de *Catalinas Norte* que había comenzado gracias a la puesta en funcionamiento de la OPRBA. Durante julio de 1961, bajo la intendencia de Giralt, también se había promulgado la ordenanza municipal n° 17.799 denominada “Urbanización de *Catalinas Norte*” en donde se establecían las condiciones del loteo y las bases para intervenir el área. Tal como lo indicaba la legislación, se realizaría conforme a un Plan que había sido elaborado desde 1958 por la OPRBA y cuya primera etapa había finalizado en 1960 con la formulación y aprobación, por ordenanza municipal, del Primer Plan Regulador (Plano Director) de Buenos Aires en donde se incluían los lineamientos para realizar los trabajos en Retiro.

De tal forma, la urbanización se llevaría a cabo conforme al “plan urbanístico” proyectado “para erigir con aportes no estatales las construcciones destinadas a usos privados o públicos” según el proyecto aprobado por la ordenanza municipal N° 17.799/961 (Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1961), “Urbanización de *Catalinas Norte*”. En efecto, se haría conforme a las “bases” determinadas por la mencionada ordenanza en donde se establecía que: por un lado, los fondos provenientes de las ventas, concesiones y arrendamientos de las tierras se destinarían, en primer término, a la urbanización del área y, los sobrantes, ingresarían a un “Fondo Municipal de Vivienda” a crearse. Mientras no se terminaran los trabajos de urbanización los fondos ingresarían a una cuenta especial denominada “Urbanización de *Catalinas Norte*”. Por su parte, la ejecución del plan urbanístico estaría a cargo de una comisión multidisciplinaria creada específicamente para dicho encargo, “Comisión de *Catalinas Norte*,” presidida por el Secretario de Obras Públicas y Urbanismo (Arq. Jorge W. Gómez Pineda).

El artículo publicado en la revista Mirador presentaba los elementos gráficos y estadísticos originales del anteproyecto que se estaba desarrollando. Así, comenzaba con un plano de localización que situaba a *Catalinas Norte* en relación con *Catalinas Sud* para señalar la “visión integral” y el planteo “regional” del proyecto. (Figura 71) La propuesta contemplaba diferentes escalas de aproximación y formas de circular. Por un lado, se buscaba articular Norte y Sur mediante la construcción, por ejemplo, de nuevas trazas de Ferrocarril. Pero también, había una fuerte intención de promover el desarrollo de circulaciones peatonales tal como se podía observar en la propuesta de puesta en valor de la calle Tres Sargentos en conexión con la calle Florida para facilitar la conectividad entre la zona céntrica de Buenos Aires y el conjunto de *Catalinas Norte*. (Figuras 72, 73,74,75,76)

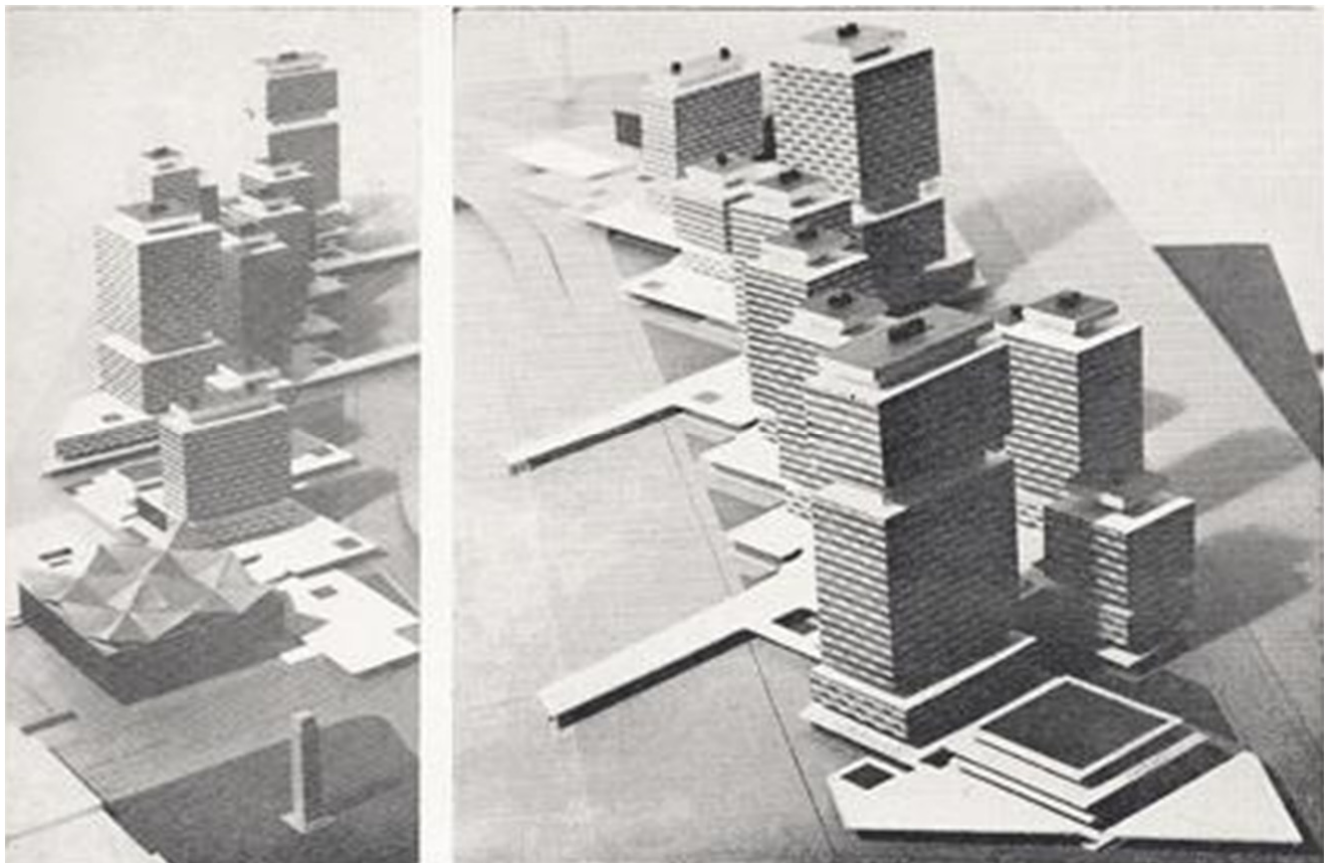
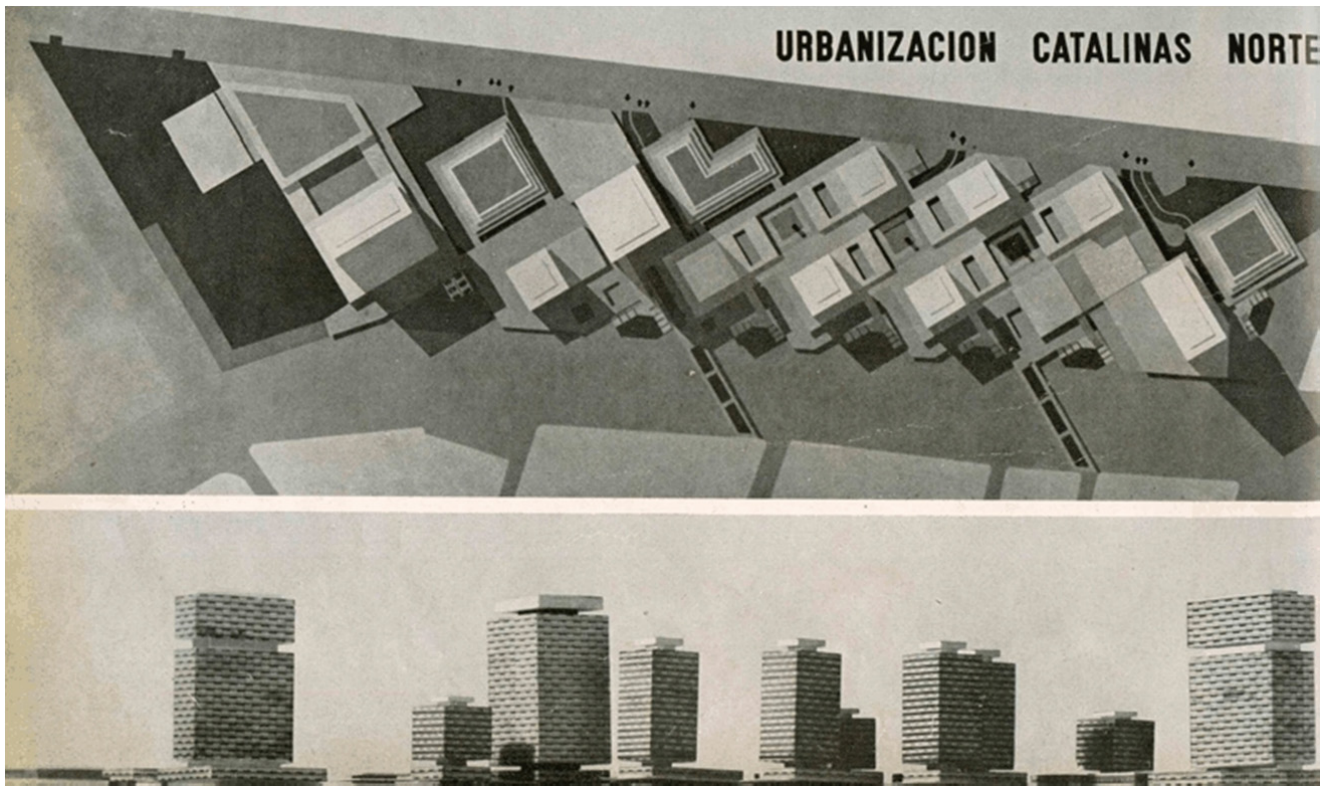


Arriba Figura 71 .Plano implantación general Catalinas Norte y su vinculación con la zona sur.
 Abajo.Figura 72 Planta sector y vinculación con zona céntrica a través de la calle Tres Sargentos.
 (OPRBA , 1961)

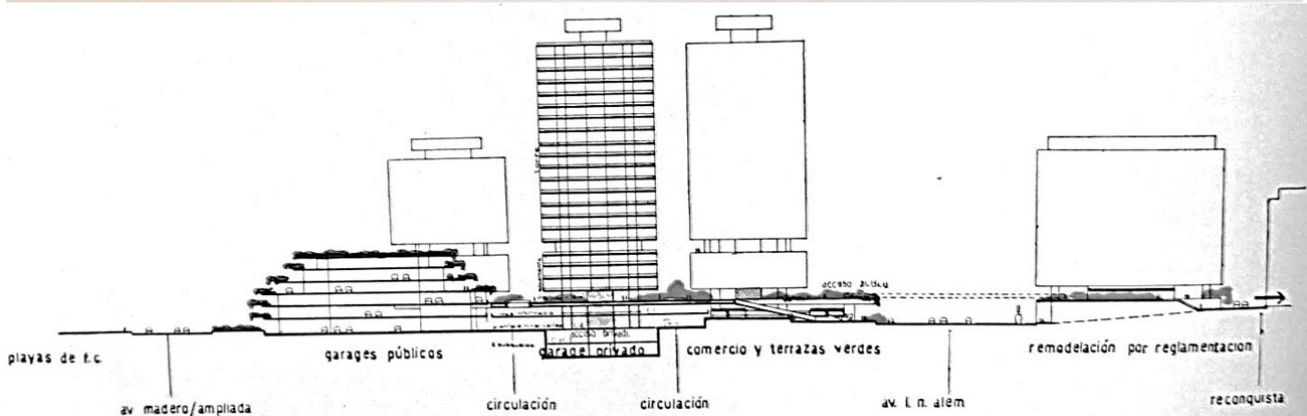
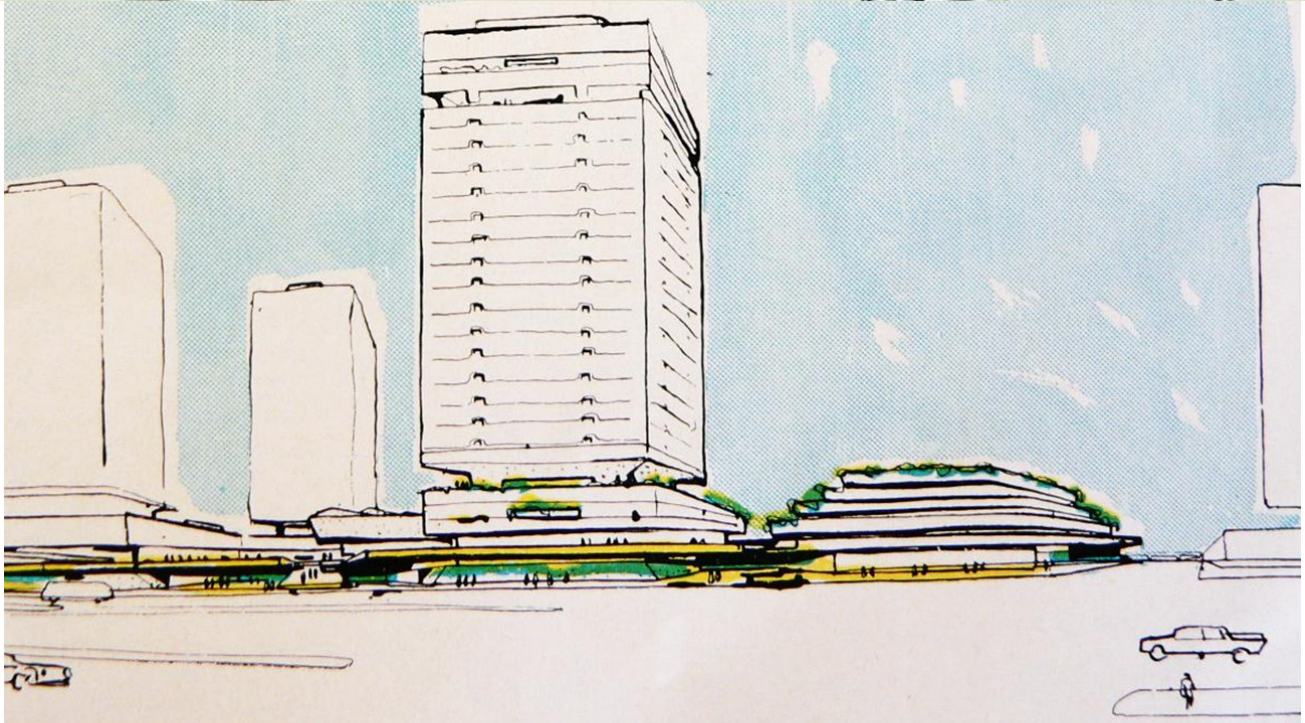
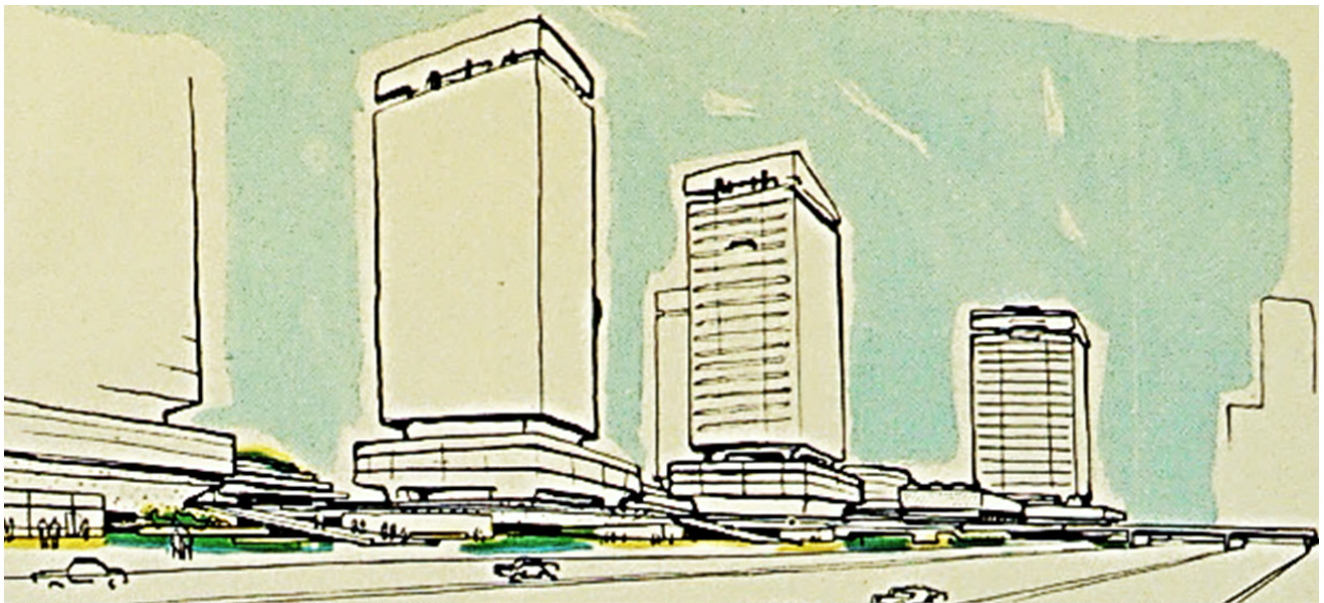


Arriba [Figura.73](#) Esquema realizado sobre planta revista [Mirador](#). Nótese vinculación con zona centro y “forma” de la plataforma (en sombreado)

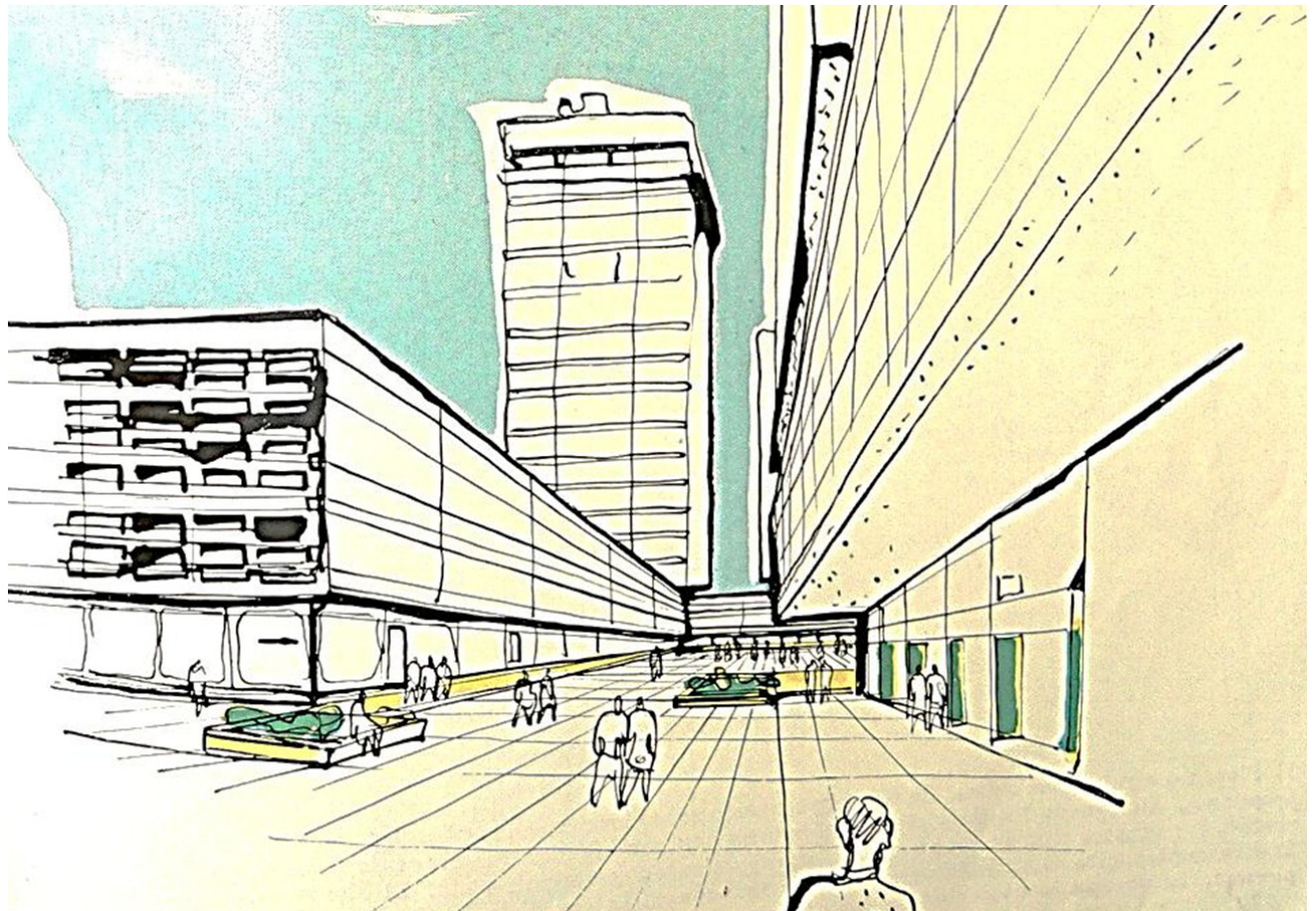
Abajo. [Figura 74](#) Foto maqueta (SARRAILH, 1975)



Arriba Figura.75 Planta sector. Abajo. Figura 76 Fotos maqueta (SARRAILH, 1975)



Arriba, Figura 77. Perspectiva peatonal del conjunto En el medio, Figura perspectiva del conjunto.
 Abajo, Figura 78 Corte del conjunto. Nótese puentes peatonales, basamento y garages



Arriba. Figura 79. Foto depósitos de Las Catalinas .
Abajo. Figura 80. Perspectiva proyecto OPRBA Clorindo Testa. (OPRBA , 1961)

