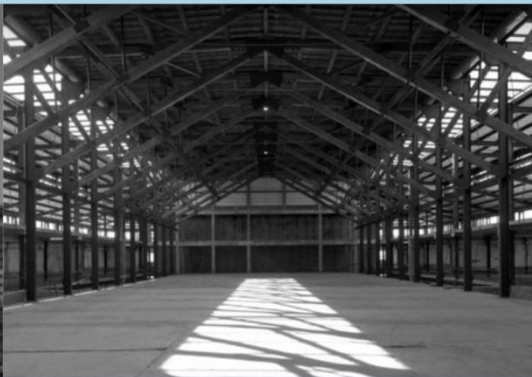


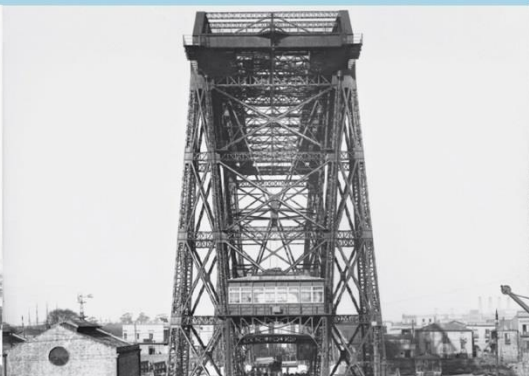


EL LEGADO BRITÁNICO EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

FACULTAD DE ARQUITECTURA



TRABAJO FINAL DE CARRERA

FACUNDO FERNANDEZ

2021

El Legado Británico en la ciudad de Buenos Aires.

La recuperación de la Arquitectura Inglesa en el siglo XXI

TRABAJO FINAL DE CARRERA

Alumno: Facundo Fernandez

Tutor: Pablo Corral, Arq.

Julio, 2021

ÍNDICE

Prólogo	p. 5
Introducción La influencia británica en la ciudad de Buenos Aires.....	pp. 6 - 12
Capítulo 1 Arquitectura utilitaria. Estructuras y edificios Industriales.....	pp. 13 - 15
1.1 Instalaciones Ferroviarias.....	pp. 16 - 21
1.2 Reflexiones.....	p. 22
1.3 Instalaciones Portuarias.....	pp. 23 - 30
1.4 Reflexiones.....	p. 31
1.5 Obras para el Saneamiento Urbano.....	pp. 32 - 43
1.6 Reflexiones.....	p. 44
1.7 Glosario para intervenciones patrimoniales.....	pp. 45 - 46
Capítulo 2 Casos representativos en la Ciudad de Buenos Aires.....	pp. 47 - 48
2.1 Estación Terminal Ferrocarril Retiro, FCCA 1909 – 1915. E. L. Conder, S. Follett, F. Farmer y Hume, Scott y Hume, Arqs. Historia Y construcción de la Terminal.....	pp. 49 - 63
2.2 Estación Terminal Ferrocarril Retiro, FCCA. 2000 - 2017. Su puesta en valor. Alberto Varas y Asociados (2000-01), Empresa IGNACAM (2015-16), Empresa METRA (2016-17).....	pp. 64 - 70
2.3 Reflexiones.....	p. 71

2.4 Docks Portuarios, Puerto Madero 1885-1897

Hawkshaw, Son & Hayter, Ings. y T. Walker, Comp. Constr..... pp. 72 - 77

2.5 Escuela de Posgrado de la UCA, Puerto Madero 2004-2008,

Estudio Urgell -Penedo - Urgell, Arqs..... pp. 78 - 82

2.6 Reflexiones..... p. 83

2.7 Puente Trasdador Nicolás Avellaneda, 1908-1914.

S. Podestá, Ing. Fcca del Sud..... pp. 84 - 93

2.8 Puente Trasdador Nicolás Avellaneda, 2013-2017.

Puesta en valor, E. Rodríguez, Arq. y J. A. Valle, Ing. (Vialidad Nacional)... pp. 94 - 95

2.9 Reflexiones..... p. 96

Conclusiones Generales..... pp. 97 - 98

Bibliografía General..... pp. 99 - 100

Créditos fotográficos / dibujos / croquis / planimetrías..... pp.101- 102

Agradecimientos..... p. 103

PRÓLOGO

Se expondrá sobre la influencia de la industria británica y sus alcances en territorio argentino. Sus inicios, características, principales exponentes y obras representativas, así como también, la concepción, evolución y readecuación al mundo contemporáneo, de algunos casos específicos que representan arquitectónicamente al período industrial británico.

En el presente trabajo se pretende desarrollar una investigación en la ciudad de Buenos Aires durante el período de inicios del siglo XIX a finales del siglo XX, acerca de la influencia y presencia británica instaurada en la arquitectura utilitaria en nuestra ciudad, convertida actualmente en un innegable patrimonio histórico y legado de esta cultura.

Para esto nos adentraremos en las principales características en las cuales se destacó la arquitectura británica como: “La Arquitectura Utilitaria Industrial e infraestructura”; “Arquitectura para el Intercambio, Finanzas y Comercio”; “Arquitectura para el Habitar”; “Arquitectura Cultural e Institucional” y “Monumentos, Parques y Jardines Históricos”.