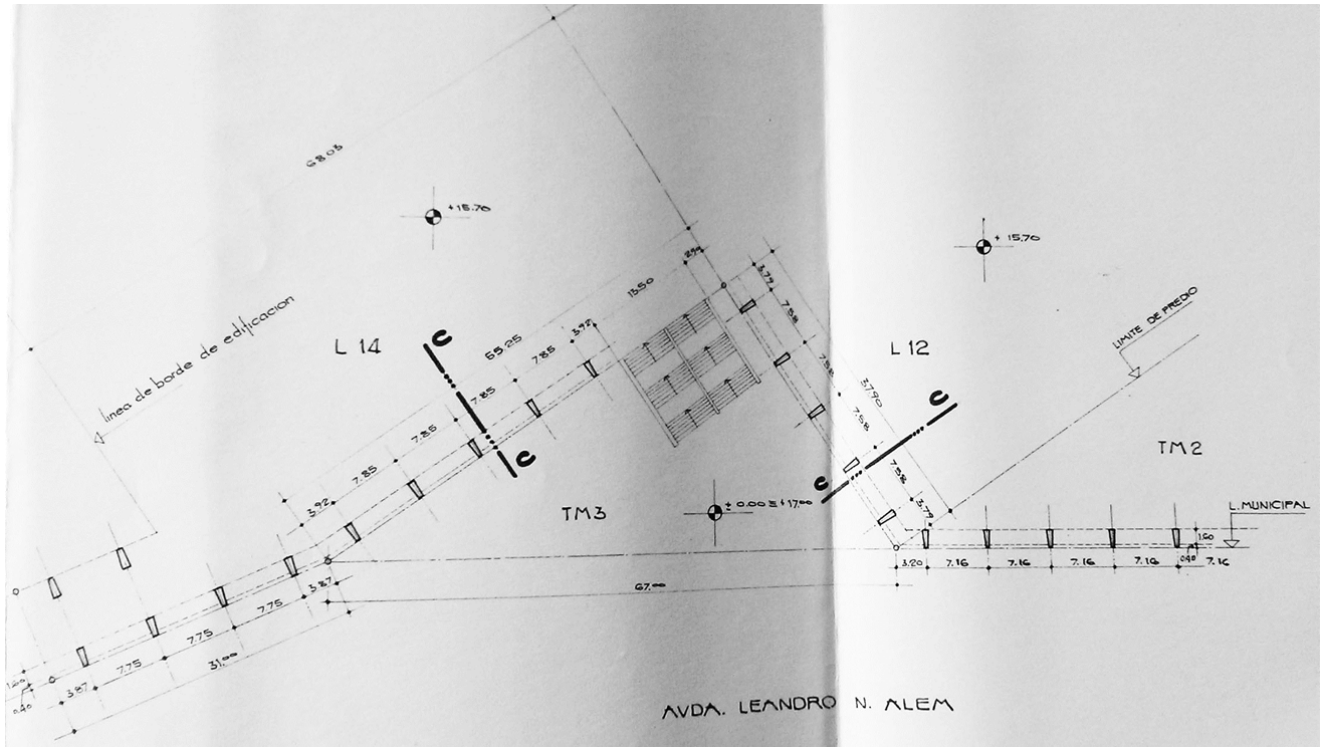
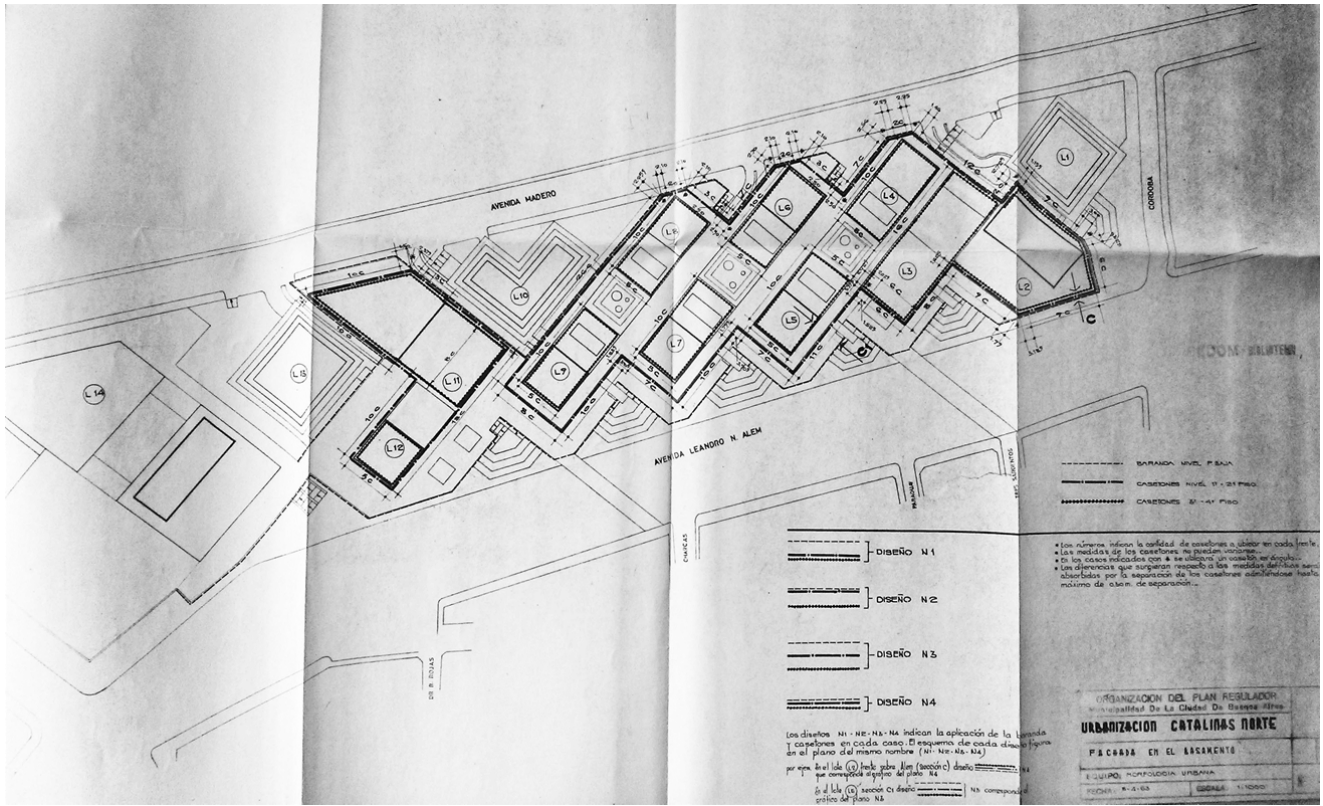
Justamente, bajo el nombre de “Programa urbanístico-arquitectónico”, Clorindo Testa había diseñado un sistema de circulación peatonal continuo posible gracias a la construcción de una “plataforma” elevada 5m sobre el nivel del suelo que permitiría la vinculación directa a pie de este sector con el “Centro” de la ciudad. Asimismo, debajo de esta pieza urbana estarían ubicados los accesos de vehículos y playas de estacionamiento privadas y sobre ésta, se implantarían los edificios divididos en tres grupos principales: “hotel de pasajeros” ubicado en el extremo de la plataforma frente a la Plaza Britania vinculado a las estaciones de transporte terrestre; un “centro de esparcimiento” diurno - nocturno cubierto pensado como un “gran hall” en donde se podrían situar ferias, espectáculos, etc y un “centro de oficinas” conformado a través de un conjunto de “edificios en torre” con basamento unidos por esta plataforma. A continuación, se indicaban los “Criterios fundamentales” entre los cuales se mencionaba la voluntad de recuperar “social y físicamente” el área para poder redefinir el “carácter y función” de este sector urbano que debería funcionar como “la principal *puerta de acceso a la ciudad* (terrestre (vial y ferroviaria), marítima (Dársena Norte) y área (futuro aeropuerto)” (OPRBA , 1961) (Figuras 77, 78, 79,80)

Así, tal como se describía en la revista, *Catalinas Norte* era pensada como un *símbolo* urbano para representar “*la puerta de acceso de la ciudad*” según un planteo ordenado de “composición urbanística” que pudiera integrar las áreas adyacentes generando un “espacio libre de paseo” de “interacción ciudadana”. A través del desarrollo de este “programa arquitectónico-urbanístico” se materializaría este elemento formal, la plataforma elevada peatonal que, por un lado, separaría los vehículos de los peatones, integraría las diversas funciones urbanas y, por el otro, relacionaría los edificios.

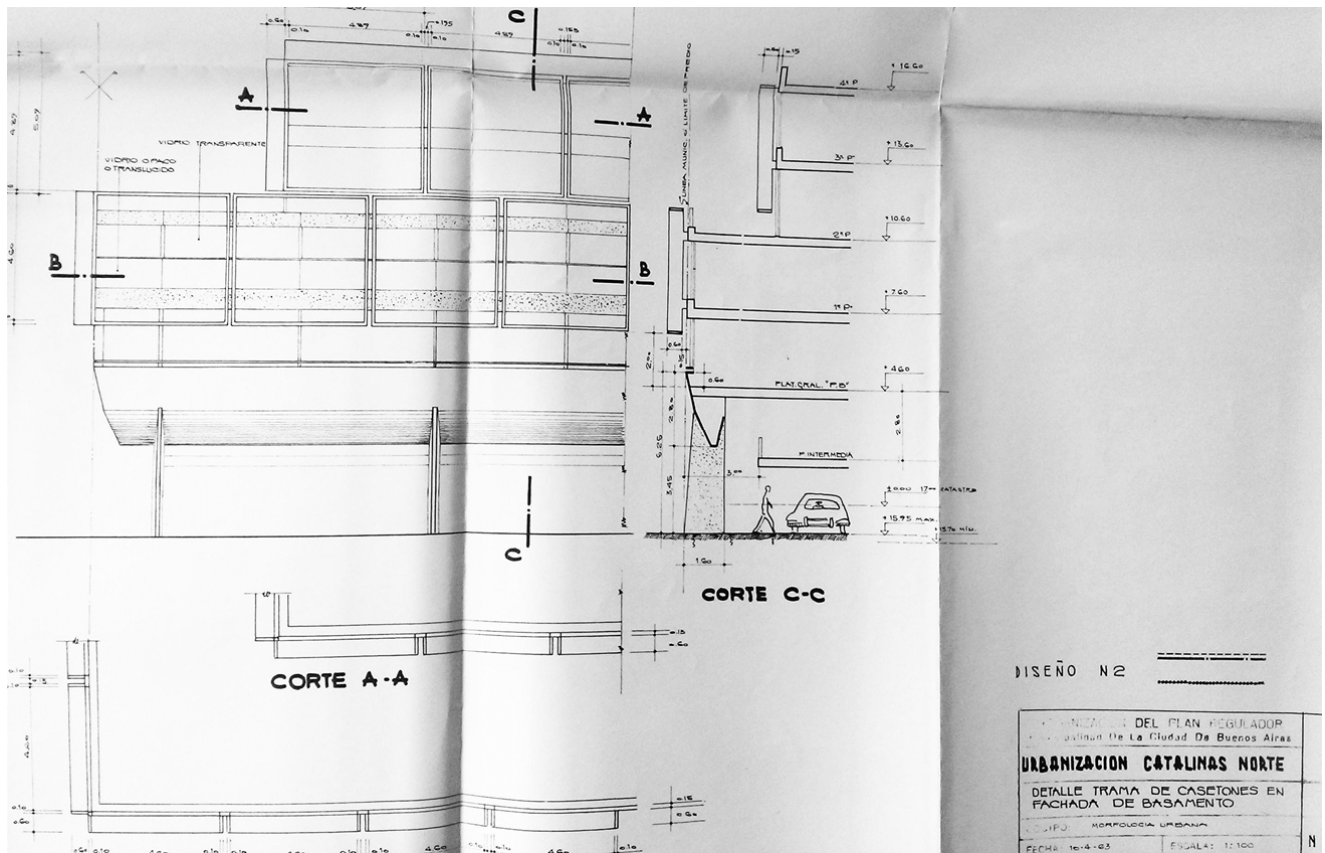
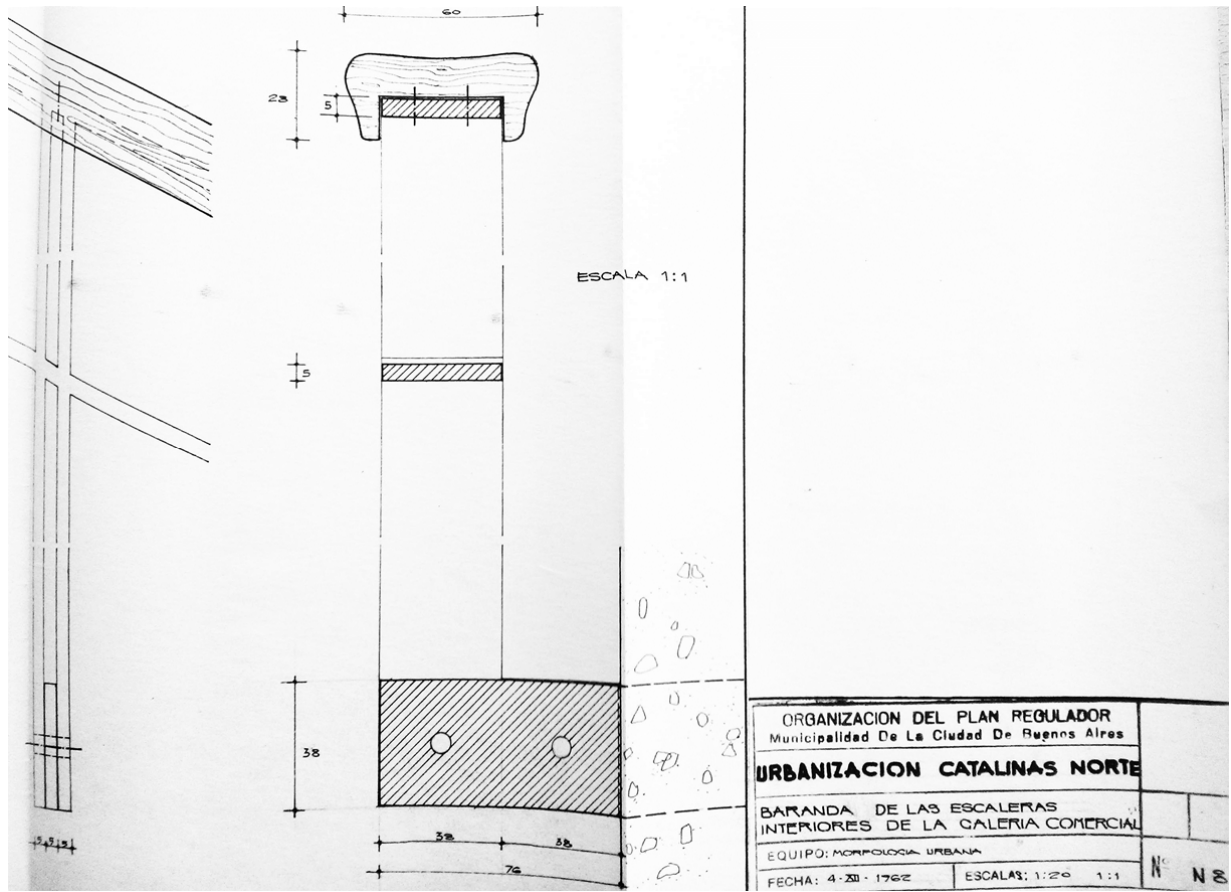
Durante los años sucesivos, el proyecto presentado en la revista seguirá siendo modificado. El nivel de detalle que adquirirá la documentación llegará hasta la definición de tipos de barandas y escaleras. Tal como se podrá observar en los planos presentados por la OPRBA, cada sector del conjunto presentará características particulares que tendrá su resolución singular. Asimismo, se incluirán cortes de siluetas para el basamento y las torres, planos para la implantación de los edificios en los lotes, alturas máximas, líneas límites de construcción y todas las referencias necesarias para construir la “morfología” del sector. (Figuras 81, 82, 83,84)

Ahora bien, como recordará Fina Santos, quien también participó desde la OPRBA avanzado el desarrollo de la documentación, la propuesta no causará impacto por su magnitud posible de ser pensada como una “megaestructura” o por la tipología edilicia elegida para materializar este sector de la ciudad ya que será considerada dentro de la comunidad arquitectónica como un “proyecto más de torres”. Sin embargo, como menciona la arquitecta, llamaría la atención por “ser muy formal”⁸¹.

⁸¹ Entrevista Josefina Santos realizada lunes 12 de noviembre 2012 en su estudio de la calle Florida, Buenos Aires.



Arriba Figura 81.Documentación. Planta de conjunto. (CEDOM) Abajo, Figura 82 Diseño de sector. (CEDOM)



Arriba Figura 83.Documentación. Detalle baranda. (CEDOM) Abajo, Figura 84 Diseño corte sector.(CEDOM)

En este sentido, el aspecto más novedoso del proyecto era la política urbana que había facilitado una manera de operar desde la Municipalidad, a través de los nuevos instrumentos legales⁸² creados por ella misma para garantizar la materialización de procesos de urbanización vinculados con la “morfología de la ciudad” tal como el de *Catalinas Norte*, involucrando desde el principio un grupo multidisciplinario integrado desde los arquitectos proyectistas contratados para desarrollar los planes urbanos hasta al Intendente Municipal y al mismo presidente de la Nación. Mediante un “programa de desarrollo”, un diseño y una mecánica de implementación legal se proponían integrar mediante definiciones formales las diversas funciones emergentes, administrativas, hoteleras, comerciales y de intercambio social provocadas tanto por la ubicación céntrica del área y la cercanía de las terminales de transporte de la zona partir de una política urbana posible de ser pensada como “desarrollista” :

“De acuerdo al razonamiento que Frigerio y Frondizi hicieron suyo, aunque estaba lejos de ser novedoso incluso dentro de las teorías del desarrollo, el gran reto era industrializar un país que sufría de una aguda falta de capitales: ni el Estado ni el sector privado tenían la posibilidad de generar el ahorro necesario para financiar las grandes inversiones básicas (siderúrgica, química pesada, energía, etc). ¿Cómo promover entonces esos rubros que eran la llave de la industrialización y de la soberanía, si no se quería apelar, por razones políticas y sociales, al método del ahorro compulsivo practicado por regímenes socialistas? Mediante empréstitos internacionales y radicaciones directas de capital privado extranjero, es decir, haciendo uso de la financiación externa para la construcción de las industrias esenciales y de una infraestructura económica moderna” (ALTAMIRANO, 2007, pág. 87)

Carlos Altamirano (2007) señala que la “política desarrollista” no se limitaba solamente a crear las “condiciones favorables” para la actividad de capitales externos “dejando librada a la espontaneidad del mercado la localización de las inversiones” sino , tal como se evidenciaba en el proyecto de *Catalinas Norte*, el Estado, y en este caso, a través de la Intendencia Municipal, “obraría mediante instrumentos legales de la política impositiva, crediticia y monetaria para estimular y orientar las inversiones hacia los sectores estratégicos” como se podía observar en el planteo propuesto por la OPRBA pensada para dar forma a Buenos Aires.

Así, comprando terrenos privados para urbanizarlos a través de un proyecto que planteaba lotear la zona vendiendo algunos terrenos para edificar los edificios corporativos de nuevas empresas o incluso hasta de la embajada norteamericana y dando en concesión otros, desde un enfoque regional y panamericano, durante este “clima favorable” de 1961 vinculado con la búsqueda de una “Alianza para el progreso” y cuando el término “América” fue utilizado para describir un continente y no solamente a un país, el proyecto de “Diseño urbano” de *Catalinas Norte* funcionará como una metáfora de la política “desarrollista” que buscará representar desde la arquitectura la “puerta de acceso americana”. Sin embargo, tanto el golpe de

⁸² Esta ley era la respuesta a la gestión iniciada desde la Municipalidad en octubre de 1960 Resolución N° 16.919 Proyectando ley venta terrenos comprendidos Córdoba, Eduardo Madero, San Martín y Leandro N. Alem (Expediente 81867/960) Resolución N°16.919 Firmada por el intendente Municipal a cargo Hernán M Giralt y el Secretario de Obras Públicas Arq. Jorge W Gómez Pineda/Artículo 1° - “Autorízase al Departamento Ejecutivo para gestionar, ante el Gobierno Nacional, la sanción del anteproyecto de ley, que más adelante se transcribe, originado en la necesidad de posibilitar la solución de diversos problemas vinculados al Plan de Remodelación y Desarrollo Urbano de “Catalina Norte” para lo cual son insuficientes los instrumentos legales con que cuenta la Municipalidad. (Municipalidad de Buenos Aires, 1961)

estado al gobierno de Frondizi en marzo de 1962, el homicidio del presidente Kennedy en noviembre de 1963, como aspectos propios del proyecto vinculados con cuestionamientos a la eficiencia de estrategias urbanas tales como el *zoning*, a la creación de circulaciones elevadas y los problemas asociados con los espacios ubicados por debajo de éstas o incluso la propuesta de una documentación desarrollada que definía hasta el detalle de baranda impactarán de forma negativa en la realización tanto del “sueño desarrollista” como “americano” pensado para *Catalinas Norte* y éste no podrá ser materializado tal como se proyectó en 1961. Paulatinamente, se irán sancionando legislaciones que buscarán simplificar la codificación del lugar evidenciando una política urbana que promoverá la construcción de una sumatoria de “diseño de edificios” en vez de una propuesta de “diseño urbano”.

En este sentido, quizás la huella más profunda que perdurará del proyecto original de la OPRBA es la trama del tejido urbano, rotada respecto de la cuadrícula ortogonal impuesta por España a través de la Ley de Indias, que orientada hacia el norte romperá con la tradicional configuración de los tiempos de la Colonia promoviendo en Buenos Aires una nueva forma de concepción “americana” para urbanizar la ciudades.



Figura 85. Panorámica actual de Buenos Aires desde la terraza del Edificio Carlos Pellegrini. Nótese la visión del tejido en escorzo.
(2015)(Foto Walter Montes de Oca)

Episodio 3: Configuración

**“tan antiguo como los *skyscrapers*
de Wall Street” (1975)**

Odilia Suárez finalizaba su ensayo “Catalinas Norte: una experiencia urbana desvirtuada” publicado en la revista Summa⁸³ N° 97 de enero de 1976 de esta manera:

“A partir de estas reflexiones, el tema que hoy puede resultar verdaderamente interesante para la arquitectura argentina es el de encontrar una nueva escala para la concepción y construcción de la ciudad y, consecuentemente con ello, los mecanismos económicos, financieros y legales necesarios. Ya no se trata de ver la ciudad bajo la óptica pasiva de su “regulación” a través de códigos y normas municipales, sino verla como una gran empresa de producción. Es necesario adoptar una nueva escala de producción de hechos urbanos. Ello implica ampliar el concepto de propiedad sobre lotes privados, sujetos a operaciones fragmentarias, para abordar empresas asociadas de intereses públicos y privados. Bajo esta óptica proyectiva (que a esta altura resulta retrospectiva en relación con lo ya logrado en otros países) el conjunto de *Catalinas Norte* parece tan antiguo como los *skyscrapers* de *Wall Street* (en este caso felizmente mejorado por las aperturas del tejido, que resguardaron las normas municipales) donde se repite, una vez más, la mecánica decimonónica de generación urbana.” (SUÁREZ O. , 1976, pág. 59)

El texto integraba, junto con otros artículos, una edición doble dedicada específicamente a la zona de *Catalinas Norte*. La temática de la publicación, según indicaba Summa, había surgido motivada por las particulares características del área, la envergadura de las obras ya realizadas así como también los problemas de “diversa índole” que habían tenido que afrontar los arquitectos y las empresas intervinientes en su urbanización. Como el título del texto de Suárez anticipaba, la disposición del predio, tal como se encontraba al momento de la edición, era la consecuencia de gestiones urbanas que habían operado con un criterio diferente al propuesto por la “Organización del Plan Regulador de Buenos Aires” (OPRBA) para urbanizar la zona durante los primeros años de la década del 1960. El proyecto original había buscado integrar, desde sus diferentes escalas, las múltiples funciones emergentes, administrativas, hoteleras,

⁸³ Summa fue una revista argentina dedicada a la arquitectura, el diseño y el urbanismo. Fundada en 1963 por el colectivo de arquitectos bajo la dirección de Carlos Méndez Mosquera, se editó ininterrumpidamente de manera mensual desde abril de ese año hasta su quiebra en 1992. Con su cierre, se dio lugar a la creación de la actual revista Summa+. En 1968, Carlos Méndez Mosquera se desvincula totalmente de la edición de la revista asumiendo la dirección Lala Méndez Mosquera.

comerciales y de intercambio social generadas por la ubicación céntrica del área y la cercanía de las terminales de transporte. Desde un enfoque del “diseño urbano”, se había propuesto que cada nueva edificación (pensada como un basamento y una torre) se implantara en una trama rectangular con subdivisiones de áreas orientadas en sentido SE-NO de manera tal que, una vez materializadas todas las construcciones, se obtuviera una plataforma desde donde emergerían las torres, una “amplia terraza circulable con comercios y vistas al río” que funcionaría como elemento integrador de diversas funciones de permanente movimiento diurno y nocturno. Asimismo, esta pieza urbana estaría conectada con el tejido existente mediante puentes estratégicamente ubicados y contaría con tres niveles de estacionamiento conectados a las vías urbanas de tránsito rápido, a la explanada de circulación peatonal y a las terminales de transporte vecinas.

Dificultado y demorado en distintas oportunidades, tanto por las condiciones políticas y económicas que fue atravesando el país desde 1961 a 1975 como por las fallidas tratativas con posibles adquirientes, permutas o asignación de terrenos o también por la falta de mercado producto de la tendencia de localización de esta tipología edilicia en torre hacia el norte en áreas ya conformadas, el proyecto del Plan Regulador se transformó de manera tal que la propuesta original, pensada desde un enfoque integral como Polo Administrativo Terciario y “ciudad de los negocios,” se limitó a la construcción de edificios con un uso exclusivo para oficinas. La falta de aceptación por parte de los futuros usuarios del conjunto de normas reglamentarias (como la altura, líneas fijas de basamento, niveles, plataforma peatonal) pensadas desde aspectos morfológicos para lograr una integración entre los edificios, se había ido modificando observándose una política urbana que prefirió tomar una línea de menor resistencia y más rápida materialización. “Frustrado”, en palabras de Suárez, el desarrollo de esta pieza de integración urbana, el área en cuestión se formará, en líneas generales, sobre la base de una subdivisión del terreno que mantendrá la orientación de trama urbana rotada de la cuadrícula tradicional originariamente propuesta pero que transferirá las decisiones sobre la configuración espacial del complejo a los criterios de cada una de las intervenciones arquitectónicas particulares. La construcción del basamento, originariamente pensando como equipamiento de las “masas”, pasará a ser optativa, de uso exclusivo de los usuarios del edificio y la vista elevada del río, privada.

Para 1976, *Catalinas Norte* estará constituida por nueve lotes privados dentro de los cuales se habrán construido un hotel internacional *Sheraton* frente a la Plaza Britania (actual Plaza Fuerza Aérea Argentina) la torre de oficinas denominada “Conurban”, la Torre Confederación Industrial Argentina (ex Unión Industrial Argentina UIA actual Torre Carlos Pellegrini) y la torre “Catalinas Norte”. Asimismo, como se puede apreciar en la “perspectiva general” incluida en la mencionada revista, donde de manera análoga con Nueva York a finales del siglo XIX cuando con el avance de la construcción de los *skyscrapers* Charles Graham representara una vista de la ciudad desde el río inaugurando el término *skyline* para nombrarla, estas torres de oficinas junto con el resto de los futuros proyectos a construir en los terrenos aún vacantes tales como los

ganados para el concurso Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires (SEGBA) y Aerolíneas Argentinas o también los encargos privados para la “Torre Madero”; el “Edificio IBM” y el “Edificio Confederación General Económica,” serán representados conformando un perfil de ciudad con diversos y heterogéneos edificios en altura.

A partir de la descripción de Suárez del conjunto de *Catalinas Norte* “tan antiguo como los *skyscrapers* de *Wall Street*” en el presente episodio se buscará estudiar la configuración que adoptará el sector a través de la arquitectura proyectada al momento de la publicación de la revista *Summa* (1975/76) y así analizar aspectos de una política urbana promotora de la implantación de edificios en torres aislados entre sí que, descartando la relación entre ciudad y arquitectura que la “imaginación de lo popular” había institucionalizado en la década del 1960, irá configurando un paisaje urbano posible de ser pensado como el “*skyline* de Buenos Aires.” (Figuras 86 y 87)



Arriba. Figura 86. Alberto Petrina (1976) “Catalinas Norte. Perspectiva General”
Abajo. Figura 87. Charles Graham (1896) “The Sky line of New York”

3-1-La cuestión del basamento y el “edificio en torre”

“Solamente unas construcciones de una cierta altura pueden dar feliz satisfacción a estas legítimas exigencias.”
Cartas de Atenas (1933) Le Corbusier

El primer número dedicado a *Catalinas Norte* de la revista *Summa* N°96 publicado en diciembre de 1975 comenzaba con un apartado denominado “Arquitrama”. En este segmento, el equipo editorial liderado por la directora general de la revista Lala Mendez Mosquera trataba temas diversos vinculados con la propia publicación, señalaba datos como el índice del costo de las construcciones, reflexiones en torno a “la propiedad intelectual, los plagios y otras etcéteras” y también publicaba un breve ensayo titulado “La angustia de las torres” el cual comenzaba señalando:

“Es ya un lugar común hablar de especulación cuando se trata de la construcción en las grandes urbes, y lo son también las eternas discusiones sobre las neurosis, la delincuencia, la homosexualidad, consecuencias todas del hacinamiento, la falta de aire, de luz, de espacios verdes, de intimidad. Urbanistas, arquitectos, médicos, psicólogos y sociólogos toman cartas en el asunto. (...) Ahora es *L'Architecture d'Aujourd'hui*, en su número 178, dedicado a “Vida y muerte del rascacielos”, quien se ocupa del tema, con motivo del diagnóstico del “mal de las torres”. (...). En las oficinas sin ventanas o en las salas de conferencias de los subsuelos, aunque sean amplias y lujosas *se tiene la impresión de estar en una tumba* afirman las secretarías. Es decir, que si los usuarios no logran hacer oír su voz, “el mal de las torres” seguirá haciendo su cosecha de neuróticos, depresivos o agresivos y los intereses especulativos seguirán obteniendo jugosos dividendos” (Editorial Summa, 1975)

El texto permite observar, por un lado, un enfoque que revela el clima de la época saturado de discursos confusos, contradictorios y hasta absurdos en el que se escribía esta publicación durante uno de los períodos más controvertidos y complejos de la historia reciente argentina que mostró el trágico pasaje de un país movilizadado por una voluntad de cambio aunque corroída por la inquietud social, el autoritarismo y la violencia a una sociedad desarticulada sumergida en una profunda crisis y , por el otro, la resonancia que

tuvieron a nivel nacional ciertos temas del debate urbanístico -arquitectónico internacional, tales como críticas al denominado “Movimiento Moderno” relacionadas con su incapacidad de incluir a los “usuarios” y a la vida “real”⁸⁴ dentro de las decisiones proyectuales; el “desencanto” frente a los beneficios de las edificaciones en altura como también la distinción a nivel local que se establecerá entre dos tipologías edilicias: el rascacielos y el edificio en torre.

A continuación del apartado “Arquitraba”, se encontraba el artículo “Catalinas Norte. Evolución de una idea. Resultados” escrito por Eduardo Jorge Sarrailh, uno de los actores principales vinculados con el proceso de urbanización de *Catalinas Norte* desde la segunda mitad de la década de 1950. Sarrailh a lo largo del ensayo buscaba reconstruir la historia y “evolución” del sector urbano en cuestión. Así, relataba cuando en 1956, bajo la dirección de Francisco J García Vázquez⁸⁵ desde la *Dirección General de Arquitectura y Urbanismo* de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) se había presentado un primer proyecto de recuperación y transformación de la zona inscripta dentro de la creciente área de Retiro de la Ciudad de Buenos Aires “Las Catalinas Norte” en respuesta a su visible deterioro, su confusa configuración y situación de dominio y cuando, en palabras del arquitecto, se había propuesto la construcción de dos “edificios en torre” (y no rascacielos) destinados a centro hotelero y oficinas, con diversos servicios conexos.

El proyecto para *Catalinas* anticipaba la utilización de una forma edilicia aún no regulada en el Código de Edificación vigente hasta ese momento ya que recién en mayo de 1957, la MCBA, bajo la intendencia de Eduardo Hector Bergali (interino) y el ingeniero Jose A Rabuffi como secretario de obras públicas y urbanismo, se sancionaría el decreto ordenanza n°4110 para reglamentar la construcción de “edificios en torre.” La mencionada norma definía a este “tipo especial” a través de diversas especificaciones comenzando por su morfología compuesta de un basamento y una o más torres. Así, por un lado, la torre era caracterizada por su relación con el lote a través de sus fachadas de paramentos verticales separadas de los ejes divisorios del predio una distancia no menor de cuatro metros de manera tal que formara espacios abiertos vinculados al fondo de la vía pública sin interrupciones. Y por el otro, la norma refería a la construcción de un basamento, indicando que, sería optativa y debería ajustarse a lo establecido en “Superficie edificable en los distritos según el área” pudiendo ser materializado a través de “pilotes”

⁸⁴ Nótese que el título del ensayo de la revista francesa “Vida y Muerte del Rascacielos” remite al libro *Muerte y Vida de las grandes ciudades* publicado por la autora estadounidense Jane Jacobs en 1961 donde la autora señalaba: “Este libro es una ataque contra las teorías más usuales sobre urbanización y reconstrucción de ciudades. También es, y muy principalmente, un intento de presentación de unos nuevos principios (...) diferentes y aun opuestos a los que se vienen enseñando en todas las escuelas de arquitectura (...) Es, más bien, un ataque contra los principios y objetivos o fines que modelan la moderna y ortodoxa planeación y reordenación de ciudades” (JACOBS, 1973)

⁸⁵ F García Vázquez director de la *Dirección del Plan Regulador*, Juan Kurchan *Director de la Dirección de Urbanismo*

siendo exigencia del código dejar la “planta baja libre” y cumplir con la altura máxima permitida según la ubicación del predio (desde 14.75m hasta 8m⁸⁶).

Referido a temas tales como la ventilación “de baños, retretes y orinales”, la normativa establecía que estos locales no requerirán iluminación “por luz del día” y su ventilación podría realizarse mediante conductos. En relación a los autos, se mencionaba la obligación de construir garajes en los predios donde las normas generales del Código de la Edificación así lo establecieran. Finalmente, vinculado con las exigencias “De la protección contra incendio” se establecía que debía cumplir con las normas generales planteadas por el mencionado Código, siendo necesarias condiciones de extinción especiales cuando el edificio rebasara los 38 metros de altura. La propia legislación indicaba que el mencionado decreto ordenanza 4110 substituía el capítulo 3.6 del código de edificación vigente hasta ese momento “De los edificios de altura sobreelevada” de manera tal que no se inauguraba una forma edilicia sino que se simplificaba la reglamentación necesaria para construir edificios en altura “institucionalizando” un tipo cuya popularidad y construcción para el uso de oficinas corporativas había aumentado notablemente a nivel internacional desde los años 1950.

A principios del s.XX, habían comenzado a construirse edificios en altura, algunos de ellos considerados como “rascacielos,” para alojar las sedes de grandes corporaciones que ayudarían a consolidar una imagen de Buenos Aires como capital del gobierno Nacional y centro económico-financiero del país. En torno a la Plaza de Mayo, se había instalado el *Railway Building* (1910) de 78 m albergando las oficinas administrativas de las empresas ferroviarias. Hacia el lado norte, en la calle Florida se había ubicado la “Galería Güemes” (1915) con 77m de altura. En la Avenida de Mayo, entre Santiago del Estero y Salta, se había construido el “Pasaje Barolo” (1923) de 90m, entre otros casos. Como ha estudiado Virginia Bonicatto (BONICATTO, 2011, pág. 45), esta disposición dispersa de rascacielos en la ciudad de los primeros años del s.XX respondía a la ausencia de una normativa que especificara una zona delimitada para la construcción de rascacielos ya que, durante estos años, la construcción de este tipo edilicio era mediante el pedido de “permisos especiales” a la Municipalidad circunstancia que había promovido la implantación de este tipo de edificios en zonas acorde a las necesidades de los comitentes , principalmente situadas en enclaves urbanos estratégicos: el Pasaje Barolo como remate de la Avenida de Mayo, el Plaza Hotel en el cruce de Florida y Charcas, el “Edificio Mihanovich” en el nacimiento de la Avenida Alvear, el *Railway Buliding* sobre Paseo Colón .Se trataba de excepciones en donde cada edificio requería autorizaciones especiales que le permitieran construir mayor altura. Sin embargo, esta forma de materializar edificaciones pronto había generado una enorme controversia. Así, en 1911, se había modificado la normativa de construcción vigente estableciendo alturas máximas según el ancho de la calle para regular la altura de los edificios⁸⁷ y, a fines de

⁸⁶ El 13 de diciembre de 1957 se sanciona el Decreto – Ordenanza N° 13.750 en el que se modifica el artículo que reglamentaba la “altura de basamento” especificando los siguientes valores medidos desde la cota “cero” 14.40 a 8.80. Véase Boletín Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, n° 10765, pag 26

⁸⁷ El artículo 61 aclaraba que sólo podrían tener 40m de altura los edificios frente a plazas y aquellos en avenidas o esquinas cuyo ancho excediera los 25m. (BONICATTO, 2011, pág. 50)

1920, se había sancionado un nuevo “Reglamento de Construcciones” (1928) en donde se incluía el ordenamiento de alturas según el ancho de las calles, de las avenidas y las zonas. Como señala Bonicatto (2011), esta realidad legislativa resultaba significativamente diferente a la que se estaba reglamentando durante este período en Nueva York, cuna de la tipología de los rascacielos. En 1916, se había puesto en vigencia la denominada *Zoning Law* que apuntaba a restringir el límite de elevación de los rascacielos a través de la forma del edificio y no de la altura en sí. Se establecía que cuando una edificación alcanzaba cierto nivel debía retranquearse hacia el centro de la manzana disminuyendo su superficie en planta.

La cuestión de la construcción en altura continuaría siendo tema de debate y durante la década del cuarenta, cuando se sancionara en Buenos Aires el *Código de Edificación de la Ciudad* se incluiría una normativa para construir “edificios con altura sobreelevada”. Esta legislación establecía, nuevamente, parámetros tales como: las zonas donde podían construirse, las dimensiones mínimas que deberían tener los predios (MCBA, 1957, pág. 606), el “perfil autorizado” para la fachada e incluía la realización de un complejo estudio de asoleamiento para los cuales se anexaba un diagrama solar que indicaba las distintas coordenadas del sol durante el día.⁸⁸ Sin embargo, continuaba con una política urbana que establecía alturas de fachadas y líneas límites pero no formas urbanas. Por su parte, en 1944, inspirado en la legislación norteamericana (MOUCHET, 1969, pág. 44), se había sancionado el decreto –ley 9434 en donde se autorizaba a la MCBA a establecer restricciones al dominio con fines urbanísticos con miras a poder normalizar un principio de regulación conjunta para toda el área metropolitana. La previsión se limitaba a un aspecto solamente: la zonificación. Si bien estos acuerdos nunca llegarían a celebrarse, la idea serviría como antecedente y sería retomada en 1958.

Ahora bien, la ordenanza para “edificios en torre” confeccionada por la Comisión del Código de la Edificación en 1957 expresaba la voluntad de:

“admitir formas de edificios inscribibles en prismas ideales, simples donde un fuste se levante alejado en cierta medida de los ejes separativos entre predios, para dar cabida a espacios abiertos que vinculen el fondo central de la manzana con la vía pública, sin contener patios interiores para servir a locales habitables.” (MCBA, 1957, pág. 606)

El propósito de la reglamentación para construir “edificios en torre” era estimular:

“el englobamiento o la unificación de predios, con lo que se obtendrán terrenos de dimensiones amplias que permitirán el desarrollo de programas arquitectónicos racionales y adecuados al desenvolvimiento futuro de la ciudad.” (MCBA, 1957, pág. 606)

⁸⁸ “La extensión de sombra proyectada por la parte sobreelevada del edificio, afuera de la que corresponde a uno que no rebase la altura de fachada, no disminuirá el asoleamiento durante dos horas comprendidas entre las 10 y las 14, en los equinoccios, sobre los siguientes elementos: la vía pública, el frente y los planos horizontales al nivel del arranque del Fondo, para cada predio próximo” (MCBA, 1957, pág. 606)

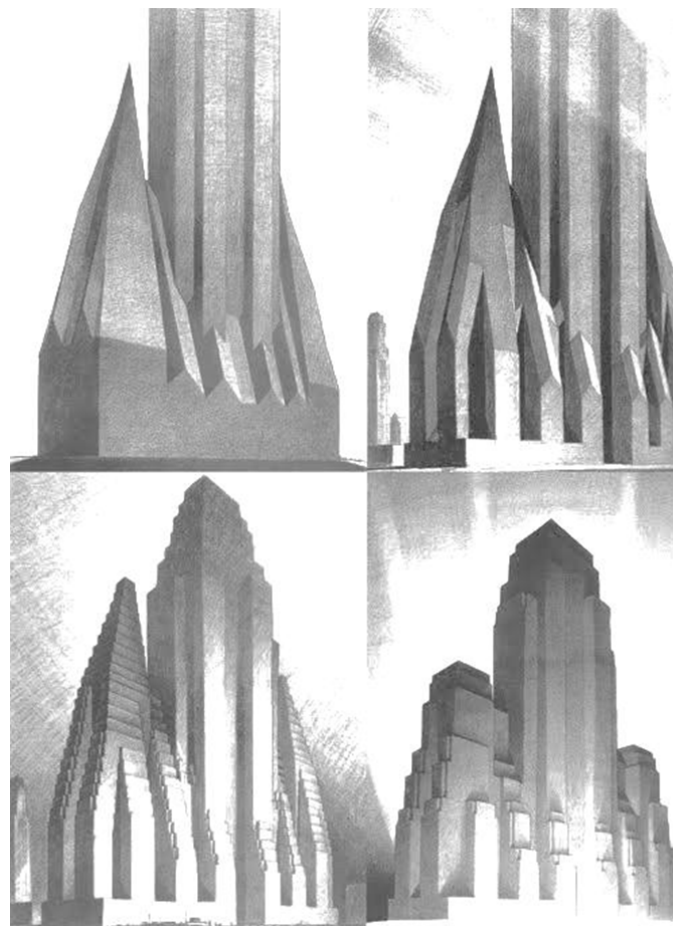
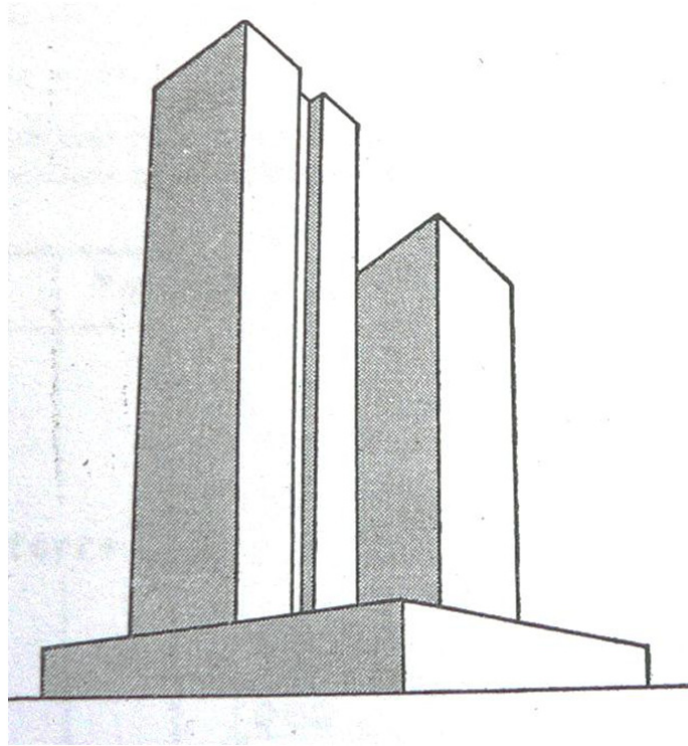
En este sentido, el decreto 4110, a diferencia de sus antecedentes, ya no sólo incluía líneas límites para construir ciudad sino que también introducía la idea de “forma” tal como se puede leer en el decreto y observar en el esquema propuesto para ilustrar la legislación, aspectos que traen a la memoria la mencionada legislación norteamericana.

Justamente, en el anexo gráfico de la normativa, el “edificio en torre” es explicado mediante una volumetría, pensada a escala peatonal y vista desde un enfoque de “contrapicado” que recuerda los dibujos del arquitecto estadounidense Hugh Ferriss, titulados como “*Evolution of the Set back Building*”, ampliamente expuestos y publicados desde 1922, que habían funcionado de inspiración para entender las reglas de la ley de Nueva York de 1916, no como una restricción, sino como “un principio de forma” (SKYCRAPER.ORG) para el desarrollo de los nuevos y modernos *skyscrapers* del siglo XX. (Figuras 88 y 89)

Sin embargo, no todo era arquitectura norteamericana. Como recuerda el arquitecto Juan Manuel Borthagaray⁸⁹, varios fueron los temas dentro del debate de la época que pudieron funcionar como catalizadores de la sanción de la mencionada normativa para la construcción de “edificios en torre”. Por un lado, el arquitecto señala que se percibía “un clamor popular contra el 8.66 y los patios de aire y luz” ya que durante esos años se venían construyendo gran parte de los “edificios de categoría” en zonas como Barrio Norte con una tipología que, para finales de la década de los años 1950, ya evidenciaba sus falencias vinculadas con una mala iluminación y ventilación. Por el otro, había desde los capitales privados “presión por parte de las inmobiliarias de aumentar la densidad tolerada para poder producir por diferencia rentabilidad del suelo” y una política de renovación urbana que abalaba este posicionamiento buscando aumentar el Factor de ocupación del terreno (FOT) reduciendo el Factor de ocupación del suelo (FOS). Asimismo, la tipología de “edificio en torre” permitía materializar una arquitectura, nombrada por Borthagaray, como “arquitectura objeto”, asociada con los proyectos de arquitectos considerados modernos como Le Corbusier quien, justamente, entre otros temas, en sus teorías abogaba por la construcción de “volúmenes puros” y la utilización de “plantas libre sobre pilotes”.

Borthagaray subraya que durante estos años la configuración de la ciudad de Buenos Aires evidenció notables cambios: lotes ubicados en zonas céntricas con usos como cines, garajes o las pocas industrias que aún existían fueron vendidos por resultar financieramente atractivos para construir edificios tanto de vivienda como de oficinas. Así, señala dos casos significativos de este período proyectados bajo estas ideas que “estaban en el aire” antes de la sanción del mencionado decreto ordenanza y que fueron modificados a partir de la nueva normativa.

⁸⁹ Entrevista realizada Martes 7 de Octubre 2014, 17.00hs en su domicilio en Capital Federal.



Arriba. Figura 88. Volumetría propuesta dentro de la Reglamentación para la construcción “Edificios en Torre” Decreto Ordenanza N°4110 (1957)

Abajo. Figura 89. Hugh Ferriss, "The New Architecture" The New York Times Magazine (1922)

Un ejemplo de viviendas que menciona Borthagaray es la Torre Sudamérica proyectada por el arquitecto Arturo Dubourg “quien trabajaba en estilo francés” pero a mediados de los años 1950 presentó una propuesta para un edificio “moderno” durante la gestión de Jorge Vivanco en la MCBA y “entonces sacaron todas las cuentas de sombras y demás permitiendo la aprobación del proyecto ya que existía en el código desde tiempo atrás un apartado sobre edificios de altura sobreelevada.”