Procediendo con la investigación, se analizará específicamente “La Arquitectura Utilitaria Industrial”, entendiendo a esta, como la más preponderante en la influencia inglesa en la ciudad de Buenos Aires. Contando con exponentes tan relevantes, como la industria ferrocarrilera y portuaria, que permitieron el veloz y extenso crecimiento de nuestra ciudad.

Con motivo de este trabajo cabe preguntar si la Arquitectura Industrial Británica actualmente, ¿sigue siendo tan importante e influyente como lo fue en su concepción o se fue convirtiendo en una arquitectura que ha tenido que reinventarse para poder persistir a lo largo del tiempo o bien, fue cayendo en desuso considerándola solo como un patrimonio histórico en el devenir de nuestra ciudad?

Atendiendo a estas inquietudes, se realizará un estudio casuístico que comprenda la investigación de obras paradigmáticas industriales en la ciudad de Buenos Aires –obras ferroviarias, portuarias, de saneamiento- con el objetivo de determinar si su funcionalidad original sigue vigente o si debieron ser refuncionalizadas o revitalizadas pudiendo adaptarse nuevos roles a los ya instaurados en su concepción, y de esta manera entender si siguen aportando al crecimiento de nuestra ciudad, o si ya es una arquitectura en desuso.

INTRODUCCIÓN

En la segunda década del siglo XIX, en un contexto donde la Argentina se encuentra en auge de producción tanto agrícola como ganadera y con la incorporación del ferrocarril, se buscó desarrollar en nuestro país, una imitación de lo sucedido con la industria siderúrgica en Gran Bretaña; emprendiendo una mejora del sector agrario argentino y un desarrollo del sector metalúrgico británico, incorporando locomotoras, rieles y equipos a fábricas de este origen.

Con el comienzo de esta etapa, comenzaron a trabajar profesionales británicos en el proyecto y construcción de obras para la ciudad de Buenos Aires, que reflejaron la evolución de la cultura arquitectónica inglesa del siglo XIX. Exponentes como James Bevans con el inicio del desarrollo de la ingeniería hidráulica para servicios de aguas potables, construcción de puertos, muelles y puentes y posteriormente en la década del 50, importantes obras del estilo neopalladiano como la Sede del Club del Progreso o la Aduana Nueva, darían luz gracias a Edward Taylor.

Esta tendencia por la arquitectura británica, sobre todo en el desarrollo industrial de la ciudad de Buenos Aires, hizo que se incorpore la interpretación local, logrando así, operaciones de adaptación, reinterpretación o combinación, que resultaron en productos anglo-argentinos: *“...la presencia británica lideró el campo de las construcciones estandarizadas o prefabricadas y de producción en serie o industrial, teniendo además un rol preponderante dentro de las obras de transporte, comunicaciones, equipamiento e infraestructura.”* (Fabio Grementieri, 1999, p. 5).

Durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX el estilo arquitectónico inglés, imponía una actitud románticista en la consideración de los estilos, pero racionalista en la construcción y el empleo de la técnica, dando así preponderancia a dos corrientes destacadas de la época, el victoriano, combinando las posibilidades de la industria y la producción en serie con el formalismo medieval y renacentista; y, por otro lado, el eduardiano evolucionando hacia el barroco y el lenguaje clásico.

Si nos enfocamos en el urbanismo, podremos dilucidar la proyección a gran escala de los planes de saneamiento, sistematización y monumentalización de grandes ciudades, en base a la construcción de importantes redes de infraestructura y homogenización del tejido urbano.

Atendiendo a todos estos aportes de la influencia británica en nuestra ciudad, resulta necesario poder identificar brevemente cada una de ellas, resaltando las contribuciones más preponderantes que se produjeron en la ciudad de Buenos Aires.

Es por esto, que vamos a clasificarlas de la siguiente manera:

Arquitectura Utilitaria (Industrial e Infraestructura)

Buenos Aires se convirtió en el centro principal de origen de redes y sistemas de infraestructura, sirviendo de asentamiento para la creación de terminales de ferrocarriles y puerto, como las obras más importantes que modelaron el territorio de la ciudad, caracterizando así, el paisaje urbano de varios sectores de la capital, incluyendo importantes ejemplos como Retiro, Once y Constitución en la variedad estilística que ofrecía la cultura arquitectónica inglesa o bien, el conjunto de “Puerto Madero” transformándose en el portal de ingreso desde el río hacia la ciudad.

Dentro del saneamiento y las obras sanitarias, tuvieron origen distintos proyectos de desagües y provisión de agua que colocaron a Buenos Aires, hacia 1900, entre las ciudades del mundo mejor equipadas en la materia.