Otro caso es la torre “Mirafiori” de la empresa *Fiat Concord*, filial argentina de la firma italiana, que hacia el año 1954, planeó la construcción de un edificio para sus oficinas en el centro de Buenos Aires adquiriendo en 1955 un terreno sobre la calle Cerrito en la esquina con Viamonte, buscando una ubicación estratégica, simbólica, frente a la Avenida 9 de Julio y junto al Teatro Colón. (Figuras 90 y 91)

No es casual que los comitentes de estos “edificios de altura sobreelevada” y luego torres fueran empresas de seguros tales como Sud América o automotrices como *Fiat*. Con el nuevo gobierno a cargo, la política de apertura al capital extranjero vigente promovería los negocios a nivel internacional en mayor medida que en años anteriores. Tal como señala el historiador Alain Rouquie (1981):

“Así lo atestigua la composición del gabinete. Junto a hombres provenientes de las familias tradicionales, de los grupos oligárquicos como los ministros de Relaciones Exteriores (Podestá Costa), de Obras Públicas (Pedro Mendiondo) o de Justicia (Laureano Landaburu), el mundo de los negocios estaba ampliamente representado. El ministro de Comercio (Juan Llamazares), asesor de la Bolsa de Comercio, el ministro de Industria (Álvaro Alsogaray) y el de Economía (Eugenio Blanco) eran miembros del directorio de numerosas empresas argentinas y extranjeras (...) El cambio político iba entonces acompañado por una nueva orientación de la política social y un retorno a la ortodoxia económica. En pocas palabras, a través del proceso de “redemocratización” se operaba una restauración de los grupos dirigentes hechos a un lado por Perón. Los dueños del país volvían a tomar en sus manos las riendas del estado.” (ROUQUIÉ, 1981, pág. 130)

Reflejo de la política de apertura al capital extranjero, y frente a la necesidad de construir las sedes de las empresas internacionales recientemente instaladas, con la sanción de la normativa en 1957 para la construcción de “edificios en torre”, la MCBA facilitó tanto los mecanismos institucionales propios de la normativa edilicia para construir más edificios de esta tipología como también ampliar los proyectos ya aprobados de “edificios de altura sobreelevada”. Así, mientras que la “torre Mirafiori”⁹⁰ de la empresa *Fiat* adquirió un nuevo diseño a través de un llamado a concurso ganado por los arquitectos Rafael Amaya, Miguel Devoto, Alberto Lanusse, Eduardo Martín y Augusto Pieres, socios en uno de los estudios que posteriormente se especializarían en “arquitectura para oficinas”, la torre de la empresa de seguros Sud América⁹¹ también fue modificada ampliando el proyecto original. Como recuerda Dubourg en su libro de memorias sobre su trayectoria profesional:

⁹⁰ La construcción comenzó en 1961 y finalizó en 1964

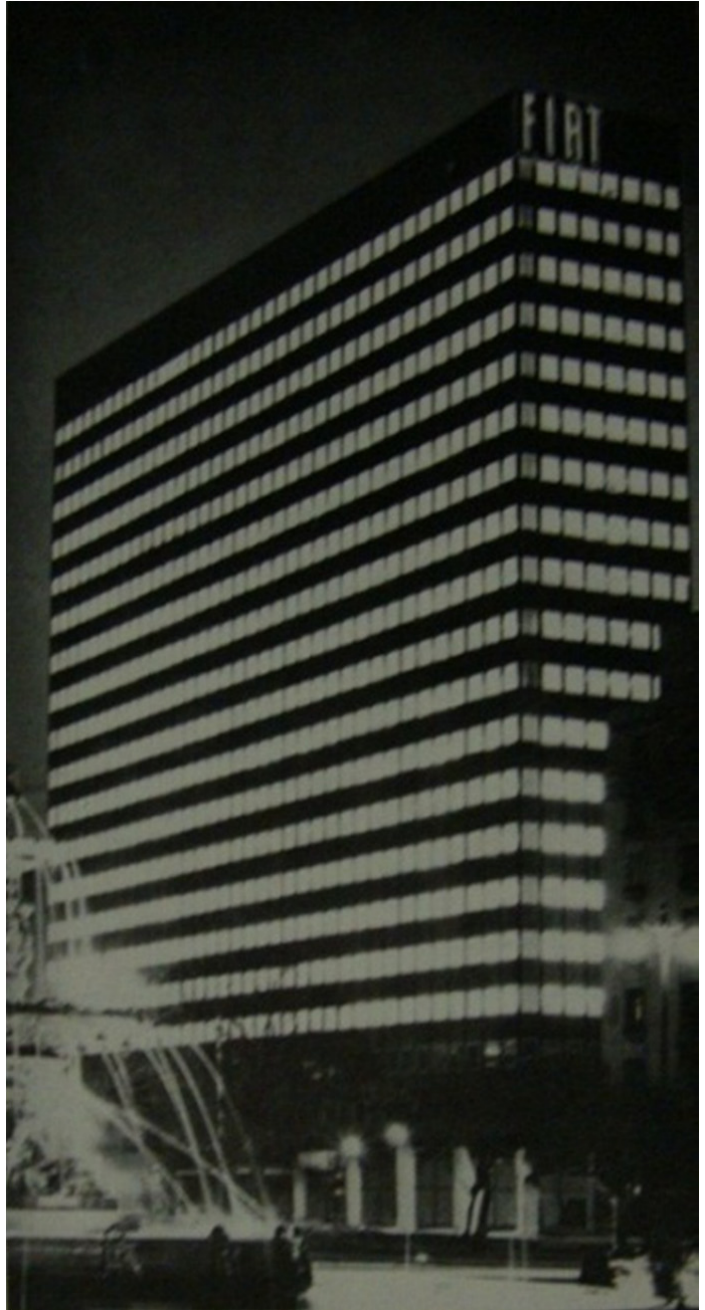
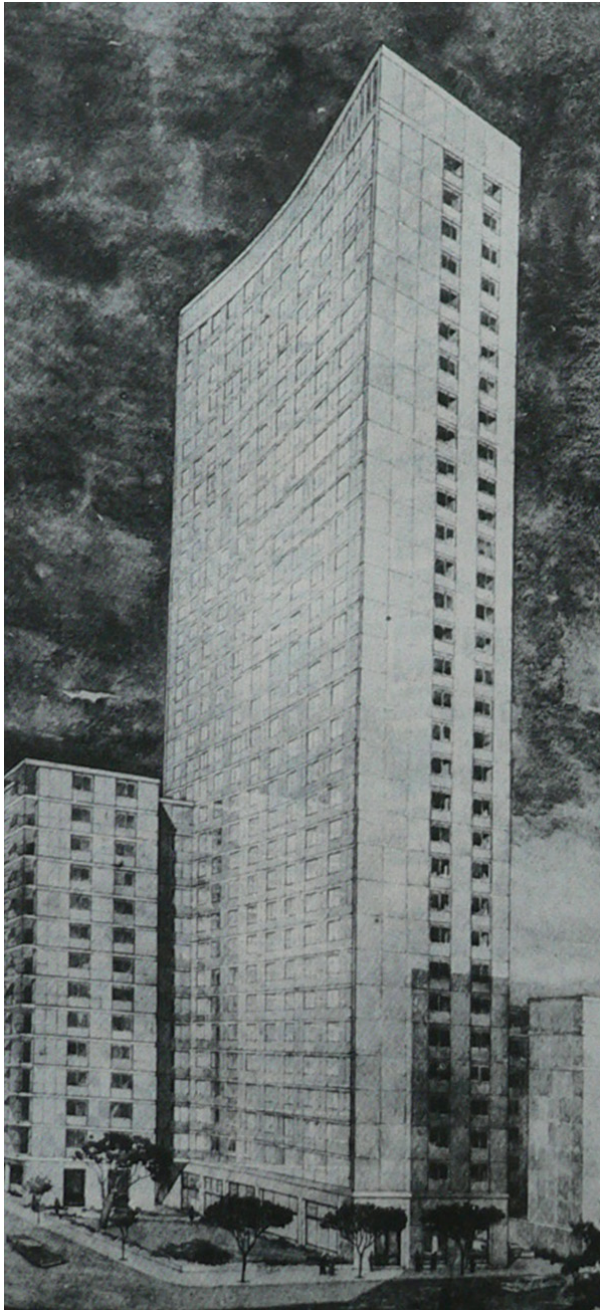
⁹¹ La construcción comenzó en 1957 y finalizó en 1964

“En el edificio en torre “Sud América” que mi gran amigo Carlos Robirosa programó para la compañía del mismo nombre, en propiedad horizontal, lo tuve también como asesor comercial. Fue proyectado originalmente en un solo block con patios interiores de acuerdo a la legislación en vigencia para la avenida 9 de julio, sobre la que daba el terreno por uno de sus lados. En el interín surgió la nueva reglamentación para edificios en torre. Mi colega y colaborador Arquitecto Juan F Arrastia –en reemplazo del suscripto en la Comisión del Código de Edificación- designado junto al Arquitecto Pablo Moreno por la Sociedad Central de Arquitectos, tuvo junto a su colega una brillante intervención, programando dicha reglamentación que se aplicó por primera vez en un nuevo proyecto, que de tal modo reemplazó al anterior. Hoy ese edificio, con sus treinta y cinco plantas se destaca en la Av. 9 de Julio y Posadas.” (DUBOURG, 1986, pág. 91)

En este sentido, las torres mostraron importantes diferencias frente a otros edificios en altura que se construían hasta el momento de la sanción del decreto–ordenanza N°4110, según el cual, como analiza Jorge Francisco Liernur (2005) “de algún modo” los rascacielos a diferencia de:

“(las torres) respuestas desencantadas a las demandas de máximo aprovechamiento del suelo, máxima eficiencia funcional y máxima ganancia, correspondientes al estadio maduro de las operaciones inmobiliarias modernas de tipo estándar” se buscaba conservar “un halo mítico vinculado a la humana voluntad de proyectarse a los cielos.” (LIERNUR J. F., 2005, pág. 119)

A través del estudio del decreto–ordenanza n° 4110 y con la consecuente “institucionalización” del “tipo torre” se puede señalar la incorporación de herramientas legales que permitieron materializar las ideas arquitectónicas que los organismos de la MCBA dedicados a la urbanización de la ciudad estaban desarrollando. Mediante el análisis de esta normativa se pone de manifiesto una forma de operar en la ciudad que en coincidencia con la nueva política neoliberal de recuperación económica adoptada por el gobierno de facto a cargo para esos años para captar capitales extranjeros, buscó habilitar en el país la construcción de una imagen de “arquitectura internacional” de prismas puros, plantas bajas libres sobre “pilotes” para aumentar la densidad de construcción y en consecuencia mejorar la rentabilidad del suelo características propias de las urbanizaciones de las grandes metrópolis.



A la izquierda, Figura 90. Torre Sudamérica Arq. Dubourg (1957-1964) A la derecha, Figura 91. Torre Mirafiori (1961-1964)

3-2-El concurso para la UIA

“Brindar el ámbito donde intercambiar ideas, organizar aspiraciones y propiciar normas equitativas, es decir, el medio donde armonizar puntos de mira disímiles y escoger orientaciones progresistas, es la finalidad que lleva a la UNION INDUSTRIAL ARGENTINA a construir EL EDIFICIO DE LA INDUSTRIA. Al cristalizar esa esperanza sabe que colabora en mucho al bienestar social del país”

Bases del concurso UIA (1968)

A continuación del ensayo de Sarrailh, la revista *Summa* presentaba un artículo sobre el “Edificio de la Confederación Industrial Argentina” (actual Torre Carlos Pellegrini). Originariamente conocida como Edificio *Unión Industrial Argentina* (UIA), el cambio de nombre reflejaba la crisis política vivida en el país durante esos años que había vehiculado una fusión, obtenida luego de arduas negociaciones durante 1973, entre la *Confederación General de la Industria*, rama fabril de la *Confederación General Económica* (CGE) y la UIA acordándose la desaparición de las respectivas denominaciones y el nombramiento del conjunto como *Confederación de la Industria Argentina* (CINA).⁹² El artículo presentaba diversos documentos tales como fotos, planos y detalles constructivos de la recientemente inaugurada torre de oficinas (1974) que junto con una memoria descriptiva escrita por los arquitectos proyectistas ponían de manifiesto la materialización de la normativa para “edificios en torre” en *Catalinas Norte* durante el enrarecido clima de la década de 1970.

En julio de 1968, la UIA, tal como se podía leer en el diario *La Nación* (La Nación, 1968) en el apartado “La actualidad en pocas líneas”, había llamado a un *Concurso Nacional de Anteproyectos para el nuevo local de la Unión Industrial*, organizado por la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) y abierto para todos los profesionales con títulos expedidos por cualquier Universidad Nacional del país o habilitados para ejercer la Profesión con el objetivo de construir su nueva sede en la (UIA, 1968) zona de *Catalinas Norte*

⁹²Sin embargo, la CINA nunca podría salir de su estado de sociedad en formación y justamente durante los años de la mencionada publicación, el gobierno dispondrá la intervención de las entidades empresarias y obreras, la fusión quedará sin efecto y la UIA recuperará su personería jurídica (UIA)

bajo la premisa que pudiera representar “la mejor demostración arquitectónica de los adelantos técnicos y de la fuerza creadora de la imaginación de todos los profesionales arquitectos argentinos.” (UIA, 1968)

Durante estos años, los concursos de arquitectura en la Argentina, como modalidad para acceder a encargos tanto públicos como privados, eran una práctica muy frecuente vinculada con la profesión⁹³. En gran medida, los concursos de arquitectura habían logrado alcanzar un importante poder de convocatoria como consecuencia de los diversos procesos de delimitación entre los profesionales ingenieros y arquitectos tales como, a principios de siglo XX, la creación de la SCA que difundiría concursos entre sus asociados y redactaría su primer reglamento; posteriormente, la organización de un Consejo Profesional de Arquitectura (CPAU) (1944); la creación de una Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) independiente de las Ciencias Exactas (1948) y de la Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos (FASA).⁹⁴ Asimismo, avanzada la década del '50, junto con cambios en los mecanismos de otorgamiento de encargos públicos (hasta este momento la mayor parte de la producción de proyectos y obras estatales estaban a cargo de Organismos o Direcciones Municipales y Nacionales) se favorecerá y multiplicará la realización de concursos. Tal es así que, entre 1957 y 1966 se registrarán los picos más prolíficos de concursos dentro de la historia de la arquitectura del país (SCHERE, 2008). Entre los diversos temas convocados, serán frecuentes los planes urbanos, las obras de infraestructura como estaciones de ómnibus, equipamientos educativos y culturales pero también los programas complementarios de los grandes establecimientos fabriles que se estaban implantando en el país como consecuencia de la sostenida expansión industrial que se prolongó hasta mediados de la década de 1970 (SIKKINK, 2009, pág. 4). Junto con esta política de establecimiento de nuevas empresas en el polo industrial del Gran Buenos Aires (GUTMAN, M; HARDOY, Jorge E, 2007, pág. 227) se buscaba desarrollar un “polo terciario” en los centros urbanos de la Capital Federal para situar las oficinas de las firmas recientemente instaladas.

En 1961, la empresa automotriz multinacional *Peugeot* había llamado a concurso internacional para construir en la esquina de la Avenida Libertador General San Martín y la calle Esmeralda de la Ciudad de Buenos Aires, el “Edificio más alto de Sud América” con destino a oficinas para grandes empresas con un Centro Comercial y Cultural. Si bien la voluntad de los promotores era realizar la construcción “de un edificio que se destacara por su gran altura”, de un “rascacielo”, en las bases del concurso se indicaba que debería “tenerse en cuenta todo lo estipulado en el capítulo IV Reglamentación Edilicia para los edificios en

⁹³ El primer antecedente de este mecanismo se registra en 1825 cuando el recientemente nombrado jefe de la Dirección de Ingenieros Hidráulicos, el ingeniero inglés James Bevans, decide organizar un “Concurso de Proyectos de Gobierno” para la realización de una cárcel. En efecto, de manera análoga con el llamado a concurso de la UIA, en dicha oportunidad también se había publicado en un periódico de la época, *El Argos* de Buenos Aires, la convocatoria a los profesionales interesados en participar. El aviso resulta poco exitoso ya que tiene un sólo participante (el propio Bevans) y el edificio finalmente no se construye. Sin embargo, inaugura la incorporación al país de un mecanismo frecuentemente utilizado por las Academias europeas como también otro tipo de relación entre Organismos Municipales y encargos públicos.

⁹⁴ A partir de 1988 denominada FADEA.

torre”⁹⁵ (Foreign Building and investment Company S.A, 1961) en donde justamente se hacía referencia a los ya mencionados temas del decreto ordenanza 4110: los límites establecidos por las líneas del predio y la materialización “optativa” de un basamento. Sin embargo, la invitación a elaborar un “monumento” estaría explícita en las bases del concurso y consecuente con la idea de materializar un “rascacielos” y no un “edificio en torre”, el proyecto ganador presentará una imagen de “prisma puro,” sin basamento. (Figura 92)

La promoción de este concurso y el proyecto ganador provocará un enorme debate dentro de la comunidad arquitectónica. Como se puede observar en la revista Summa N°1 de 1963, diversos profesionales expresarán su postura respecto al tema en cuestión. El arquitecto Francisco Bullrich (1963) en el artículo “Comentarios sobre el Concurso Peugeot” cuestionará la decisión del jurado “cuyo criterio en materia de diseño urbano no se ha podido vislumbrar con claridad a través de sus críticas y en sus elecciones” (BULLRICH, 1963, pág. 93) ya que el edificio a construirse generaría visuales de “una torre que dudosamente puede agregarle gracia y orden al conjunto” como también los problemas asociados al caudal de tránsito que un “edificio de estas condiciones” provocaría.

Asimismo, Suárez en otro texto publicado en la misma revista titulado “Los aspectos urbanos del edificio *Peugeot*” también mencionaría su preocupación respecto al impacto dentro de la ciudad que podría generar un proyecto de la escala del edificio *Peugeot* pensado como “rascacielo”, como “medio expresivo” tomado como una realización “única y excepcional.” El enfoque de la autora señalará las consecuencias indeseadas sobre el tejido urbano adyacente que podría generar un emprendimiento de tal magnitud situado en una zona ya consolidada de la ciudad trayendo a la memoria el área del Bajo Manhattan en Estados Unidos cuyo perfil edificado había sido materializado durante la “entusiasta carrera de construir rascacielos sobre pequeños lotes” pero que, al momento de la publicación, evidenciaba problemas asociados con la construcción no regulada de esta tipología: proyección de grandes sombras, desequilibrio del valor de la tierra, destrucción de la escala del entorno “perturbando así la coherencia formal de la ciudad”. Con la imagen del rascacielos de Peugeot como un “*skyscraper de Manhattan*” concluía su ensayo y señalaba:

“Nuestro futuro edificio es, sin duda, una empresa espectacular, pero un planteo más modesto podría haber sido más ambicioso (como por ejemplo el haber contribuido a materializar el conjunto ya proyectado de *Catalinas Norte*) siempre que llevara en sí el germen de una visión integrada del futuro tejido de nuestras ciudades.” (SUAREZ, “Los aspectos urbanos del edificio Peugeot”, 1963, pág. 94)

⁹⁵ “Edificio en Torre. Art.75- Deben utilizarse las prescripciones para “edificio en torre” que permiten y determinan un tipo especial de edificación, compuesto de basamento y una o más torres, con lo que se puede alcanzar mayor altura” Véase (Foreign Building and investment Company S.A, 1961, pág. 42)

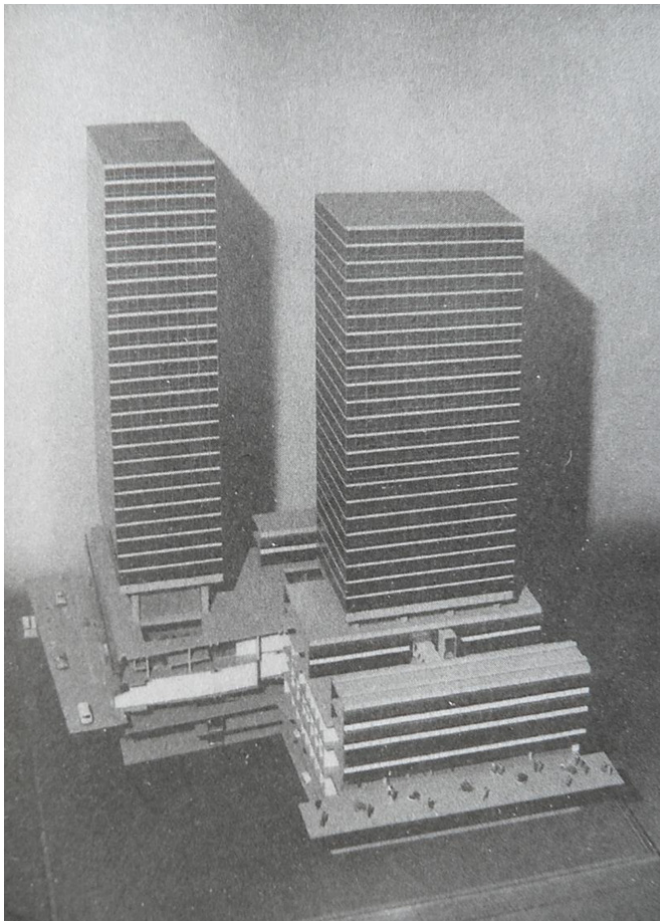
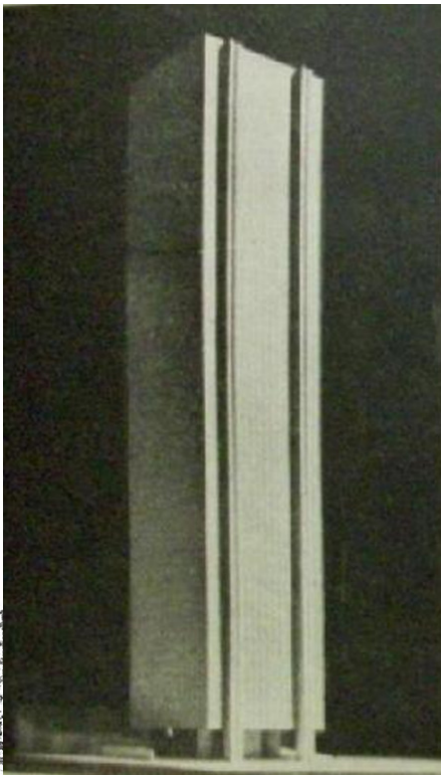
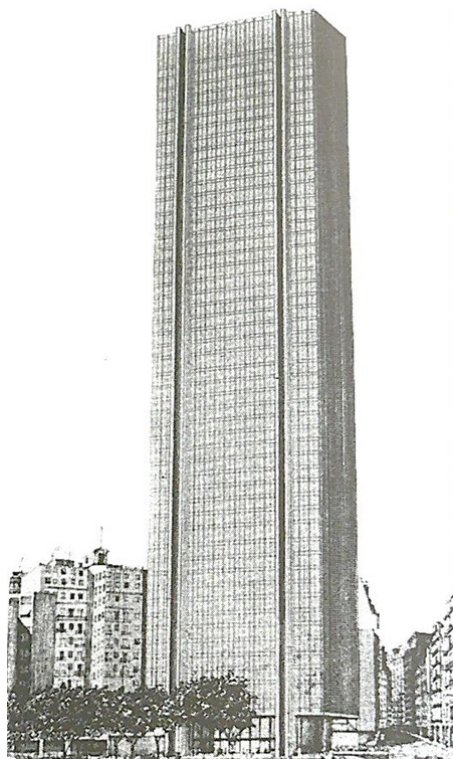
Por su parte, casi diez años más tarde, en 1975, Sarrailh , en el ensayo del suplemento doble dedicado a *Catalinas Norte* de la revista Summa, encontraría materializadas en las premisas de este concurso sus primeras ideas propuestas en 1957 para la urbanización de *Catalinas Norte*, principalmente por la premisa de construir un edificio “símbolo”:

“Más adelante, en 1957, el proyecto mantiene en sus lineamientos generales pero se lo altera en un sector al introducirse la idea de que Buenos Aires debería contar con una “señal” identificatoria o símbolo perceptible desde la distancia. Así surge la concepción de crear un volumen articulado central de 60 o 70 pisos, hecho inusual en Buenos Aires, ligado estructuralmente a un basamento inferior. Esta idea quizá haya sido retomada más adelante para el concurso del Edificio Peugeot, con la diferencia de que el mismo se asentaba sobre un amplio terreno por dentro del tejido urbano ya creado, por lo tanto, no en la forma que se preveía el gran volumen propuesto para Catalinas Norte, donde todo el conjunto bajo o semibajo actuaba de gran basamento a la elevación y la circulación vehicular que generaría estaba resuelta de antemano.” (SARRAILH, 1975, pág. 19)

Otro ejemplo significativo se puede mencionar cuando, en 1962, el “Jockey Club” llamaba a “Concurso Nacional de Anteproyecto e ideas Mixto” (abierto y por invitación) para la construcción de su nuevo edificio en el antiguo solar de la calle Florida y Tucumán, donde, nuevamente, en las bases del concurso se indicaba: “El edificio objeto de este concurso deberá ser proyectado respetando las exigencias expresas del Código de Edificación de la ciudad de Buenos Aires (...) no deberá contar con las obtención de excepciones” (Jockey Club Argentina, 1962, pág. 33) incluyéndose también la reglamentación para “edificios en torre”. Sin embargo, en este caso, el proyecto ganador a cargo del arquitecto Mario Roberto Álvarez cumpliría con la morfología originaria propuesta para el tipo “torre” y el proyecto presentaría un basamento integrado por galerías comerciales semienterradas del cual emergían dos torres.⁹⁶ El edificio finalmente no funcionaría como sede de la mencionada institución pero, para 1973, se construiría un proyecto que en esencia mantendría las propuestas desarrolladas para el mencionado concurso (SCHERE, 2008, pág. 298). Como señalan los arquitectos Claudia Shmidt y Silvio Plotquin (2014) este edificio, posteriormente conocido como “Las galerías Jardín de Buenos Aires,” surgiría:

“de procesar la pintoresca tipología porteña de “galería” – una calle comercial internada en los resabios del tejido o bien entramada por los vericuetos de los programas corporativos- liberando la apariencia de la lógica eficientista del capital y del consumo” (SHMIDT, C; PLOTQUIN, S, 2014, pág. 37)

⁹⁶ “Se trata de un complejo compuesto por un basamento de cuatro grandes torres que toman la totalidad del terreno en las que distribuyen los locales que integran la sede social del club y dos torres de oficinas una de 30 pisos sobre la calle Florida de 120m de altura y otra de 25 pisos de 103m sobre la calle Tucumán. Por debajo del club, con amplios accesos y visuales desde Florida y Tucumán, en dos niveles semihundidos se desarrolla una galería comercial de 164 locales. Debajo de las galerías se ubicaron dos garajes automáticos totalmente independientes de 220 automóviles cada uno para el club y las oficinas respectivamente. El proyecto abarca un total de 94.000m² de los cuales 22.000m² corresponden al club” Véase (Summa N°1, 1963, pág. 108)



Arriba. Figura 92. Concurso Peugeot (1961) Perspectiva y Maqueta del proyecto ganador, arquitectos Aflalo-Croce-Gasperini de Brasil.