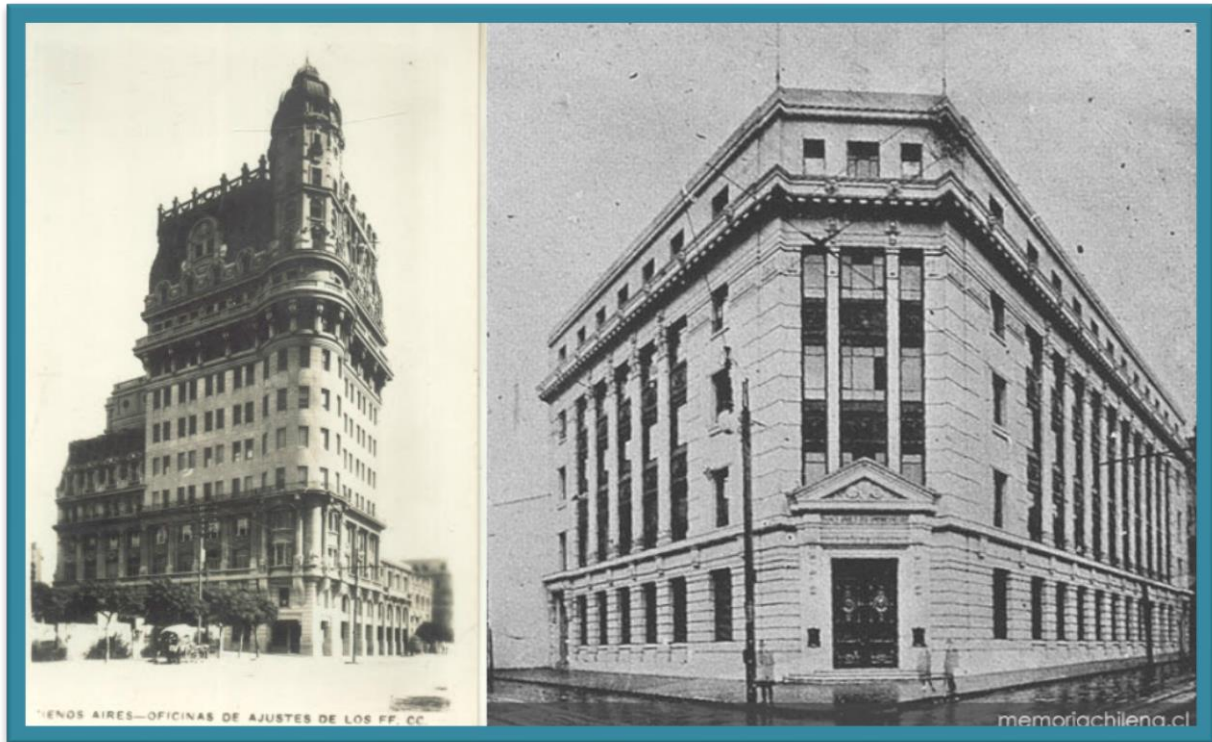
Arquitectura para el Intercambio, Finanzas y Comercio

A finales del siglo XIX, el denominado “alto victoriano”, tuvo importante difusión en la arquitectura de jerarquía comercial. El aporte británico fue definiendo las tendencias funcionales y formales en el diseño de edificios para oficinas y tiendas.

Durante el siglo XX, el estilo eduardniano se caracterizaba por la presencia urbana y el refinado lenguaje decorativo. Destacando la combinación de estructuras metálicas con amplias y elaboradas vidrieras permitía una relación fluida entre el interior y el exterior.

La arquitectura bancaria tuvo fundamental inspiración británica dentro de nuestra ciudad y se materializó en sedes financieras de origen inglés, argentino o extranjero. Un hito en el desarrollo de la arquitectura bancaria en Buenos Aires es el “Banco de Londres y Río de la Plata” de estilo neo renacentista terminada hacia 1870, luego reemplazado por un edificio de características arquitectónicas brutalistas que demostraban las importantes conexiones económico-culturales entre Inglaterra y Argentina.

(1, 2_Izquierda: "Oficinas de Ajustes de los Ferrocarriles", Av. Alem y Alsina, E. Conder, P. Chambers y L. Thomas, 1914 - Derecha: "Banco Anglo Sudamericano", Bme. Mitre y Reconquista, Paul Chambers y Louis Newbery, E. Conder, J. W. Farmer, 1915-1921)



Arquitectura para el Habitar:

La arquitectura de muchas grandes casas de Buenos Aires fue evolucionando al ritmo de los cambios estilísticos de la arquitectura inglesa. Al igual que lo sucedido con la arquitectura comercial, el estilo alto victoriano se vio reflejado en el aporte arquitectónico de vivienda. Luego de la Primera Guerra Mundial, el pragmatismo inglés difundió una arquitectura doméstica más depurada. Con el surgimiento de la vivienda tipo chalet, se generaron conceptos como la flexibilidad, la funcionalidad ya instaurada anteriormente y el confort, traduciendo nuevas tendencias en el campo de la vivienda, integrando jardines privados y forestación de los espacios públicos, estilo que también se impone para las instalaciones de los espacios deportivos.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, ciertos componentes de la arquitectura de Buenos Aires, tuvieron como referencia importante la teoría y práctica inglesa del período de los años sesenta y setenta. Atendiendo a la tendencia de la ciudad-jardín, integrando el ambiente campestre al ámbito urbano, combinando edificios de escala controlada con espacios verdes continuos, apareciendo de esta manera la categoría de conjuntos habitacionales. Esta categoría trataba de resolver el alojamiento de obreros y empleados del ferrocarril, criterio que luego fue utilizado en planes de vivienda como la Comisión de Casas Baratas.

Buena parte del repertorio estilístico británico también estuvo presente en construcciones departamentales. Se adoptaron formas materiales y elementos compositivos

característicos como el uso del ladrillo a la vista, el manejo del hierro o la aparición del bow window.