Abajo. Figura 93. Concurso Jockey Club (1962). Perspectiva del proyecto ganador (MRA) y maqueta del proyecto construido(1973) (SHMIDT, C; PLOTQUIN, S, 2014)

El proyecto evidenciaba una interpretación de la tipología de “basamento y torre” con la que se obtenía un edificio de uso administrativo regido por los dictámenes del mercado pero pondrá de manifiesto una operación proyectual, como Shmidt y Plotquin (2014) observan, de “reinterpretación de la realidad económica local y el espacio construido” pensada para que, tanto consumidores como empleadores gozaran de amplitud y mayores superficies disponibles. (Figura 93)

Ahora bien, Sarrailh (1975) en su mencionado texto sobre la “evolución” de *Catalinas Norte*, comentaba que, en coincidencia con los cambios políticos en la Administración Comunal (1966) y con la ruptura y desintegración de la OPRBA, se había encomendado a la “Dirección de Arquitectura y Urbanismo” a cargo por esos años la reestructuración del trazado de *Catalinas Norte*, simplificándolo y asignándole nuevas codificaciones de manera tal que resultara “más atractivo” para los inversionistas. Como recordaba el arquitecto Ernesto Katzenstein (también activo protagonista de la materialización de edificios en la zona en cuestión tales como el Conurban), en el segundo número de la mencionada edición especial de la revista Summa, durante el momento de urbanización de *Catalinas* en la década de 1960:

“Mucha gente creía que eso (*Catalinas Norte*) iba a ser un fracaso o sea que no era tan obvio que ese iba a ser un lugar de prestigio como es ahora (1976). Durante mucho tiempo fue un negocio inseguro y mucho más para edificios de vivienda. Nosotros hicimos hace mucho tiempo consultas concretas a tres firmas inmobiliarias y dijeron que les parecía un lugar marginal. O sea que lo que hoy parece muy obvio, entonces no lo era tanto.” (KATZENSTEIN, 1976, pág. 48)

De manera tal que, como mencionaba Katzenstein, durante este nuevo clima político y motivado por la “sensación del negocio inseguro” que significaba invertir en la zona, el gobierno de facto a cargo durante esos años pondrá en vigencia la aplicación de nuevas “Normas Urbanísticas de Catalinas Norte” mediante la Ordenanza Municipal N° 22.973/67 en donde, sobre la base de una subdivisión del terreno que mantendría en “líneas generales” el proyecto original, se ponía en venta, por medio de una licitación pública, nueve lotes de los cuales uno sería adquirido por la UIA.⁹⁷

Durante los primeros meses de 1968, la *Unión Industrial* había firmado un contrato con la SCA para la organización de un “Concurso Nacional de Anteproyectos” y mediante sorteo el arquitecto Federico A. Ugarte⁹⁸ (asesor en el concurso de *Peugeot*) sería nombrado como profesional a cargo para desarrollar las bases que, en julio de ese año, serían aprobadas por la institución y dadas a publicidad. Sin embargo, como se puede observar con la sanción de la Ordenanza N° 23.804, “Modificación a las normas sobre

⁹⁷ Los predios serán asignados a Impresit Sideco, Aerolíneas Argentinas, UIA, Conurban, Kokourek SA, IBM, Segba y Sheraton. La venta del terreno de la UIA se efectuó por la suma de M\$N 102,192.418

⁹⁸ Presidente de la SCA durante 1958. Presidente de la Federación Panamericana de Arq.1960 (GUTIERREZ, 1993)

Construcción en un predio de *Catalinas Norte*,⁹⁹, en agosto de ese mismo año y en respuesta al expediente n° 76.571 / 1968 presentado por la *Unión Industrial Argentina* (UIA) en donde se solicitaba “la introducción de modificaciones y ampliaciones a las normas que regulaban la construcción del predio de su propiedad (...) a fin de canalizar *mayores posibilidades arquitectónicas* para los participantes en el concurso nacional que la UIA había programado para la construcción de su sede en dicho predio,” se sancionaría una nueva ordenanza que ,entre otros temas, modificaba las normativas vigentes sobre “los retiros para formar jardín”, el sector “guarda automotores” junto con la “altura”, “área edificable” y los patios de los *basamentos*.¹⁰⁰ Así, el rol e incumbencia de los capitales privados en las decisiones de política urbana quedaban en evidencia con la “cuestión del basamento.”

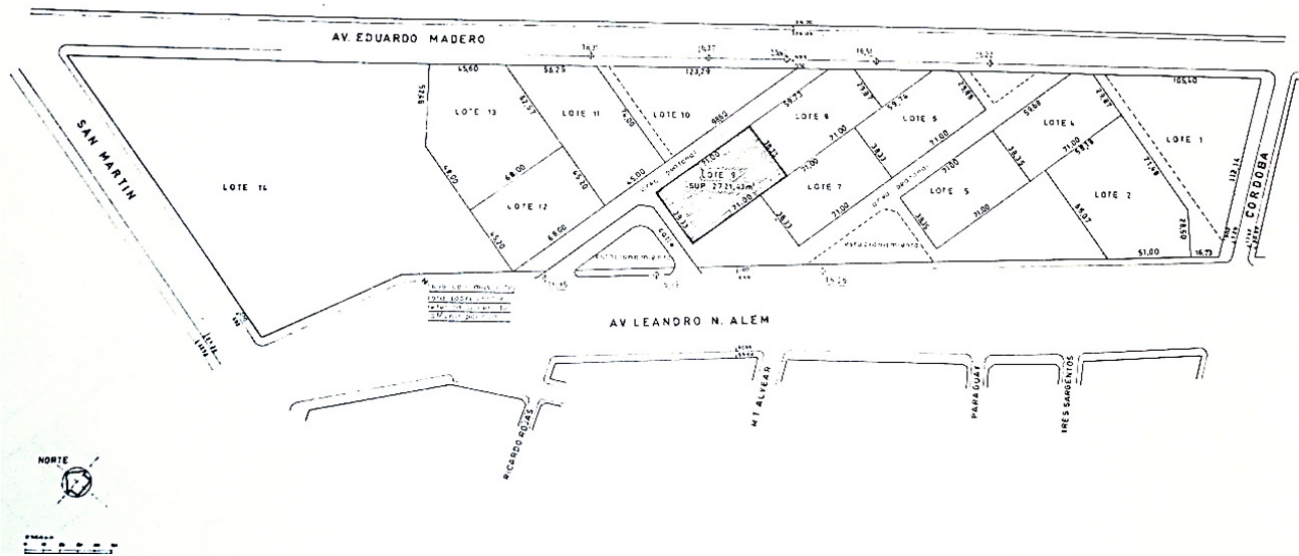
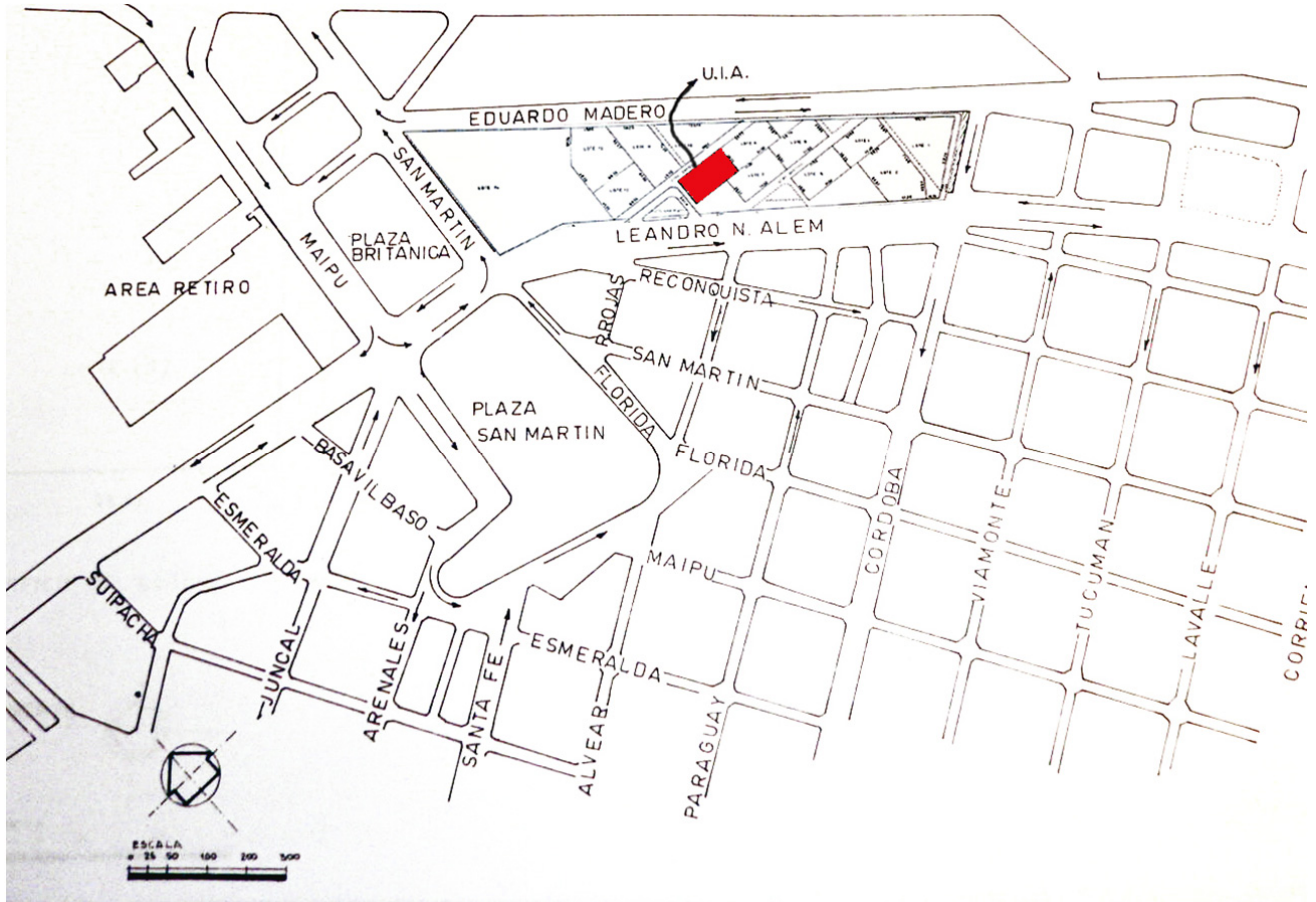
En este sentido, las bases del concurso de la UIA y sus reglamentaciones permiten observar ciertas continuidades y rupturas con el proyecto de la OPRBA. Las premisas de diseño manifestaban cierta aprobación de la propuesta original de consolidar un basamento con galerías comerciales, edificio en torre mirando hacia el río y privilegiando sus cuatro orientaciones. Asimismo, se establecía la obligatoriedad de ajustarse a las regulaciones y normas tales como: la idea de vinculación con la Zona Centro mediante un conjunto de puentes peatonales sobre Alem; el loteo de los predios respetando la orientación establecida y la volumetría edilicia conformada de un basamento “obligatorio con una altura fijada de +11.60m y sobre éste una torre de altura mínima de 73m”¹⁰¹ (basamento modificado según la mencionado ordenanza N°23.804). No obstante, rechazaban la idea de un nivel elevado separando los usos peatonales y circulatorios ya que el basamento, antiguamente pensando como equipamiento de las “masas,” era ahora de uso exclusivo de los usuarios del edificio.

Finalmente, en diciembre de 1968, el suplemento de *Arquitectura y Construcción* del diario *La Prensa* informaba los ganadores. El concurso de la UIA, a pesar de haber sido de carácter nacional, no había tenido mucha convocatoria fuera de Buenos Aires. De un total de veintiséis anteproyectos presentados, veintiuno fueron entregados en la Sociedad Central de Arquitectos (SCA), dos en el Consejo Profesional de la Provincia de Buenos Aires (CAPBA), dos en el Centro de Arquitectura y Construcción de Rosario y uno en la Sociedad de Arquitectos de Tucumán. (Figuras 94, 95, 96, 97,98).

⁹⁹Promulgada en 1968 bajo la presidencia de facto de Tte. Gral. Juan Carlos Onganía, la intendencia municipal del General de Brigada (RE) Manuel Iricibar y el Secretario de Obras Públicas y Urbanismo Arq. Máximo Alberto Vázquez Llona

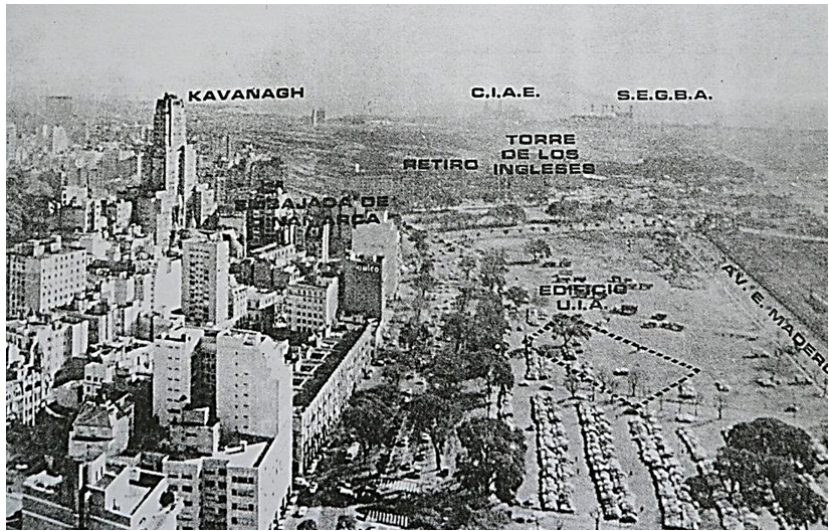
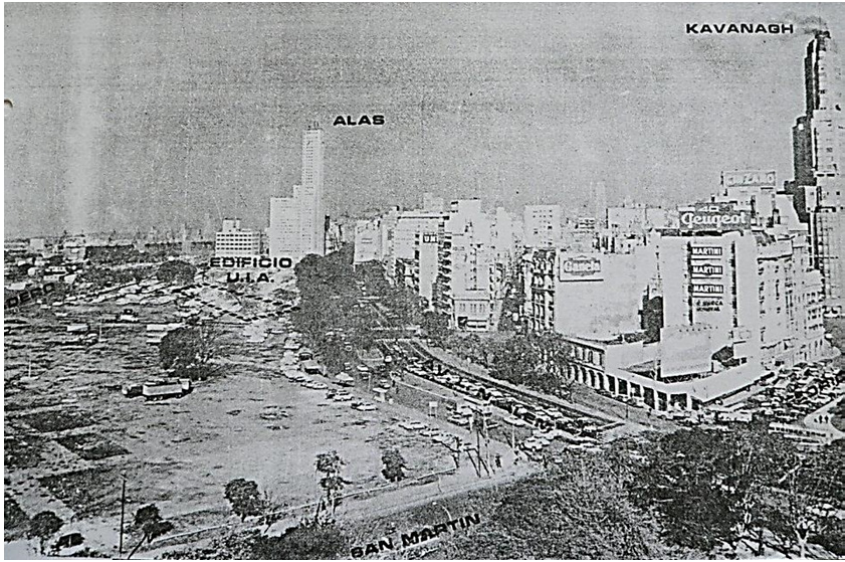
¹⁰⁰ “7. Altura de la edificación de los predios: a) altura de basamento: Se suprime el último párrafo que dice: Sobre el plano horizontal o azotea del basamento no puede haber construcción alguna salvo la torre en los casos que así se autoriza. 8. Área edificable en los predios: a) En Basamento (se agrega) 4) En los predios 16, 17, 18,19 se podrá adoptar la variable indicada en el plano de la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo (...) 10. Patios en edificios de la Zona Ux: (se agrega) a) En los basamento de los lotes 16,17,18,19 se permitirá como variante patio mancomunado (...)e) se admitirá sobre el basamento construcciones livianas y transparentes, que podrán alcanzar la cota de 14.60m debiéndose alejar del perímetro 6m (...)” Véase (MCBA, 1968)

¹⁰¹ Bases Concurso UIA 1968. La itálica es propia.



Arriba. Figura 94. Plano Implantación Lote 9 Unión Industrial Argentina. Nótese la ruptura con el tejido urbano existente (Bases del Concurso UIA)

Abajo. Figura 95 Detalle Sector Catalinas Norte. Es de atender que el lote donde se construirá el edificio de la UIA había sido originariamente pensado para la instalación de la embajada de EEUU (Archivo MCBA)



Figuras 96, 97, 98. Fotos aéreas del Sector. Bases del Concurso UIA

El primer premio, indicaba la publicación Nuestra Arquitectura de mayo de 1969, había sido otorgado a Flora Manteola, Josefina Santos, Ignacio Petchersky, Javier Sánchez Gómez, Justo Solsona, Rafael Viñoli (MSGSSPV). El segundo premio, a Santiago Sánchez Elía, Federico Peralta Ramos, Alfredo Agostini y Clorindo Testa. El tercer premio, a Carlos E. Libedinsky y Mario I. Linder. El cuarto premio a Juan Manuel Borthagaray¹⁰² y, finalmente, el quinto premio, al trabajo presentado por Guillermo González Ruiz en colaboración con Amancio Williams, Luis Santos y los señores Eduardo Rojkin Alejandro Bonomo y Angel Ignacio Martín. (Nuestra arquitectura N°458, 1969, pág. 25)

De acuerdo con la memoria de los jurados¹⁰³, el proyecto ganador había sido seleccionado por destacarse por su “imaginación y originalidad de concepción” para resolver un edificio con torre y basamento. El primer premio proponía un edificio donde el tema arquitectónico dominante era una “caja de cristal” entendida como volumen puro y destinado para la ubicación de oficinas. Su estrategia proyectual había consistido en hacer emerger la torre desde el nivel -2m circundada por una volumetría en forma de anillo, cuya función sería alojar una galería comercial interna, que sugería ser un basamento pero no interfería con la continuidad de la torre entendida como prisma. Para lograr esta imagen se proponía la utilización de grandes módulos de vidrio transparente (aproximadamente 3.00 x 3.60m) sin estructura a la vista pero con resistencia suficiente para responder a los esfuerzos horizontales generados por el viento junto con un sistema de losas que, a partir de determinada altura, se retirarían progresivamente generando un “vacío” en el que se observaban volúmenes de servicio, terrazas, jardines suspendidos y un helipuerto.

Asimismo, a diferencia de los otros proyectos ganadores, el primer premio había presentado una perspectiva para representar el edificio en donde se posicionaba la mirada del observador en el oeste, desde el río, por lo que, en segundo plano, se podía observar un paisaje urbano en donde se reconocían edificios como el “Kavanagh” pero, en primer plano, se destacaba en escorzo el edificio ganador sobre la orilla de la ciudad: un prisma de cristal entendido como “volumen puro” configurando el “*skyline*” de Buenos Aires.(Figuras 99 y 100)

Sin embargo, la imagen ganadora del concurso diferirá de las fotos publicadas en la revista Summa del año 1975 del edificio construido. El proyecto no se podrá materializar tal como es pensado para el concurso. Existirá una “tensión” entre las ideas y realidad de país durante esos años que transformará el proyecto ganador del concurso del edificio de la UIA, en palabras de Liernur (2008), en una expresión del “presunto progreso tecnológico” de la época “sólo explicable como concesión discursiva o publicitaria.”

¹⁰² Borthagaray tuvo como colaboradores a Angel Sáchez Cabezudo, Alberto Bali, Julio Bernasou, Claudio Mónaco, Estela Schavelzón, Jaime Sorín, Jorge Asman, Pedro Bertschinger, Gustavo Alijalad, Mario Gastellu, Carlos Maffeis, Augusto Penedo, Estela Acuña, Sara Kozicki, Marcos Kisner y Jorge Liernur.

¹⁰³ Jurados: Mario Souberán, Juan Kurchan, Odilia Suárez y por parte de la UIA ingeniero L Olivero.

En 1937, Kurchan había trabajado en la oficina de Le Corbusier y posteriormente, había participado de la confección y formulación del Plan Director para Buenos Aires (1938) en donde, entre otros temas, se expresaba la necesidad de generar una relación directa con el río y se plasmaba la emblemática imagen de la “ciudad de los negocios” mediante edificios en torre que reconfiguraban el perfil urbano existente. Por su parte, Suárez había formado parte del EPBA y constituido, junto con otros profesionales, la Oficina del Plan Regulador (OPBRA) que formula el Plan Regulador (Plan Director) para Buenos Aires.

(LIERNUR J. , 2008, pág. 305) Para 1969, la Argentina no contaba con la tecnología necesaria para realizar cristales de las dimensiones ni las características de transparencia imaginadas. Tal como recordará uno de los arquitectos proyectistas, Justo Solsona:

“Este fue el proyecto inmediatamente posterior al Banco (Ciudad), donde el criterio fue exactamente el mismo: un solo material envolvente, cuya lógica expresiva genera la imagen. En la UIA se dio la misma inflexibilidad que el Banco: tenía que ser una caja de cristal y nada más. El proyecto original contemplaba la utilización de grandes vidrios en tres de sus caras, rasgo que era una de sus virtudes y que luego no fue posible construir. Esto no se pudo hacer porque en aquella época no se fabricaban en la Argentina cristales de las dimensiones que nosotros habíamos imaginado. En un primer momento se había decidido importar los cristales de Francia. Viajé invitado a la fábrica de vidrios *Saint Gobain*, para asesorarme con respecto a la calidad de lo que allí se fabricaba, y eventualmente analizar la posibilidad de usarlos acá. Lo que vi en *Saint Gobain* me entusiasmó mucho: grandes piezas de un vidrio de gran calidad, que podía responder al empuje de fuertes vientos y que se ajustaba a los grandes tamaños que nosotros necesitábamos para el proyecto. Pero finalmente a los dirigentes de la *Unión Industrial* les pareció inaceptable tener que construir su propio edificio utilizando materiales de importación, cosa bastante entendible por otra parte. La Cámara del Vidrio se opuso, justamente a que se importaran los vidrios de Francia, que además eran muy competitivos en precio. Esto hizo que tuviéramos que rediseñar toda la fachada. Hubo que ajustarla al módulo de vidrio que se fabricaba en el país, para poder recomponer de nuevo la caja de cristal pero más comprometida por las divisiones de la carpintería. Y también estaba la cuestión del color: no se fabricaban en la Argentina vidrios enteramente transparentes del tamaño que nosotros necesitábamos, sólo se podía disponer de piezas de color grisado. Esto afectó la imagen final del proyecto: el vidrio transparente, tipo cristal como lo habíamos imaginado, funciona realmente como caja no simplemente como volumen porque permite ver lo que hay adentro, permite ver el apilamiento de las losas, etc. El vidrio de color conforma un sólido, podría estar vacío o ser enteramente de granito o de cualquier otra cosa. De todas formas, la idea que mantuvimos fue la que los parantes estructurales que sostienen a los vidrios no quedaran expuestos en el exterior sino que se fijaran por dentro, dejando la superficie exterior lo más continua posible. Eran el principio inverso a la tecnología de *Curtin Wall* que se aplicaba en ese momento en Estados Unidos.” (SOLSONA, 1997, pág. 72)



Figura 99. Concurso para la UIA (1968) Perspectiva entregada por MSGSSPV

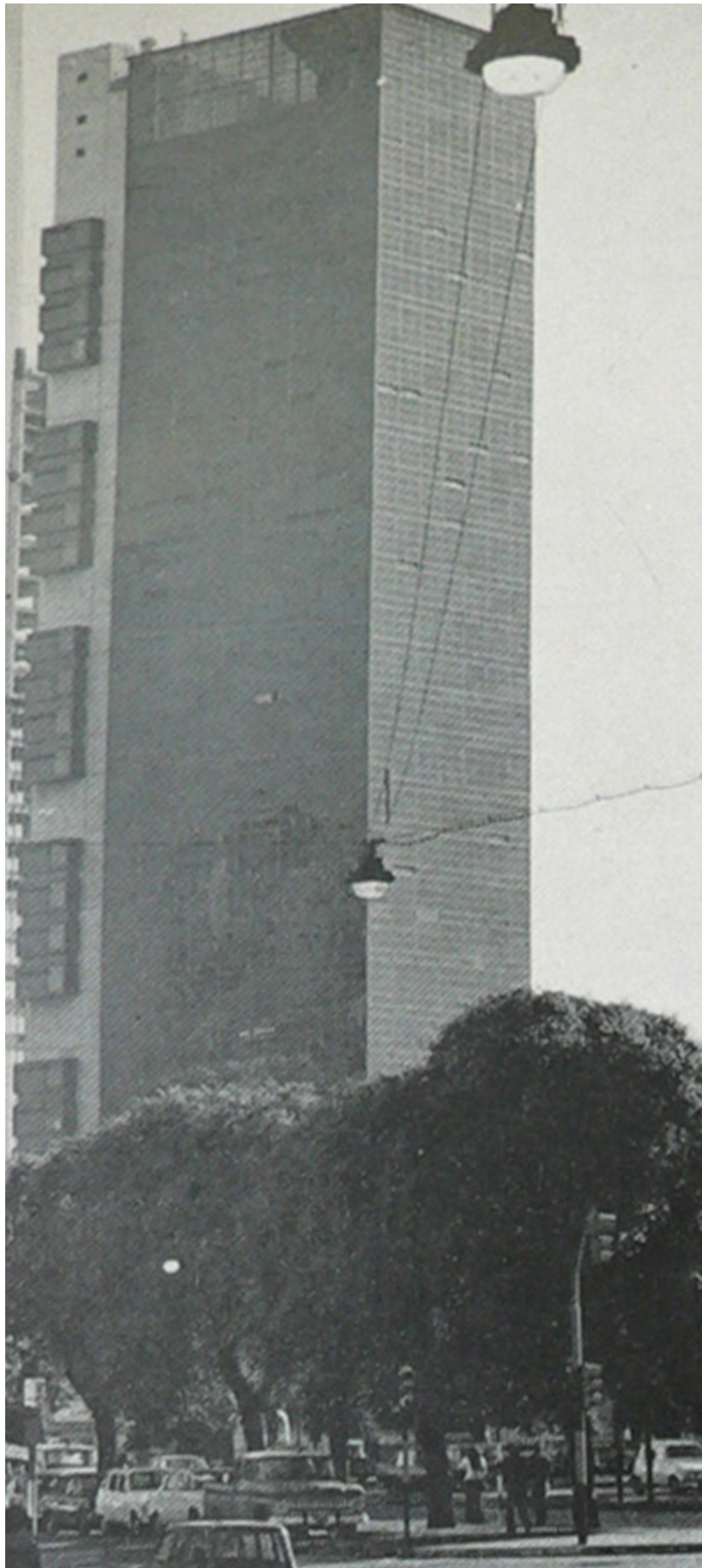


Figura 100. Fotografía edificio de la UIA construido (1975) (Summa N°96, 1975)

El proyecto ganador del concurso para la UIA será un referente importante evocado en diversas competencias que se realizarían en los años posteriores. La búsqueda de un volumen puro, de un *Curtain Wall* sin parantes como una “piel de vidrio” transparente, del tratamiento del prisma como caja vacía serán imágenes frecuentes en los futuros edificios en torre¹⁰⁴. Asimismo, la interpretación de este basamento como un “anillo” con un funcionamiento destinado para albergar galerías comerciales será un aporte que permitirá articular dos tendencias de la época: la búsqueda de la simplicidad de formas aportada por el “prisma puro” y la materialización de un basamento en tanto pieza de articulación urbano arquitectónica junto con una reinterpretación “porteña” de la tipología de “galería comercial”.

Por su parte, el quinto proyecto galardonado, también tendrá una pregnancia importante como referente para los arquitectos de la época al momento de pensar la materialización de *Catalinas Norte*. Presentado en la revista Nuestra arquitectura N°458 como de autoría del arquitecto Guillermo Gonzáles Ruiz en colaboración con los arquitectos Amancio Williams, Luis Santos y los señores Eduardo Rojkin Alejandro Bonomo y Ángel Ignacio Martín, este proyecto proponía un edificio con una estructura colgante de pisos suspendidos mediante tensores materializados por medio de barras metálicas sujetos a una estructura de hormigón armado y una fachada organizada en cuatro partes: el basamento, dos grandes bloques rectangulares y un remate conformado con una plataforma destinada para la implantación del helipuerto solicitado en las bases del concurso. Tanto la idea general, la disposición de la estructura propuesta como la fachada presentaban un enorme parecido con el proyecto para un “Edificio suspendido de oficinas” a ubicarse en Suipacha y Paraguay desarrollado por Williams¹⁰⁵ para la empresa Hileret¹⁰⁶ en 1946, durante la posguerra, cuando las grandes fábricas metalúrgicas habían quedado sin trabajo y cuando, sin impuestos aduaneros, podían importarse los materiales necesarios. Por ello, había “resultado lógico y económico” (Williams, 2008, pág. 58) estudiar un sistema de construcción en taller para ser armado en la obra. El proyecto proponía una forma de construcción “en el espacio” que buscaba aislar, potenciando la idea de “planta baja libre,” el volumen de las oficinas de los ruidos de la ciudad.

Sin embargo, la adaptación propuesta en el concurso para el edificio de la UIA, al tener que ajustarse a la tipología de “edificio en torre” y cumplir con la reglamentación de materializar un basamento perdía esta característica. Al llegar el basamento a la planta baja contradecía el espíritu original del proyecto que justamente “colgaba” los pisos para liberar el espacio sobre la vereda. Asimismo, los dibujos presentados al concurso para explicar la estructura proyectada no alcanzaban a justificarse a sí mismos “con claridad” por

¹⁰⁴ Tómese como ejemplo el concurso para el Edificio SEGBA en donde en la memoria de los proyectos ganadores los autores se referirán a aspectos tales como “volúmenes netos”, “sólido cristal blanco”, “simplicidad del prisma” etc. Vease (Summa N°97, 1976, págs. 14-15)

¹⁰⁵ En colaboración con los arqs. César Janello, Colette de Janello y Jorge Butler

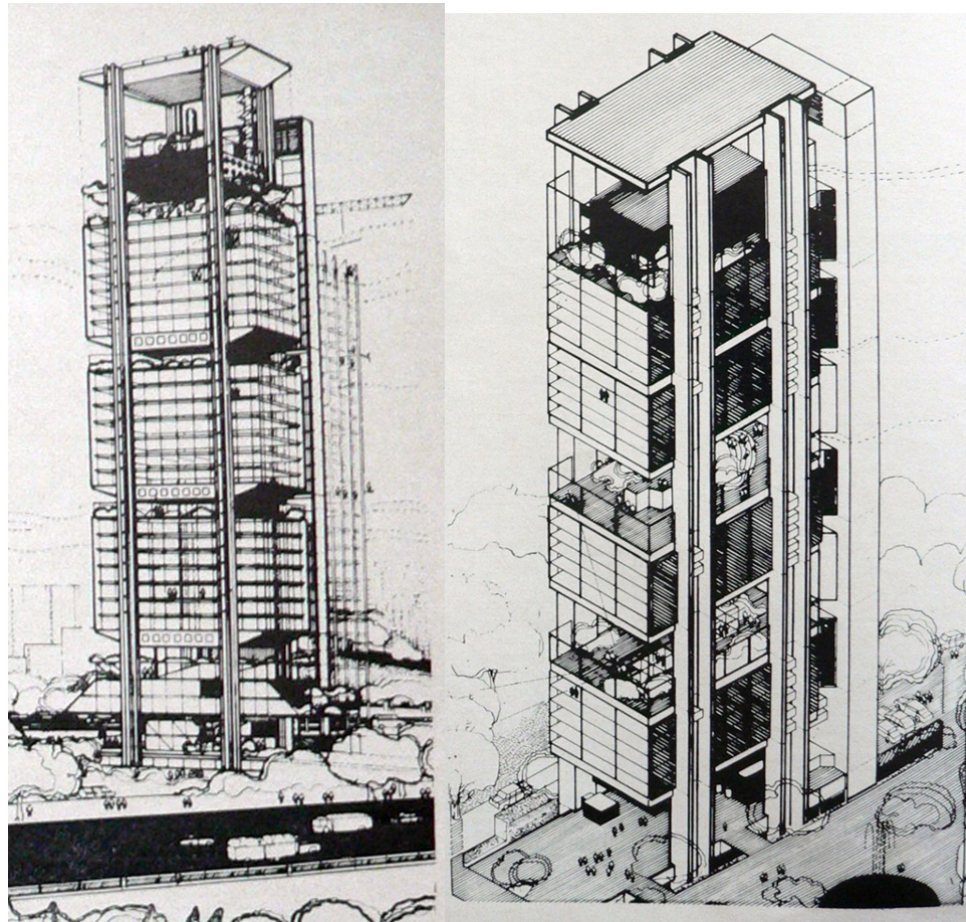
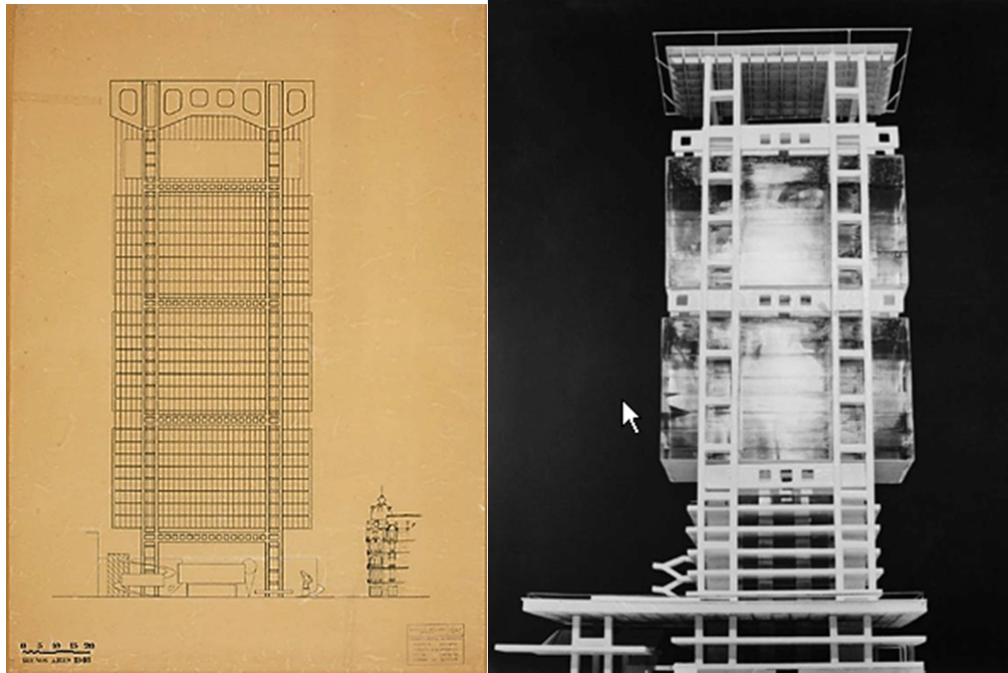
¹⁰⁶ Clodomiro Hileret fue el fundador de uno de los imperios azucareros más grandes y trascendentes de fines del siglo XIX en el país. Nació en 1852 en Francia. A los 20 años vino a la Argentina y se radicó en Buenos Aires. Allí fue contratado por José Telfener, empresario que construía el ramal ferroviario Córdoba-Tucumán, y por sus capacidades ascendió rápido. En 1881 fundó el ingenio Lules. Al instalarse por completo en Tucumán, Hileret entabló amistades con Ernesto Torquinst (1842-1908), banquero y propietario de una compañía que manejaba en Tucumán cinco ingenios; de Roque Sáenz Peña, de Carlos Thays quien desarrollaría la arquitectura del ingenio, del parque y de la mansión de la familia; y de José Padilla, ex ministro de Agricultura. Sus hijos continuaron con su empresa. (La Gaceta, 2011; Summa N°97, 1976)

la cual el Jurado lo había considerado “como un esfuerzo de composición interesante aunque no suficientemente logrado.”

Seis años más tarde, en 1974, se llamaría a concursos para la materialización de dos importantes proyectos en *Catalinas Norte*: en septiembre la empresa *Aerolíneas Argentinas* (AA) convocaría a concurso público y nacional de anteproyectos para erigir su edificio destinado a alojar sus oficinas administrativas centrales a construirse en dos etapas y en diciembre de ese mismo año, también lo haría la empresa promotora *Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires* (SEGBA). Ambos, contarían entre sus jurados a la arquitecta Suárez. El proyecto ganador del concurso de AA estuvo a cargo del arquitecto Clorindo Testa, Héctor C Lacarra y Francisco F Rossi. Se presentaba como un gran prisma, sin basamento con una propuesta de materialización en el tiempo que construía la planta baja hasta el cuarto piso en una primera instancia dejando la materialización del quinto piso hasta el 17 para una segunda etapa¹⁰⁷. Por su parte, el proyecto ganador del concurso de SEGBA había sido realizado por un grupo de arquitectos de Techint SA y el jurado señalará “el logro de una buena planta tipo de oficinas, el alto rendimiento general de superficies , la simplicidad constructiva, el bajo coeficiente de inversión para la primera etapa...” entre otros aspectos.

Ahora bien, dentro de los otros proyectos premiados llaman la atención el tercer premio de AA y cuarto premio de SEGBA, ambos a cargo de los arquitectos Roberto R Frangella, Félix Casiraghi, Ricardo Cassina. En sus memorias descriptivas desarrolladas por sus autores se mencionaba respectivamente , para el edificio de AA: “el edificio se estructura morfológicamente en tres sectores claramente distinguidos por sus funciones: basamento cuerpo y remate (...) La solución constructiva propuesta facilita la concentración de esfuerzos en cuatro pilones de hormigón armado exteriores al edificio y su redistribución en estructuras menores, con la consiguiente liberación de las plantas” (Summa N°96, 1975) La perspectiva presentada mostraba un edificio con la estructura exterior, una fachada organizada en tres volúmenes y un basamento casi imperceptible, que remitía al mencionado proyecto de edificio de oficinas Hileret de Williams. Por su parte, el proyecto para el edificio de SEGBA, con características análogas, los mismos autores mencionaban en la memoria descriptiva: “Se propone un edificio que mantenga la tipología predominante en el área, para lo cual se plantea una torre que concentre funciones y libere superficie de terreno...” (Summa N°96, 1975) Así, la “tipología Hileret” era legitimada. (Figuras 101, 102, 103,104)

¹⁰⁷Según la crítica del jurado: “El edificio está dotado de una plástica fuerte y unificadora de la imagen final. La torre surge en forma vigorosa y nítida desde los niveles del subsuelo mediante un peculiar tratamiento de vacíos y jardines a distintos niveles y visualizables desde todo el contorno” (Summa N°96, 1975, pág. 36)



Arriba. Figuras 101 y 102. A la izquierda, Proyecto “Edificio suspendido de oficinas” A.W (1946), a la derecha propuesta concurso UIA (1968)
 Abajo. Figuras 103 y 104. A la izquierda, proyecto concurso Aerolineas Argentinas, a la derecha concurso SEGBA(1974)

3-3-Una nueva escala para la ciudad

Dentro de la historiografía citada en el editorial de la revista Summa N°96/97 con motivo del suplemento doble dedicado a *Catalinas Norte*, se puede señalar la presencia de un texto denominado “El rascacielos en la picota”. Aquí se hacía mención al número especial de la revista *L’Architecture d’Aujourd’hui* dedicado al tema de los edificios en altura y se indicaba el aporte del crítico italiano Manfredo Tafuri quien había realizado un análisis “histórico e ideológico” del fenómeno de la “irrupción de las *cites* o de las torres habitacionales” o también del aporte de otros críticos quienes habían analizado “el estudio del rascacielos como tipología edilicia en sus relaciones entre forma, estructura, equipamientos, procesos de producción”

“Las conclusiones que surgen de estos diversos puntos de ataque del problema parecen coincidir en que lo que fue solución en determinado momento de la vida de las ciudades norteamericanas es hoy la expresión de un actividad anti – urbana e irracional, que si (citando a Tafuri) *sin reformas estructurales en las políticas de uso del suelo y en las fuerzas políticas que permitan realizar un desarrollo coherente, la crítica del rascacielos como solución no pasa de ser un ejercicio moralístico*” (Summa N°96, 1975, pág. 68)

A través de esta cita, la revista Summa reflejaba la preocupación o “desencanto” descrita por Tafuri respecto a la vinculación entre el desarrollo de políticas urbanas promotoras de la construcción poco regulada de tipologías edilicias en altura con el crecimiento de las grandes ciudades ,tales como las norteamericanas, pensadas, en palabras del autor, desde enfoques “anti-urbanos”. Estas ideas formaban parte de una investigación realizada por Tafuri desde 1969 dentro del marco de una serie de cursos centrado sobre el problema histórico de la arquitectura y de la urbanística americana organizados por el *Istituto di storia*

dell' architettura del Istituto universitario di architettura de Venecia que serían publicadas en 1975 en el ensayo titulado “La montaña desencantada” como parte de una compilación de textos denominados *La ciudad Americana*. La temática de este libro, como se indicaba en el prefacio, había buscado analizar, a través de cuatro ensayos, los múltiples aspectos en los que se habían manifestado los productos de la cultura estadounidense para comprender el problema histórico de la ciudad en los Estados Unidos desde cuatro perspectivas distintas. Así, el texto de Tafuri, había buscado enfocar el análisis desde el rascacielos que, pensado durante el s.XIX como “acontecimiento”, “individuo anárquico”, a finales de la década de 1960, proyectado en la “City Terciaria”, durante un momento en el que “el pensamiento progresista” había planteado su campaña dirigida “hacia la mejora de los *standards* y la solución del problema urbano a escala regional” (TAFURI, 1975) había dejado de ser una estructura adecuada ya que la relación “rascacielo-ciudad” había quedado definitivamente “rota”.

La descripción de 1975 propuesta de Suárez sobre el conjunto de *Catalinas Norte* “tan antiguo como *skyscrapers* de *Wall Street*” remitía al espíritu de “desencanto” del texto de Tafuri. No es casual que *Wall Street*¹⁰⁸ sea tanto una metáfora del centro estadounidense de finanzas globales como también del exagerado desarrollo de un sector de ciudad en respuesta a la demanda y valorización de la tierra en uno de los lugares más codiciados del mundo, ubicado en el corazón de la ciudad del capitalismo occidental y materializado mediante una tipología arquitectónica particular, el *skyscraper*, que logró imponerse al perfil natural de la ciudad conformando este nuevo frente artificial, el *skyline* de Nueva York.

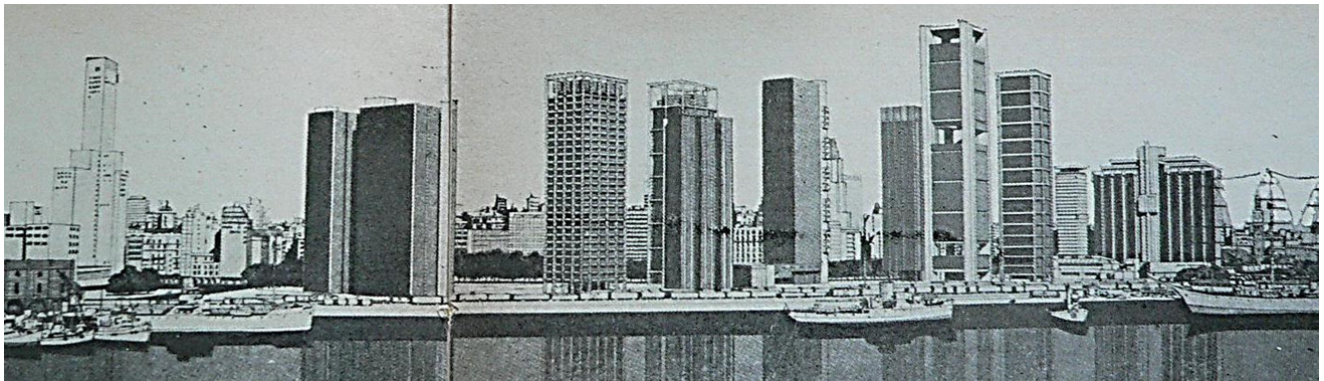
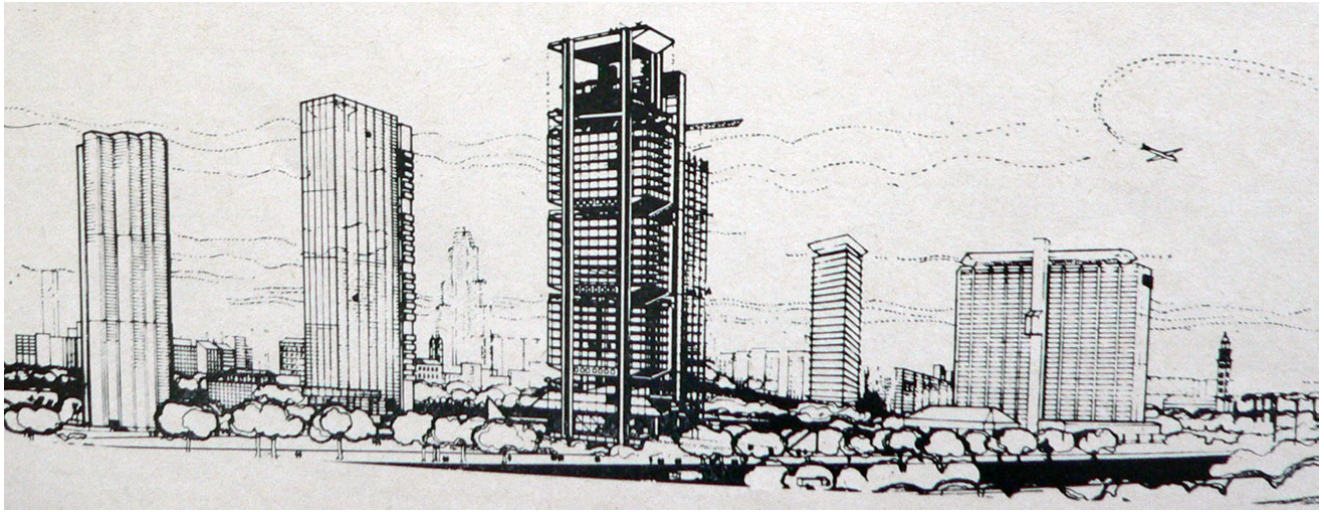
En efecto, la idea de “antigüedad” descrita por la arquitecta hacía referencia a una forma de construir ciudad impulsada por una política urbana de regulación individual de “edificios en torre” que, en coincidencia con la nueva política neoliberal de recuperación económica adoptada por el gobierno de facto a cargo para esos años para captar capitales extranjeros, buscó habilitar en el país la construcción de una imagen de “arquitectura internacional” de prismas puros, plantas bajas libres sobre “pilotes” para aumentar la densidad de construcción, mejorar la rentabilidad del suelo, y promover el crecimiento de “centros terciarios” que albergaran las oficinas de las empresas multinacionales. No obstante, la decisión de eliminar requerimientos de normativas anteriormente vigentes tales como la proyección de sombras sobre las construcciones vecinas (“edificios con altura sobreelevada”) y la contradictoria reglamentación de establecer como optativo el basamento (que justamente definía el concepto y “el principio de forma” de esta tipología edilicia) junto con una normativa que regulaba individualmente la materialización de estas torres en la

¹⁰⁸ *Wall Street* es una calle ubicada en el Bajo Manhattan, en la ciudad de Nueva York. Su nombre se origina a partir de un muro que fue construido en el siglo XVII por los holandeses en la entonces denominada Nueva Amsterdam. Construido para proteger a los holandeses de los ataques de piratas y varias tribus de nativos americanos y para mantener a otros peligros potenciales fuera del establecimiento, el área adyacente de este muro, con el tiempo, se hizo conocido como *Wall Street*. Debido a su ubicación privilegiada a lo ancho de Manhattan entre el East River y el río Hudson el camino se convirtió en una de las zonas comerciales más concurridas de la ciudad entera. Más tarde, en 1699, el muro fue desmantelado por el gobierno colonial británico pero el nombre de la calle perduró. El 17 de mayo de 1792 comenzó a funcionar como sector. Esa fecha hace referencia a la primera operación de “bolsa oficial de Nueva York” cuando se establece por la firma del Acuerdo de Buttonwood. El acuerdo, llamado así porque fue firmado bajo un árbol que los primeros comerciantes y especuladores se habían reunido previamente en torno al comercio informal, dio a luz a lo que hoy es el día de hoy en Nueva York Stock Exchange NYSE. (Homberger, 2005)

ciudad promoverá la difusión de edificios aislados, anteponiendo el interés privado por sobre la configuración formal a escala urbana y evidenciará no solamente una nueva tipología edilicia sino también una relación entre arquitectura y ciudad que no podrá desvincularse, en palabras de Suárez de “la mecánica decimonónica de generación urbana” en donde los edificios repetirán en altura lotes urbanos.