(3, 4, 5, 6_Arriba izquierda: Edificio "La Colorada", R.A. Pigeon, c. 1910 - Abajo izquierda: "Conj. viviendas empleados del ferrocarril sud" barrio de Barracas, c. 1895, Arriba derecha: "Residencia Madero", hoy embajada del Reino Unido, Wakter B. Smith y B. Collcutt, c.1917 - Abajo derecha: Viviendas, calle Mellian, barrio de Belgrano, c. 1930)



Arquitectura Cultural e Institucional

Durante el siglo XIX, la tendencia neoclásica y neogótica se ven reflejadas en la influencia cultural religiosa, destacando el tratamiento de los interiores con buen manejo de la escala y la fuerte expresividad en los materiales. Comenzando el siglo XX, las parroquias e instituciones toman mayor presencia urbana, destacando un eclecticismo con mayor decoración y complejidad en el diseño de los detalles.

(7, 8, 9_Izquierda: "Iglesia de la Santa Cruz", Estados Unidos y Urquiza, Edwin A. Merry, 1890-94 - Arriba derecha: "Primera Iglesia Metodista" Av. Corrientes 718, 1871-74 - Abajo derecha: "Colegio Santa Brígida" Arthur R. Inglis, c. 1900.)



Monumentos, Parques y Jardines Históricos

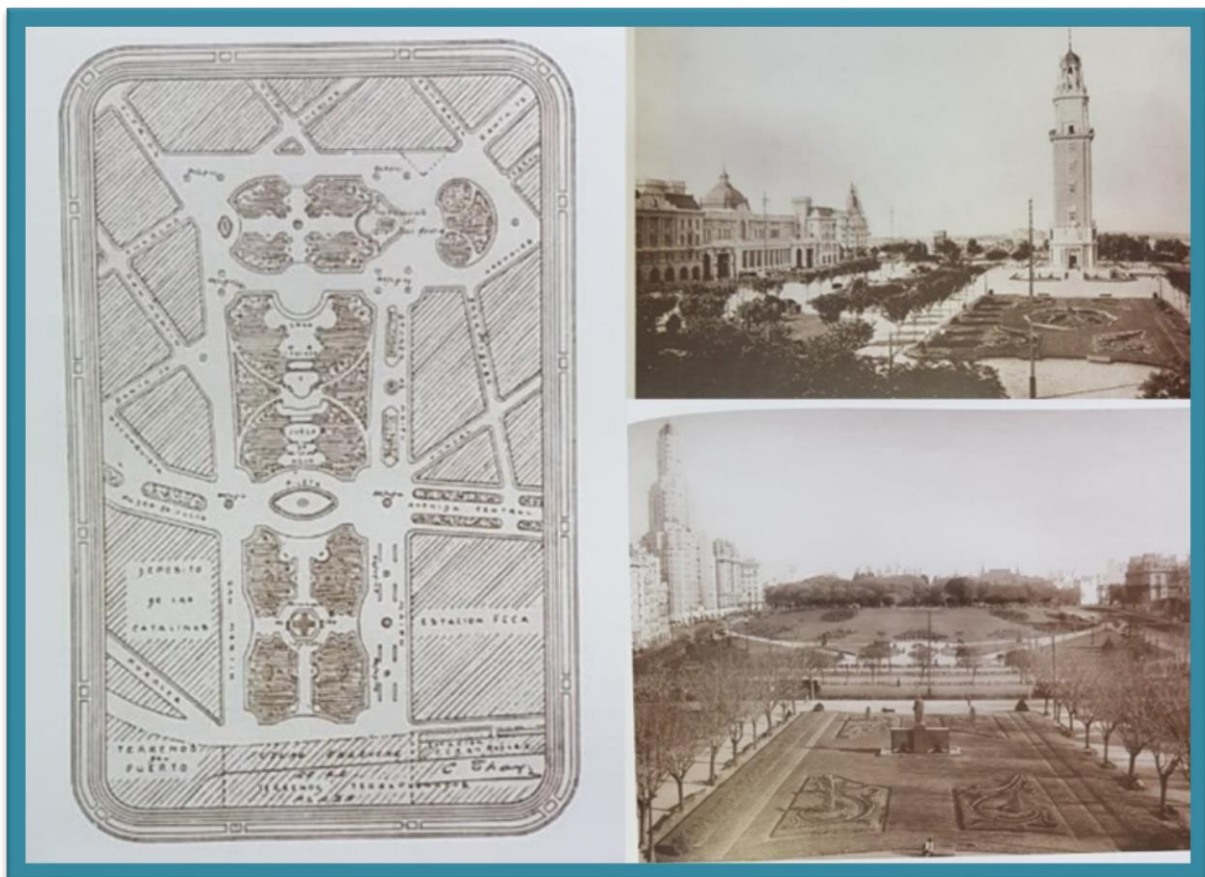
En este apartado es importante destacar al paisajista Carlos Thays como principal exponente en lo que a la influencia británica se refiere para con nuestros monumentos y parques históricos en la ciudad de Buenos Aires. Sus obras y propuestas unieron lazos internacionales entre Argentina y Gran Bretaña como por ejemplos con la edificación de la

Torre de los Ingleses ubicada en la Plaza Britania frente a la Estación Central de Ferrocarril que forma parte del anteproyecto propuesto por él en 1912.