El concurso del edificio *Peugeot* pondrá en evidencia la voluntad de construir edificios monumentales, “símbolo” de las emergentes empresas internacionales promotoras pero ,también, por sus mismas características, y por la voluntad de “disfrazar” un “edificio en torre” como rascacielos, demostrará las problemáticas vinculadas con la construcción de arquitecturas disociadas del tejido urbano: falta de previsión respecto del nuevo caudal de tránsito, proyección de grandes sombras, desequilibrio del valor de la tierra, destrucción de la escala del entorno. Por su parte, el proyecto del concurso de la UIA del estudio MSGSSPV manifestará la posibilidad de repensar esta dinámica de generación urbana y la propuesta evidenciará por un lado, reflejo de la arquitectura internacional en voga por esos años, un prisma puro , “caja de cristal”, que se elevaba al cielo transparentando su interior y llegaba a la tierra sin interrupciones y ,por el otro, un basamento como un “anillo” , conectado con el prisma mediante un vacío que, sin embargo, mediante la incorporación de galerías comerciales pudiera integrarse al entorno inmediato configurando, como la perspectiva presentada en el concurso lo imaginaba, el *skyline* de Buenos Aires. Sin embargo, la imposibilidad de materializar este proyecto tal cual fue pensado, pondrá en evidencia que el “edificio de la industria” argentina no contaba con la tecnología necesaria para construir esa pretendida imagen de arquitectura ni de ciudad. Las múltiples apariciones de la “tipología Hileret” del edificio de Williams pondrán de manifiesto el proceso de disolución de la identidad de este sector urbano junto con el papel central que obtendrá la producción y el mercado en la definiciones sobre la forma urbana: la pérdida del “aura”, en términos de Tafuri citando a Walter Benjamin, y la interpretación de una tipología arquitectónica como “modelo” junto con su posibilidad de “reproductibilidad” indefinida. (Figuras 105, 106,107)

De manera tal, el debate que se observa en la revista Summa 96/97, durante la segunda mitad de la década del `70, se vincula con la necesidad de repensar la forma y dimensión que las grandes capitales han adoptado. El artículo de Suárez buscará llamar a la reflexión respecto de la escala que las ciudades han ido tomando y de la necesidad de modificar el enfoque sobre la forma de construir la urbe según el cual, en vez de delegar la resolución del problema urbano a escala regional en manos de “la gran empresa”, se puedan construir las metrópolis desde políticas urbanas que entiendan a la ciudad como una “gran empresa de producción” junto con los mecanismos legales necesarios para poder materializarlas.(Figuras 108 y 109)



Arriba. [Figura 105](#). Perspectiva concurso Aerolíneas Argentinas Frangella, Casiraghi, Cassina. (1974) Summa. Nótese que, probablemente vinculado con la temática de la competencia, a diferencia de los otros “*skylines*” se da más protagonismo a un avión y menos a los barcos.
En el medio. [Figura 106](#). Alberto Petrina (1976) “Catalinas Norte. Perspectiva General”
Abajo. [Figura 107](#). Perspectiva Carlos Maffeis (1975) (Summa N°96, 1975)



Arriba. [Figura 108](#)

Abajo. [Figura 109](#) Fotos aérea. Bases concurso SEGBA (1974)



Figura 110. Foto Aérea 1978 (Archivo MCBA)

Episodio 4

“Formas de vida urbana”

“La ciudad está sometida a preguntas contradictorias.
Querer superar tales contradicciones es una mala utopía.

Al contrario, se requiere darle *forma*.

La ciudad en su historia es el experimento perenne para dar forma a la contradicción, al conflicto.”

Massimo Cacciari (2009)

El inicio de esta tesis de maestría comienza con un fragmento de la entrevista realizada a Manfredo Tafuri en su visita al país en 1981¹⁰⁹ durante la cual el autor italiano se refería al trabajo histórico como interpretación de representaciones y destacaba su importancia ya que éstas al ser imágenes o ideas que buscan sustituir una “realidad” muy a menudo surgen escondidas dentro de más prácticas, se encuentran fuera de un control consciente pero forman un substrato común a todos los individuos de un determinado momento y lugar funcionando en sí mismas como “verdaderas construcciones de la realidad” (TAFURI, 1983). En este sentido, según pudo verse a lo largo de los tres episodios de esta investigación, el estudio de las distintas representaciones de *Catalinas Norte* como “puerta” permitió evidenciar la articulación de discursos, conocimientos y métodos tanto políticos, técnicos, sociales como culturales relacionados con la producción de la arquitectura y la ciudad que detrás de cada una de esas diversas formas de “puerta” se buscaba connotar.

A lo largo del primer episodio, durante la “pre-historia” de este sector urbano cuando se estaba construyendo tanto la Nación Argentina como su área geográfica, se partió de la enunciación en 1872 de la idea de “frente” para pensar esta zona. A finales del s.XIX, durante un período histórico caracterizado por enormes transformaciones vinculadas, por un lado, con los procesos de modernización que estaban modificando a Buenos Aires y, por el otro, con el debate en torno a cómo debía ser el puerto y dónde debía ubicarse la Capital del país, se comenzó a dar forma a la zona de “Las Catalinas” en tanto fachada urbana visible desde afuera del continente pero también como sitio apto para la implantación de “negocios vinculados con la industria privada” que encontraría su forma más representativa en el proyecto de Madero: un puerto construido sobre terrenos ganados al río, caracterizado mediante una imagen de metrópolis europea “moderna” con docks, grúas, máquinas y pesados galpones de almacenaje distintivos de la emergente Nación: “el granero del mundo.”

¹⁰⁹ La entrevista fue realizada en forma colectiva durante la única visita de Tafuri a Buenos Aires, en julio – agosto de 1981, por el grupo del Programa de Estudios Históricos de la Construcción del Habitat, y luego publicada en la revista *Materiales* en marzo de 1983. Estaban presentes en la entrevista y contribuyeron con la elaboración de las preguntas y luego de la desgravación y edición del reportaje: Fernando Aliata, Anahí Ballent, Mercedes Daguerre, Jorge F Liernur, Jorge Mele, Jorge Grin, Adriana Pérsico, Marcelo Gizzarelli, Pablo Pschepiurca, Jorge Sarquis y Alberto Varas.

Sin embargo, este tipo de puerto no podría cumplir con las necesidades funcionales del sXX y esta imagen de ciudad construida para simbolizar el ideal decimonónico quedaría obsoleta como el puerto de Madero. En consonancia con la construcción del “Puerto nuevo” (que adoptaría una forma denticular tal como en ciudades como Nueva York) surgiría la necesidad de conformar un espacio público ya no de ciudad sino de Nación que encontraría su representación adecuada con la imagen de “*puerta de entrada al país.*” Esta vez, el proyecto representado como un “*puerta*” no sólo remitiría a las metrópolis europeas sino que también adoptaría como referencia física y simbólica elementos de la cultura arquitectónica - urbanística estadounidense.

Durante el segundo episodio, luego de un gran salto temporal, se pudo evidenciar la reaparición de la idea de “*puerta*” a mediados de s.XX pero transformada: ya no sería ni de “entrada” ni del “país”. Su nueva configuración buscaría representar el “acceso” a Buenos Aires y en un primer momento incluirá el proyecto de situar la embajada norteamericana en este sector de la ciudad poniendo de manifiesto el marco político emergente de la ya finalizada Segunda Guerra Mundial que había promovido el ascenso de los Estados Unidos con un rol hegemónico dentro del mundo capitalista.

Ya en la década del sesenta, nuevos hechos de la política internacional reforzarían la atracción y el ingreso al país de las ideas, tesis y recomendaciones de política económica reunidas bajo el nombre común de “economía del desarrollo” : la revolución cubana, que a partir de 1960 se había erigido como desafiante ejemplo latinoamericano de “solución radical” y el programa de “cooperación para el desarrollo” conocido como “Alianza para el progreso” propuesto por el gobierno del presidente Kennedy para estimular un camino de reformas alternativo al cubano. Como ha estudiado Carlos Altamirano (2007), en la Argentina el término “desarrollismo” cristalizó con un significado particular asociado al gobierno de Arturo Frondizi y al movimiento ideológico y político que lo tuvo como orientador junto a Rogelio Frigerio pero esta idea fue en Argentina como en otros países latinoamericanos objeto de referencia común para argumentos, análisis y prescripciones distintas dentro del pensamiento social y económico.

Así, la idea de “*puerta de acceso*” será enunciada dentro un enfoque integral propuesto desde un Plan Regulador promovido desde la MCBA (1958-1961) para representar una de las premisas bajo las cuales este nuevo “polo de actividades terciarias” y “centro de negocios” se urbanizaría en la zona ahora institucionalmente denominada *Catalinas Norte*.

Desde una mirada que podría pensarse como representativa de la política “desarrollista” puesta en práctica durante esos años, el proyecto de *Catalinas Norte* propondrá la materialización de una “plataforma” elevada que simbólicamente tendría un rol integrador de la iniciativa privada, del capital extranjero y de la participación activa del poder público tal como el que se buscaba asignarle al Estado. Precisamente, esta pieza urbana funcionaría tanto para separar los estacionamientos privados de vehículos situados por debajo

de ésta como también para integrar los basamentos de acceso a los diversos edificios de oficinas en torre de las empresas recientemente instaladas o incluso de embajadas internacionales conformando además un sistema de circulación peatonal continuo que conectaría *Catalinas Norte* directamente con el “Centro” de la ciudad y democratizaría la visión elevada del Río de la Plata.

Más aún, si los temas asociados con la “economía del desarrollo” no eran absolutamente novedosos (el impulso a la industria ya había sido formulado durante los años cuarenta, la valoración estratégica de la industria pesada ya había sido expuesta bajo el peronismo) tampoco lo era este planteo de una gran plataforma o una “ciudad de los negocios” materializada por grandes torres ya que tanto desde principios de sXX¹¹⁰ como desde la visita de Le Corbusier en 1929 se habían llevado a cabo diversos proyectos vinculados con esta imagen de equipamiento urbano. Lo distintivo era el discurso: el vocabulario teórico, pensado desde la noción norteamericana de “*Urban Design*” convertida internacionalmente en un campo disciplinar especializado de investigación y elaboración intelectual, promotor de la divulgación de un lenguaje analítico propio tanto en el ámbito editorial, de política pública como académico que promovería en el país un acercamiento diferente al tema urbano pensado desde el estudio de la “forma” para solucionar los inminentes problemas asociados con el crecimiento de las ciudades y su cambio de escala.

Asimismo, mientras que la idea de “desarrollo” sería pensada como sustituto y variante de la idea de “progreso” decimonónica ya que ambas contenían una interpretación del proceso histórico en términos de etapas sucesivas de mejoramiento creciente de la vida individual y colectiva (ALTAMIRANO, 2007), por su parte, el proyecto de *Catalinas Norte* sería pensado desde la idea de “Evolución Urbana”: una noción que compartirá este enfoque gradual de cambios así como también una mirada volcada hacia el futuro, hacia el avance de la ciencia y de la técnica.

No obstante, “desarrollo”, “progreso” y “evolución” no serían términos del mismo cuadro intelectual ya que no podrían ser inmediatamente permutables¹¹¹. En efecto, como señala Altamirano (2007) el “pensamiento desarrollista” no era “liberal”, al menos en el campo de la economía, ya que: “Localmente, la supervivencia de esa doctrina en retirada sólo expresaba la defensa de intereses particulares, ligados a formas tradicionales de propiedad y producción, y más en general, a una mentalidad conservadora, resistente a los cambios que requería la modernización económica” (ALTAMIRANO, 2007, pág. 91)

¹¹⁰ Liernur ha mencionado como antecedente de esta operación de “calle elevada” el segundo proyecto para el Palacio de Correos y Telégrafos (Correo Central) de 1908. “Algo que constituye un importante antecedente de las propuestas de la Oficina del Plan Regulador, durante las décadas de 1950-1960. Por ellas, los edificios localizaban sus accesos peatonales y vehiculares de pasajeros en la cota 25 de Mayo mediante la construcción de un plataforma común, que puenteaba el Paseo de Julio para permitir el tránsito fluido por este último a los vehículos de carga.” Véase (LIERNUR J. F., 1982)

¹¹¹ “En ocasión de destacar los méritos del general Roca, Frondizi comparó las ideas de progreso y de desarrollo, así como la mentalidad de aquella generación, la del ochenta, y la suya. ¿Qué las diferenciaba? La vocación industrialista y el liberalismo” Véase (ALTAMIRANO, 2007, pág. 91)

De manera tal que la reaparición de este tema “puerta” para representar a *Catalinas Norte* ocurriría en condiciones muy diferentes a las del s.XIX cuando la economía del país se encontraba subordinada a la de Inglaterra pero en este nuevo panorama, los argentinos, al igual que sus antepasados, se encontrarían ante un desafío similar: construir la Nación como una comunidad económicamente independiente y la fachada urbana de Buenos Aires, hasta este momento materializada mediante grandes edificios contenedores de materias primas en desuso, símbolo de una nación orientada hacia un modelo agroexportador, sería repensada durante un “clima favorable” apto para materializar la “puerta de acceso americana”.

Ahora bien, a mediados de la década de 1970, como se pudo estudiar en el tercer episodio, el proyecto original de urbanización de *Catalinas Norte* pensado desde un enfoque de “diseño urbano” para integrar, desde sus diferentes escalas, las múltiples funciones emergentes, administrativas, hoteleras, comerciales y de intercambio social generadas por la ubicación céntrica del área y la cercanía de las terminales de transporte no habrá sido materializado. Modificado en distintas oportunidades, tanto por las condiciones políticas y económicas que fue atravesando el país desde 1961 a 1975 como por las fallidas tratativas con posibles propietarios o también por la falta de mercado, la urbanización se limitará a un trazado de lotes sobre la base de una subdivisión del terreno que mantendrá la orientación de trama urbana rotada con respecto a la cuadrícula colonial pero que transferirá las decisiones sobre la configuración espacial del complejo a los criterios de cada una de las intervenciones arquitectónicas particulares. La construcción del basamento, originariamente pensado como equipamiento de las “masas”, pasará a ser optativa, de uso exclusivo de los usuarios del edificio y la vista elevada del río, privada.

Para 1975, la idea de “puerta” quedará en el recuerdo como una de las premisas originales del proyecto y en cambio se podrá observar el surgimiento de una imagen del conjunto de *Catalinas Norte* “tan antiguo como los *skyscrapers* de Wall Street” donde la idea de “antigüedad” hará referencia tanto a la defensa de intereses particulares promovida por una legislación urbana de regulación de edificios que fomentará la difusión de proyectos aislados, anteponiendo el interés privado por sobre la configuración formal a escala urbana y evidenciará una relación entre arquitectura y ciudad que no podrá desvincularse de “la mecánica decimonónica de generación urbana”. (SUÁREZ O. , 1976)

Con el avance de la inestabilidad institucional ocurrida en el país y gobiernos antidemocráticos en el poder se podrá ver una acentuación de esta tendencia. En 1979, se sancionará la Ordenanza N°35.421 “Dispónese Parquización del Área *Catalinas Norte*” durante la presidencia de facto del General Jorge Rafael Videla bajo la intendencia municipal del Brigadier (R) Osvaldo Andrés Cacciatore, en donde se promulgará la disposición con “carácter prioritario y de urgencia inmediata” de los trabajos y obras de parquización integral del área en cuestión con la finalidad de habilitar “un paseo peatonal y jardines de gran jerarquía edilicia, con miras a dar unidad urbanística a escala humana al conjunto de edificios existentes y a

construir.” Casi veinte años después de la ley nacional 15.947 para “urbanizar *Catalinas Norte*” la forma propuesta para otorgar “unidad urbanística” a la zona en cuestión sería mediante la materialización de un “paseo peatonal y jardines.”

Quizás, justamente la representación de *Catalinas Norte* más significativa de esta forma de construir ciudad se pueda encontrar en 1981 cuando, en el comienzo de la película argentina estrenada durante la última dictadura militar, *Tiempo de Revancha*,¹¹² una panorámica recorra la zona de *Catalinas Norte*, en segundo plano, se observe el Río de la Plata, por izquierda de cuadro ingrese uno de los protagonistas y lentamente con un plano contrapicado la cámara recorra la volumetría de una torre de oficinas desde su acceso hasta su remate transmitiendo una imagen de poder y así, a través de diversos simbolismos, se busque denunciar el régimen del país de aquella época y el edificio Carlos Pellegrini, también conocido como Torre Unión Industrial (UIA) sea el elegido para representar, tal como mencionan las diversas sinopsis sobre la película, las oficinas de una empresa multinacional corrupta y *Catalinas Norte* el escenario adecuado para montar la ciudad de los “negocios”. (Figura 111)

Por su parte, durante estos años también se podrá observar la formulación de la propuesta de “Ensanche del Área Central” (EAC) que buscaría remodelar Puerto Madero y habilitar un porcentaje de ampliación del área central aplicando rellenos de gran escala sobre la ribera para ganar terrenos al Río de la Plata. El EAC proponía conjugar la remodelación del puerto en desuso y simbólicamente “volver a *centrar el centro* en torno del eje Avenida de Mayo y proveer nuevas superficies de expansión para actividades centrales sobre terrenos libres” (SUAREZ, 1982, pág. 40)

Paradójicamente, este proyecto efectuado por reconocidos arquitectos tales como Mario Roberto Álvarez, Raúl Raña Veloso, Roberto H. Alvarez, Samuel Forster, Fernando H. Serra y Jorge O. Valera sería pensado como un “estudio integral” contemplando planes anteriores¹¹³ y con el objetivo de brindar soluciones para el problema que planteaba la “disfuncionalidad” del sector céntrico de la ciudad pero, en la práctica, se presentaría como una propuesta desarrollada sin discusión pública, en un marco de represión y censura que comenzaría a realizarse sin planificación consistente y con una imagen de proyecto que trae a la memoria el diseño “progresista” y decimonónico de Martín Berraondo y Cía para el “Ensanche de la ciudad de Buenos Aires” (1875) (Figura 112)

¹¹² Tiempo de Revancha. (1981) Ficha. Película argentina. Dirección y Guión: Adolfo Aristarain. Género: Drama. Estreno: 30 de julio de 1981. Duración: 112min. Sinopsis. Un ex sindicalista le propone a un compañero de trabajo en una mina propiedad de una empresa multinacional corrupta, producir una explosión que parezca accidental para simular luego que ambos perdieron el habla y negociar una indemnización con la empresa. En la explosión su compañero pierde la vida y la empresa sospecha que se trató de una maniobra intencional de ambos, negándose a pagar la indemnización. El ex sindicalista entonces decide iniciar el juicio contra la empresa y llevar las cosas hasta sus últimas consecuencias. Véase <http://www.escribiendocine.com/peliculas/tiempo-de-revancha> consultado el 15-06-12 a las 10:20am.

¹¹³ Le Corbusier, 1938; Plan Regulador MCBA 1960, Esquema Director año 2000, CONADE, 1969, Plan de Renovación para la Zona Sur MCBA 1971 Véase (SUAREZ, “Análisis urbano de la expansión administrativa norte del Área central de Buenos Aires.”, 1982, pág. 40)



Figura 111. Fotogramas película *Tiempo de Revancha* (1981)

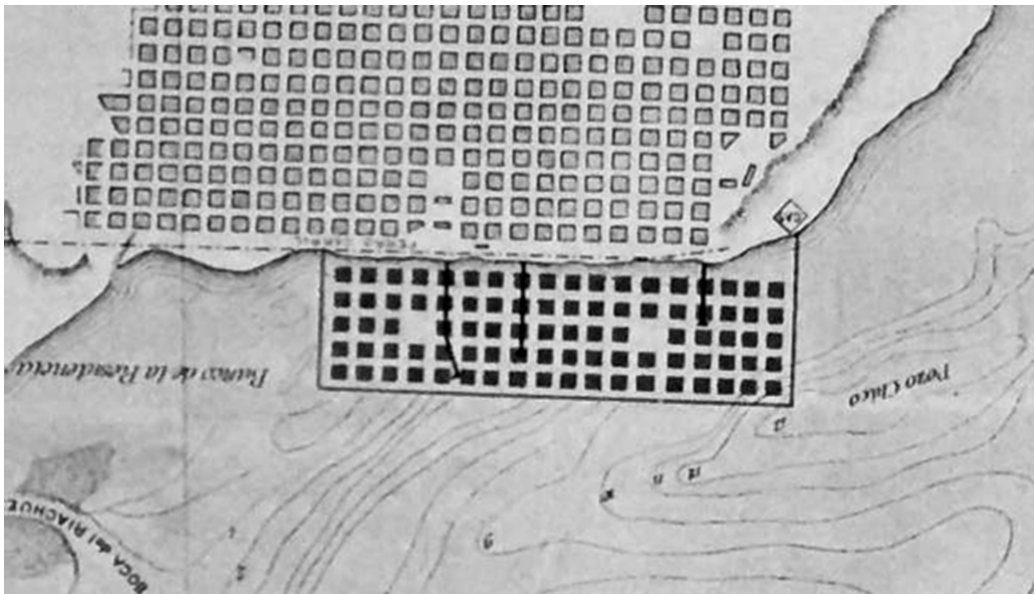
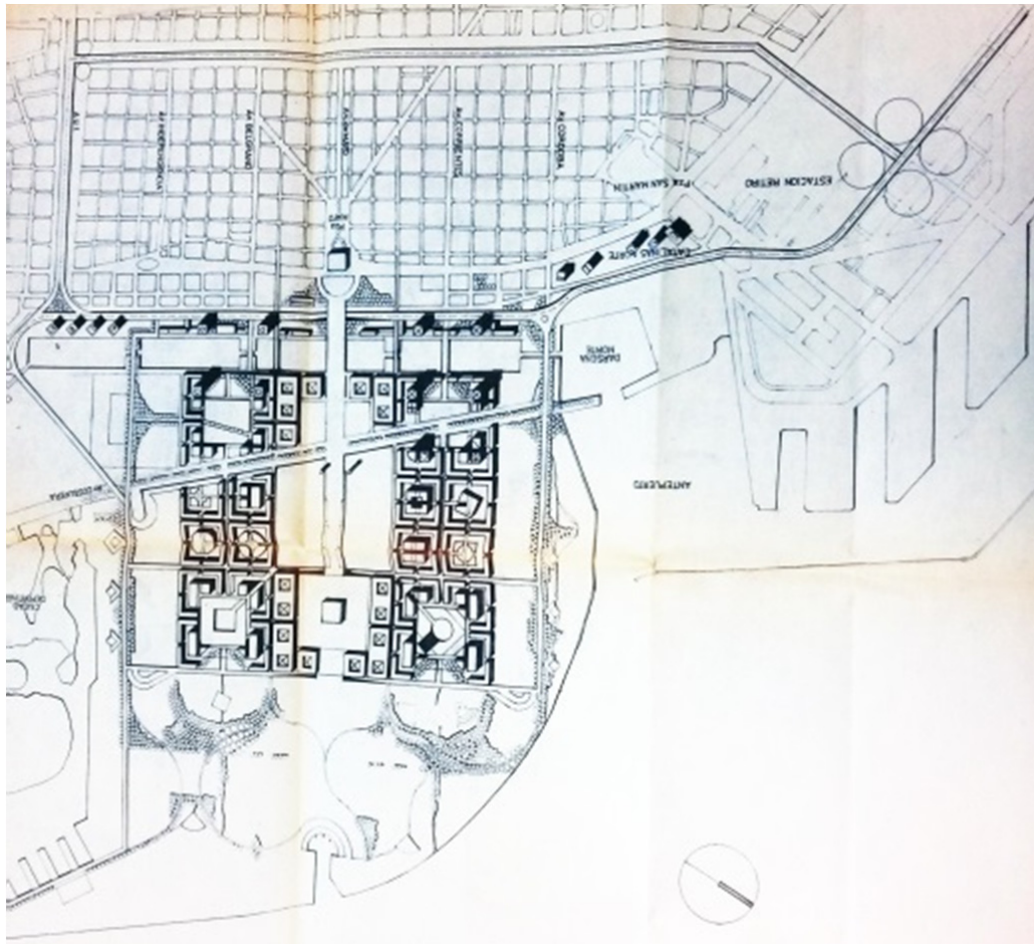


Figura 112. Arriba, proyecto EAC (Archivo Biblioteca SCA) Abajo Martín Berraondo y Cía. Proyecto de ensanche de la ciudad de Buenos Aires (1875). (DIFRIERI, 1981)

En este sentido, hoy resulta pertinente volver a pensar el significado mismo de “Ciudad” y cuestionar esta noción ya que quizás como señala el filósofo italiano Massimo Cacciari (2009) no existe algo como tal sino que, a lo largo de la historia, han existido diversas y diferenciadas “formas de vida urbana” llamadas con diferentes términos. Justamente, Cacciari toma para explicar su argumento, por un lado, la noción de *polis* griega y *civitas* romana. Estudiando una y otra observa que sus etimologías refieren a dos orígenes diferentes: mientras la voz griega aludía a la primera sede, a la morada, al lugar donde tenía su raíz un determinado *genos*, una determinada *stirpe*, una gente (*gens/genos*), el concepto de *civitas* refería a aquello que se producía cuando diversas personas se sometían a las mismas leyes, independientemente de su determinación étnica o religiosa. Una refería al *lugar* y la otra al *ciudadano*. Por el otro, toma como ejemplos, la idea de ciudad pensada desde la segunda mitad del siglo XIX, donde ha sido representada como un lugar acogedor, de encuentro, lugar del *otium* (ocio) pero también, con el avance de los procesos de modernización, como un instrumento, una máquina, un lugar para realizar los “*nec-otium*” (negocios) del modo más eficaz siendo denominada, con el paso del tiempo y frente al cambio de escala generado por los procesos de concentración cada vez mayores de población, economía, administración y cultura, *metrópolis* y hasta *megalópolis*.

Siguiendo esta dirección, el estudio de la perspectiva en la Argentina revela que, en esencia, se ha considerado para construir las ciudades la idea romana de *civitas*: la “ciudad” ha sido pensada como un lugar donde gente diversa de todas partes ha acordado aceptar y obedecer una “ley”. El derecho argentino se ha desarrollado sobre la base del derecho romano. No obstante, esta “ley” que ordena la ciudad, o lo que podría llamarse como “política urbana” no ha sido siempre la misma sino que ha experimentado enormes cambios muchas veces incluso contrapuestos y contradictorios.

Así, a través del análisis de *Catalinas Norte* como “puerta”, en el doble sentido físico y retórico, se pudo estudiar otra historia de las representaciones de la relación contradictoria y conflictiva que existe entre necesidades simbólicas y “realidades” materiales en las ciudades como también la vinculación existente entre ciertas “formas” de operar en la ciudad y el rol asignado a la acción colectiva encaminada por voluntades *políticas* para hacer factible diversas y diferenciadas “formas de vida urbana.”

Bibliotecas y Archivos Consultados

AV Archives Research John F. Kennedy Presidential Library and Museum,
National Archives at College Park

CEDOM

BIBLIOTECA NACIONAL ARCHIVO Y COLECCIONES PARTICULARES

BIBLIOTECA BANCO CENTRAL

BIBLIOTECA UTDT

BIBLIOTECA FADU-UBA

ARCHIVO TORRE MADERO

ARCHIVO AYSA

INSTITUTO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE BS.AS

COLECCIONES ESPECIALES Y ARCHIVOS BIBLIOTECA MAX VON BUCH

BIBLIOTECA SCA

BIBLIOTECA DEL CPAU

MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES

ENTREVISTAS

Fredy Yantorno (Consultado por mail 18-09-14)

Arq. Martha Alonso (Entrevistada 01-10-12)

Arq Margarita Cherriere (Entrevistada 08-10-11)

Arq Fina Santos (Entrevistada 12-11-12)

Arq Juan Manuel Borthagaray (07-10-14)

DIARIOS Y REVISTAS

The Standard

La prensa

La Nación

La Gaceta

Revista Caras y Caretas

Revista Técnica

Revista Qué

Revista Mirador

Revista Summa

Revista Summa +

Revista de Arquitectura

Revista Construcciones

Architectural Review

L'Architecture d'Aujourd'hui

Architectural Design

Bibliografía

- Affairs, B. o. (1961). *youtube*. Recuperado el 05 de 11 de 2015, de <https://www.youtube.com/watch?v=TnYTLqhrZEs>
- ALONSO VIDAL, M, BEVILACQUA, S, BRANDARIZ, G. (2010). *Odilia Suarez. La trayectoria ejemplar de una Arquitecta y Urbanista en Latino-América*. Buenos Aires: Imprenta unigraf.
- ALTAMIRANO, C. (2007). *Bajo el signo de las masas*. Buenos Aires: Emecé Editores.
- ARATA, H. F. (1987). *Villa Urquiza. Sus primeros cien años.1887-1987*. Buenos Aires : Editorial La Constancia.
- Archivo Witcomb. (s.f.). Recuperado el 20 de febrero de 2014, de <http://www.educ.ar/sitios/educar/recursos/ver?id=80099>
- ARCON DE BUENOS AIRES. (s.f.). Recuperado el 10 de 11 de 2015, de http://www.arcondebuenosaires.com.ar/torre_de_los_ingleses.htm
- BALLENT, A. (1995). *El diálogo de los antípodas: el CIAM y América Latina*. Buenos Aires: Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica.
- BONICATTO, V. (2011). *Escribir en el cielo: relatos sobre los primeros rascacielos en Buenos Aires (1907-1929)*. Tesis de Maestría. Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad. Universidad Torcuato Di Tella Buenos Aires.
- BRITISH PATHE BLOG. (s.f.). “*Nixon's Mission To Latin America 1958*”. Recuperado el 02 de 02 de 2015, de <http://www.britishpathe.com/video/nixons-mission-to-latin-america/query/nixon+buenos+aires>
- BULLRICH, F. (1963). “Comentarios sobre el Concurso Peugeot”. *Summa N°1*.
- Buyusa.gov. (s.f.). *Us Commercial US*. Recuperado el 26 de mayo de 2014, de <http://www.buyusa.gov/argentina/comohacernegociosconestadosunidos/comofinanciarusimportacionesdeestadosunidos/index.asp>
- CACCIARI, M. (2009). *La ciudad*. España: Editorial Gustavo Gilli.
- CARDOSO, F; FALETTO, E. (1969). *Dependencia y Desarrollo en América Latina*. Buenos Aires: Siglo XXI.

- CHOAY, F. (1970). *El Urbanismo. Utopías y Realidades*. Barcelona: Editorial Lumen.
- CULLEN, G. (1974). *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. España: Editorial Blume.
- DEL SAZ,E ; ALVAREZ, J; MANGUDO, C. (1928). Buenos Aires desde las nubes. *Caras y Caretas*.
- Demanda de la empresa Depósitos y Muelles de las Catalinas contra el Gobierno de la Nación (Escrito de contestación a la demanda por el Doctor Enrique García Mérou representante del gobierno de la nación i 7 de Mayo de 1894).
- DIFRIERI, H. A. (1981). *Atlas de Buenos Aires.Tomo II. Mapas y Planos*. Buenos Aires : Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.
- DUBOURG, A. J. (1986). *Dubourg, Arturo J, 50 años de arquitectura*. Buenos Aires: CPC Impresores.
- “ Creándose la Organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires”, Ordenanza nº14.627 (23 de septiembre de 1958).
- Editorial Summa. (diciembre de 1975). “La angustia de las torres”. *Summa N°96*, 15.
- FONDATION LE CORBUSIER. (s.f.). *FONDATIONLECORBUSIER*. Recuperado el 23 de 10 de 2015, de http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=5762&sysLanguage=en-en&itemPos=53&itemSort=en-en_sort_string1%20&itemCount=215&sysParentName=&sysParentId=65
- Foreign Building and investment Company S.A. (1961). *Bases Concurso Internacional de anteproyectos edificio Peugeot*. Buenos Aires.
- Geni. (s.f.). Recuperado el 22 de septiembre de 2014, de <http://www.geni.com/people/Francisco-Seeber-Taut/6000000002048141305>
- GOLEC, M. (2002). “A Natural History of a Disembodied Eye: The Structure of György Kepes’s Language of Vision”. *Design Issues vol.18 n°2* , 3-16.
- GORELIK, A. (2010). *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires 1887-1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- GUTIERREZ, R, TARTARINI, J, RUBENS, S. (2007.). *Congresos Panamericanos de Arquitectos 1920-2000. Aportes para su historia.* . Buenos Aires: Cedodal.
- GUTIERREZ, R. (1993). *Sociedad Central de Arquitectos. 100 años de compromiso con el país 1886-1986*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos.
- GUTMAN, M; HARDOY, Jorge E. (2007). *Buenos Aires 1536-2006: Historia urbana del Área Metropolitana*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

- HALL, P. (1996). *Las ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- HEBBERT, M. (2006). "Town Planning vs. Urbanismo". *Planning Perspectives vol. 21, n°3*, 233-251.
- HISTARMAR. (s.f.). *Fundación Histarmar*. Recuperado el 20 de abril de 2015, de <http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica-3/DesembarcoenBsAs.htm>
- HISTARMAR. (s.f.). *Histarmar*. Recuperado el 3 de marzo de 2015, de <http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica/Fondeaderos%20de%20Buenos%20Aires/Fondeaderosbas e.htm>
- HOMBERGER, E. (2005). *The Historical Atlas of New York City. A visual celebration of 400 years of New York City's history*. New York: Holt Paperback.
- HUERGO, H. (2013). *Luis A Huergo y la cuestión puerto*. Buenos Aires:: Dunken.
- INTENDENCIA MUNICIPAL. (1925). *COMISIÓN DE ESTÉTICA EDILICIA*. BUENOS AIRES: Talleres Peuser.
- JACOBS, J. (1973). *Muerte y Vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península.
- Jockey Club Argentina. (1962). Bases de Concurso Jockey Club. *Concurso de Anteproyectos para la construcción de su nuevo edificio*. Buenos Aires.
- KATZENSTEIN, E. (1976). "Mesa Redonda. Catalinas Norte: pro y contra". *Summa N°97*, 48.
- KRAUSE, W. (enero de 1963). "La Alianza Para el Progreso",. *Center of Latin American Studies at the University of Miami*. Recuperado el 4 de 11 de 2014, de Journal of Inter – American Studies, Vol. 5 N°1 (Jan,1963) pp 67-81: www.jstor.org/stable/165285
- KRIEGER, A., & SAUNDERS, W. (2009). *Urban Design*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- La Gaceta. (23 de Septiembre de 2011). *La Gaceta*. Recuperado el 15 de 05 de 2015, de <http://www.lagaceta.com.ar/nota/456528/sociedad/apasionante-historia-mito.html>
- La Nación. (31 de julio de 1968). La actualidad en pocas líneas. *La Nación*.
- La Nación. (s.f.). *Wikimedia Commons*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:BuenosAiresPlano1870.JPG#>
- LANG, J. (2005). *Urban Design. A typology of procedures and products*. Great Britain: Elsevier Ltd.
- LE CORBUSIER. (2011). *La Ciudad del Futuro*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- LIERNUR, F J; ALIATA, F. (2004). *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Buenos Aires: Clarín.

- LIERNUR, F. J. (2008). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La Construcción de la Modernidad*. Buenos Aires: Ed. Fondo Nacional de las Artes.
- LIERNUR, J. (2008). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La Construcción de la Modernidad*. Buenos Aires: Ed. Fondo Nacional de las Artes. Buenos Aires.
- LIERNUR, J. F. (1982). Area Central Norte. Reflexiones para una crítica. *Summa* 171/172, 26.
- LIERNUR, J. F. (2005). "Torre". En *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (pág. 119). Buenos Aires: Clarin.
- LIERNUR, J.F ; PSICHEPIURCA, P. (2008). *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- LIERNUR, J.F, SILVESTRI, G. (1993). *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- LÓPEZ CANDEIRA, J. (1999.). *Diseño Urbano. Teoría y Práctica*. Madrid: Editorial Munilla-Lería.
- LYNCH, K. (1960). *The image of the city*. Massachusetts: Harvard University Press.
- LYNCH, K. (1984). "Reconsidering The Image of the City" . En L. RODWIN, & R. HOLLISTER, *Cities of the Mind* (págs. 151-162). New York: MIT PRESS.
- MAKI, F. (1969). *Forma Colectiva*. Rosario: Escuela de Arquitectura y Planeamiento. Facultad de Ciencias, Ingeniería y Arquitectura UNR.
- MAKI, F. (2009). "Fragmentation and Friction as Urban Threats: The Post-1956 City". En A. KRIEGER, & W. SAUNDERS, *Urban Design* (págs. 88-100). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- MARSHALL, R. (2009). "The elusiveness of Urban Design: The perpetual Problem of Definition and Role". En A. KRIEGER, & W. SAUNDERS, *Urban Design*. (págs. 38,57). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- MAZZA, C. J. (1998). "Del Barrio Parque a la Unidad Vecinal. Trayectorias urbanísticas y normativas de conceptos provenientes de la idea de Ciudad Jardín en Mar del Plata. V Seminario de Historia da cidade e do urbanismo. Campinas: FAU.
- MCBA. (16 de 05 de 1957). Edificios con altura sobreelevada. *Boletín Municipal de la Ciudad de Buenos Aires N°10603*, pag 606.
- MCBA. (1958). *"Planteo Básico de Reestructuración de Buenos Aires y Gran Buenos Ares. Plan Regulador. Etapa Preliminar"*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Guillermo Kraft.
- MCBA. (1968). *Boletín Municipal N° 13370*. Buenos Aires.

- MIT LIBRARIES. (s.f.). Recuperado el 12 de 08 de 2012, de "Preliminary Inventory to the Papers of Kevin Lynch MC.0208": <http://libraries.mit.edu/archives/research/collections/collections-mc/mc208.html>
Consultado 12-08-2012
- MOUCHET, C. (1969). La organización y planificación del área metropolitana. *Boletín Municipalidad de Buenos Aires*, 44.
- MUMFORD, E. (2002). *Design theory*. Recuperado el 05 de 03 de 2015, de http://designtheory.fiu.edu/readings/mumford_CIAM_discourse.pdf
- MUMFORD, E. (2007). "El discurso del CIAM sobre el Urbanismo 1928-1960.". *seminario Urbanismo Moderno: de los CIAM a Colombia. Maestría en Urbanismo Universidad de Combia*. Bogota.
- MUMFORD, E. (2009). "The Emergence of Urban Design". En A. KRIEGER, & W. SAUNDERS, , *Urban Design* (pág. 15). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires . (1960). *Organización del Plan Regulador de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires.
- NITSCHKE, G. (1969). La arquitectura metabolista. . *Cuadernos Summa-Nueva Visión*, 3.
- NOVICK, A. (2003). "El urbanismo en las historias de la ciudad" . *Revista Registros*, pp 5-26.
- Nuestra arquitectura N°458. (1969). Concurso para el edificio de la Unión Industrial Argentina. *Nuestra Arquitectura N°458*, 25.
- OPRBA (1961). "Remodelación Urbanística y desarrollo del área de Catalinas Norte". *MIRADOR. Panorama de la civilización industrial*. , P96.
- ORILLARD, C. (2009). "Tras las huellas de los orígenes del Urban design en el Townscape: relaciones entre una política editorial británica y un campo académico norteamericano en los años cincuenta". *Urban History*, 284-302.
- Prodim*. (s.f.). Recuperado el 5 de abril de 2014, de <http://www.prodim.ic.gba.gov.ar/html/GRAFICOS/001/05/B1/01/62.JPG>
- "Proyectando ley de venta terrenos comprendidos entre Córdoba, Eduardo Madero, San Martín y Leandro N. Alem", Resolución 16.919 (9 de 01 de 1961).
- RANDLE, P. (1972). *Evolución Urbanística. Una teoría de la ciudad en la Historia*. . Buenos Aires: Eudeba.
- Revista de Arquitectura. (1956). "Evolución del Gran Buenos Aires en el tiempo y en el espacio". *Revista de Arquitectura*, 97.

- RIGOTTI, AM. (2012). "Fósiles de futuro: megaestructuras". *UTDT Block. Revista de cultura de la arquitectura, la ciudad y el territorio. Número 9*, 18.
- ROCCA, E. J. (1996). *El puerto de Buenos Aires en la Historia. Buenos Aires*. . Buenos Aires: Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre. .
- ROGERS, E.N, SERT, J.L, TYRWHITT, J. (1961). *ROGERS, E.N, SERT, J.L, TYRWHITT, J (1961 El corazón de la ciudad: por una vida más humana de la comunidad*. Barcelona: Editorial Científico Médica. .
- ROUQUIÉ, A. (1981). *Poder militar y sociedad política en la Argentina 1943-1973*. Buenos Aires: Emecé Editores S.A.
- SARRAILH, E. J. (1975). "Catalinas Norte. Evolución de una idea. Resultados". *Summa N°96*, p18.
- SCHERE, R. (2008). *Concursos 1825-2006*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos.
- SCOBIE, J. R. (1977). *Buenos Aires. Del centro a los Barrios. 1870-1910*. Buenos Aires:: Ediciones Solar. S.A.
- SHARP, T. (1952). "Planificación Social y Física". *Revista de Arquitectura N°368*.
- SHMIDT, C. .. (2012). *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la "capital permanente"*. . Buenos Aires: Prohistoria ediciones.
- SHMIDT, C; PLOTQUIN, S. (2014). *Mario Roberto Alvarez*. Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.
- SIKKINK, K. (2009). *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek*. Buenos Aires: Siglo XXI Editorial Iberoamericana.
- SILVESTRI, G. (2012). *El color del río. Historia Cultural del paisaje del Riachuelo*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- SKYCRAPER.ORG. (s.f.). *skyscraper.org*. Recuperado el 10 de 02 de 2015, de http://www.skyscraper.org/EXHIBITIONS/FUTURE_CITY/NEW_YORK_MODERN/walkthrough_1916.php
- SOLSONA, J. (1997). *Justo Solsona. Entrevistas. Apuntes para una autobiografía*. Buenos Aires: Ediciones Infinito .
- SPREIREGEN, P. D. (1965). *Urban Design: The architecture of towns and cities* . American Institute of Architects.
- SUÁREZ, O. (2003). *El relato de mi vida (Historia personal en Argentina siglo XX)* . Buenos Aires: Documento privado.

- SUAREZ, O. (1952). "El VIII° Congreso Panamericano de Arquitectos. Una crónica por la arquitecto Odilia Edith Suárez.". *Revista de Arquitectura N°368*.
- SUAREZ, O. (1963). "Los aspectos urbanos del edificio Peugeot". *Summa N°1*.
- SUÁREZ, O. (1976). "Catalinas Norte: una experiencia urbana desvirtuada" . *Summa*, 58,59.
- SUAREZ, O. (1982). "Análisis urbano de la expansión administrativa norte del Área central de Buenos Aires." . *Summa N°171/172*, 38 a41.
- SUÁREZ, O. (1994). *Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- SUAREZ, O. (1995). "El espacio público" . *Reflexiones... Los espacios públicos* .
- SUAREZ, O. (2000). "Arquitectura y diseño urbano". En FADU, *Pensar la arquitectura*. Buenos Aires: Ediciones de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo.
- Summa N°1. (1963). "Concurso Jockey Club de la Ciudad de Buenos Aires". *Summa* , 108.
- Summa N°96. (1975). Concurso de anteproyectos para el edificio Aerolíneas Argentinas. 96, 34-56.
- Summa N°97. (1976). Concurso Nacional de Anteproyectos. Edificio sede SEGBA. *Summa*, 13-36.
- TAFURI, M. (1975). "La montaña desencantada". En G. Ciucci, F. Dal Co , & M. Tafuri, *La ciudad americana de la guerra civil al New Deal*. Barcelo: Gustavo Gilli.
- TAFURI, M. (1982). *Historia de la Arquitectura. Arquitectura Contemporánea*. Buenos Aires: Viscontea.
- TAFURI, M. (1983). Entrevista a manfredo Tafuri. *Materiales*.
- TAYLOR, N. (2005). *Urban Planning Theory Since 1945*. London: Sage Publications.
- TECNE. (2013). Recuperado el 20 de 10 de 2015, de <http://tecne.com/le-corbusier/introduccion-al-plan-director-para-buenos-aires/>
- Trapalanda. Biblioteca Digital. Biblioteca Nacional. (s.f.). Recuperado el 25 de abril de 2015, de <http://trapalanda.bn.gov.ar:8080/jspui/handle/123456789/11785#prettyPhoto>
- Trapalanda. Biblioteca Nacional. (s.f.). *Trapalanda*. Recuperado el 20 de julio de 2015, de Biblioteca digital. Biblioteca Nacional: <http://trapalanda.bn.gov.ar/jspui/handle/123456789/11737>
- UIA. (Julio de 1968). Bases del Concurso Edificio Unión Industrial Argentina. Buenos Aires.
- UIA. (s.f.). *Unión Industrial Argentina*. Recuperado el 2014 de 06 de 25, de <http://www.uia.org.ar/institucional.do?id=1>

"Urbanización de Catalinas Norte", Ordenanza N°17.779 (07 de 09 de 1961).

Wikimedia Commons. (s.f.). Recuperado el 25 de agosto de 2015, de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:JFBateman.png>

Wikimedia Commons. (s.f.). Recuperado el 5 de abril de 2014, de https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Luis_A_Huergo_1837-1913.gif

Williams, C. (2008). *Amancio Williams: obras y textos*. Buenos Aires: Donn.