Dicho proyecto se concibió a partir de la idea de unificar la ya existente Plaza San Martín con la futura Plaza Britania, para conformar un gran paseo de elevada calidad paisajística y urbanística. Este proyecto preveía la ubicación de catorce refugios peatonales en puntos estratégicos en donde el agua adquiriría gran relevancia como fiel aporte de las obras de Thays. Sin embargo tuvieron que pasar dos décadas para que esta idea precursora se pudiera concretar en el espacio que hoy día disfrutamos.

En 1912, ya con los terrenos de la fábrica de gas y de las plazas disponibles, estos se unificaron para conformar la Plaza Estación Retiro que luego pasaría a reconocerse como Plaza Britania en homenaje a los residentes ingleses con su inconfundible edificación central la Torre de los Ingleses. Luego de demoras producidas por la guerra, el 24 de mayo de 1916 la Torre de los Ingleses y la Plaza Britania fueron inauguradas por el presidente de la Nación Victorino de la Plaza que, posteriormente al conflicto armado de las Islas Malvinas, este espacio se reconocería con el nombre de Plaza Fuerza Aérea Argentina.

(10, 11, 12_Izquierda: Plano del Anteproyecto de la Plaza San Martín - Arriba: perspectiva de la Plaza Britania - Abajo: Perspectiva de la Plaza San Martín)



Luego de la primera Guerra Mundial, la influencia británica se fue asentando en buena parte del equipamiento urbano, ligado a las redes de infraestructura comunicaciones y servicios, como la gráfica y cartelería ferroviaria, los coches del ferrocarril o los buzones

del correo. Así como también, en el ámbito doméstico y laboral, definiendo el entorno cotidiano con la incorporación de diseños en los equipos, muebles y textiles.

Con el apogeo de la segunda Guerra Mundial, la relación anglo argentina se modificó. Concluyendo los aportes de obras y proyectos, pero se siguieron atentamente las propuestas de la arquitectura británica de posguerra en ámbitos académicos, profesionales, y de gestión y planificación urbana.

CAPÍTULO 1 _ ARQUITECTURA UTILITARIA

ESTRUCTURAS Y EDIFICIOS INDUSTRIALES

En este capítulo nos adentraremos específicamente en los aportes de *la Arquitectura Utilitaria Industrial e Infraestructura*, que promovió el crecimiento de la ciudad de Buenos Aires, tanto obras en específico, como aportes a mayor escala que permitieron consolidar la ciudad como hoy la conocemos. Es necesario entender que dentro de esta rama que conforma gran parte del aporte británico, se realizará una clasificación de lo que se considera como los principales exponentes que impulsaron la industria, destacando así *Instalaciones Ferroviarias (estaciones terminales de FFCO); Instalaciones Portuarias (Aduana, muelle, puerto) y Obras para el Saneamiento Urbano (obras sanitarias, reservorio de agua, etc).*

Entre los años 1880 a 1930, la ciudad de Buenos Aires tuvo un gran desarrollo en su edificación, su infraestructura y su crecimiento urbano. Este particular fenómeno de urbanización, asentado en la inmigración, proveyó a la ciudad de un importante muestrario arquitectónico, fundado en el arte y la técnica de la influencia británica, en donde sus principales aportes se ven reflejados en el ámbito utilitario e industrial.

Para la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, el patrimonio británico en la Argentina, se destaca a partir del reconocimiento de dos estilos arquitectónicos trascendentales, el victoriano y el eduardiano, resaltando así, una arquitectura más funcional y de producción en serie en combinación con el aporte del lenguaje clásico y barroco que promovía el estilo eduardiano.

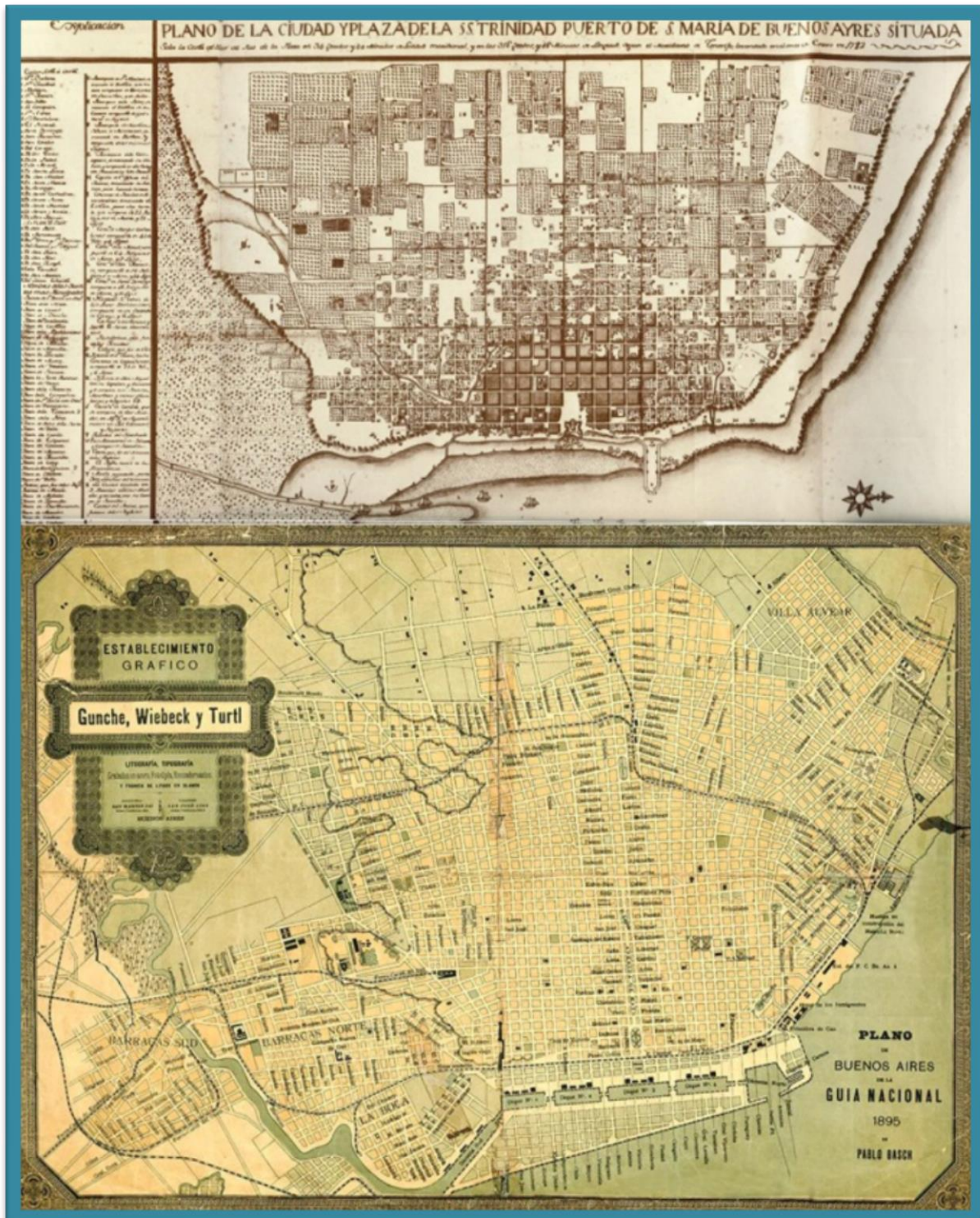
Como bien se destacó en páginas anteriores, uno de los principales exponentes, en lo que a la arquitectura industrial se refiere, fue James Bevans y Edward Taylor. El primero inició el desarrollo de la ingeniería hidráulica para servicios de aguas potables, construcción del puerto, muelles y puentes, y posteriormente en la década del 50, Taylor sería autor de la Aduana Nueva.

(13, 14_Izquierda: Ingeniero James Bevans, 1777/1832 - Derecha: Ingeniero Edward Taylor, 1801/1868)



A gran escala se formularían la sistematización y monumentalización para grandes ciudades, a través de la construcción de importantes redes de infraestructura, homogenización del tejido urbano y construcción de grandes edificios públicos en emplazamientos estratégicos, que funcionen como los principales nodos de comunicación y producción en la ciudad.

(15, 16_Arriba: Plano de la ciudad y Plaza de la SS Trinidad, Puerto de S. María de Buenos Ayres, situada sobre la costa del sur del Río de la Plata. 1772, Abajo: Plano de Buenos Aires, Guía Nacional 1895. Realizado por Pablo Basch)



Teniendo en cuenta estas redes de infraestructura, el equipamiento urbano también fue parte del diseño y paisaje de la ciudad. En su libro, Fabio Grementieri destaca los siguiente *“Buena parte del equipamiento urbano, usualmente ligado a las redes de infraestructura, comunicaciones y servicios, tuvieron impronta inglesa. Entre ellos la gráfica y cartelera ferroviaria, los coches del ferrocarril y el tranvía, los buzones del correo.”* (Grementieri Fabio, 1999 p. 6).

Esto nos permite reflexionar que la influencia británica no solo se encontraba en el crecimiento urbano o la planificación de nuevos edificios que aporten al desarrollo industrial, sino que, había accedido, a una escala más pequeña y de gran relevancia que es la escala social. La arquitectura británica industrial, pasó de ser un aporte constructivo y paisajístico, a combinarse con el entorno cotidiano y adentrarse en la vida de los ciudadanos porteños.

Este crecimiento, fundado en los principios que Alberdi propone en sus bases para la misión de los ferrocarriles *“Es preciso traer los capitales a las costas, o bien llevar el litoral al interior del continente. El ferrocarril y el telégrafo eléctrico, que son la supresión del espacio, obran este portento y cambian las cosas más difíciles sin decretos ni asonadas.”*(Art. 67, Constitución Nacional 1853, J. B. Alberdi). Lo cual revela la importancia que tenía para el desarrollo de la ciudad de Buenos Aires y nuestro país, estos medios de comunicación y transporte, y nos hace tomar importancia del aprovechamiento territorial y marítimo que proponen en nuestra ciudad, fomentando con su industrialización el comercio y comunicación tanto dentro de nuestro territorio como para con el exterior.

De esta manera, se conformaba una ribera dedicada exclusivamente a la industria portuaria, aprovechando los grandes ríos y afluentes como bases para el transporte marítimo y un trazado contundente del ferrocarril que fue conformando la expansión comercial y territorial de la ciudad. Aportando grandes obras arquitectónicas como los puertos, la Aduana de la ciudad, las estaciones terminales ferrocarrileras, que conforme pasaba el tiempo se consolidaron como centros de confluencia dentro del territorio de nuestra ciudad, fomentando el comercio, la expansión edilicia, el trazado de grandes vías de comunicación, originando nuevas centralidades que permitieran focalizar el constante flujo de personas y medios de transporte.

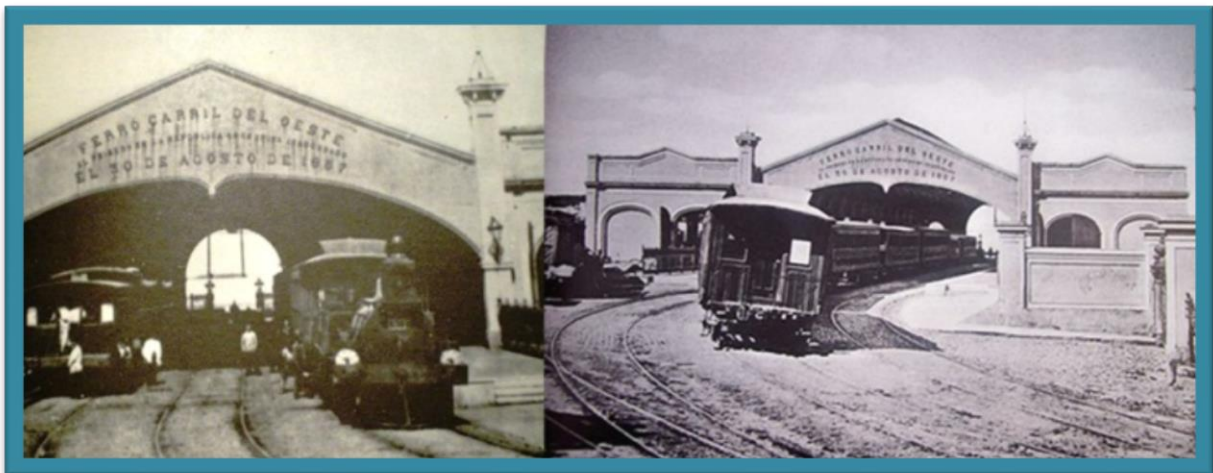
El acoplamiento a futuro de nuevas funciones en el sector, también fue un factor clave, que aportaría más dinamismo a esas centralidades, como los espacios verdes y recreativos, edificios dedicados al comercio o sectores financieros, como bancos u oficinas, centros dedicados al culto y la religión, sectores educativos, entre otros.

1.1 _ INSTALACIONES FERROVIARIAS

Dentro de este capítulo, se procederá en la investigación al aporte arquitectónico británico en lo correspondiente con las instalaciones creadas en la ciudad de Buenos Aires. Cómo estos se originaron y fueron expandiéndose, hasta conformar la red neuronal de transporte, que hoy identificamos y que constituyeron el gran avance comercial y urbanístico en nuestra ciudad. Para ello es imperativo focalizarse en los inicios, vislumbrando a la ciudad como un ejemplo potencial de lo que sucedía en Europa y de las primeras acciones que se tomaron en cuanto a las instalaciones ferroviarias se refiere, que sirvieron como impulsoras al crecimiento económico y urbano.

Según lo mencionado anteriormente, J. B. Alberdi fue uno de los principales impulsores en exponer la necesidad de conexión en el país, entendiendo que sólo el sistema ferroviario sería capaz de semejante hazaña. Así es, como en 1853, se da inicio a uno de los primeros exponentes cuando un grupo de argentinos forma la “Sociedad Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste”, originando el Ferrocarril Oeste, en donde cuatro años más tarde, se inauguran los 10 primeros kilómetros de vías férreas que unían la Estación Parque (ubicada en la manzana del actual Teatro Colón) con las estaciones Almagro, Caballito, Flores y Floresta.

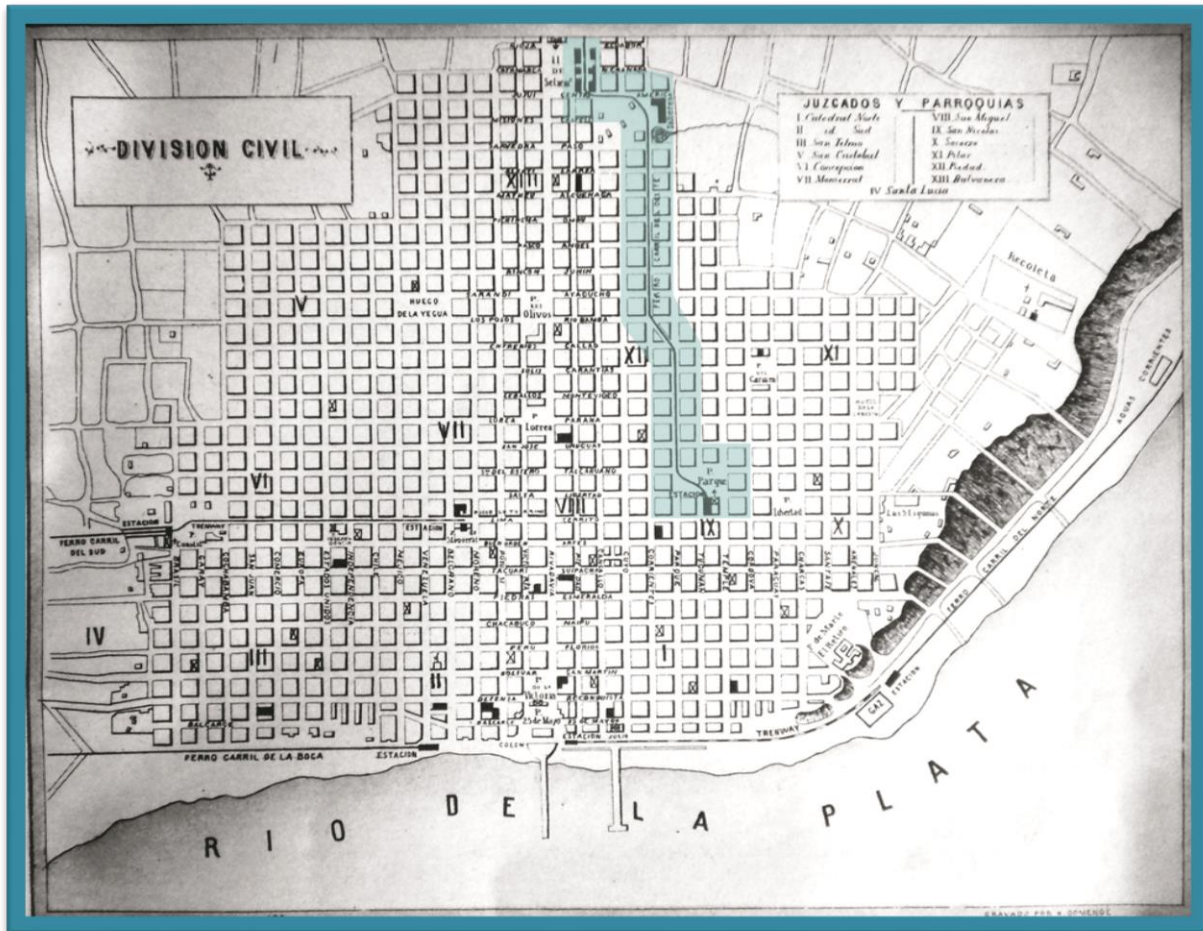
(17, 18_Ferrocarril del Oeste - Trenes en la estación del Parque, la primera de la línea e inaugurada en 1857.)



Al ser una tecnología novedosa para la sociedad porteña, no sólo las ideas eran extraídas de la influencia británica, sino también los profesionales y la mano de obra para su realización: *“Para su construcción se habían contratado en Inglaterra profesionales, capataces, ciento sesenta obreros expertos y materiales (rieles, armaduras, etc.) inexistentes entonces en el país.”* (SUMMA 257-258, enero-febrero 1989, p. 82).

El ferrocarril, seguiría su expansión al interior del país, atravesando campos, iniciando de esta manera el crecimiento urbano de la ciudad siguiendo la traza del ferrocarril, modificando la estructura económica de los sectores afectados, llegando hasta Chivilcoy, con el deseo de alcanzar la capital de Chile.

(19_Tramo inicial del Ferrocarril del Oeste - Plano de la división civil de la ciudad de Buenos Aires - La Nación newspaper, later reprinted on La Nación, Un Siglo en sus Columnas - 1970.)



Durante este primer período de impulso industrial ferroviario, las primeras estaciones intermedias del tramo del ferrocarril del Oeste, fueron construcciones prefabricadas de madera, importadas en su mayoría desde Gran Bretaña.

En 1862, un grupo de ingleses residentes en Buenos Aires, promovió la creación del Ferrocarril Sud, que luego de conseguir el capital necesario y con apoyo estatal, inauguraba en 1865, el primer tramo desde el Mercado Constitución, en donde enfrentado a este, se encontraba su Estación Terminal. Las líneas férreas se asentaron siguiendo el mismo camino que transitaban las carretas de comercialización de la época que conducían a los mercados de Once y Constitución.

En las distintas construcciones de estaciones intermedias, cuando no se trabajaba con elementos prefabricados de madera y chapa (como en el caso de las estaciones intermedias del ramal Oeste), se impone la denominada “tradición funcional inglesa” adoptando las construcciones de mampostería de ladrillo a la vista que mostrarían una gran calidad de ejecución y riqueza artesanal británica.

Otro caso importante fue el del Ferrocarril Norte, estableciendo su Estación Terminal en Retiro conectando los pueblos del norte con la ciudad.

Hacia la década de 1870, todas las compañías ferroviarias, fueron extendiendo sus tramos, entendiendo que el objetivo principal era vinculara dichas ciudades con las instalaciones portuarias. De esta manera, fue como se van trazando en nuestra ciudad, las arterias de comunicación y comercialización que van tejiendo el intrincado crecimiento urbano bonaerense y desarrollando la estructuración edilicia que lo acompaña.

En estrecha cercanía a las instalaciones portuarias, se asentaba la Estación Central utilizada por el Ferrocarril Norte. Es el caso de mayor envergadura de una terminal construida enteramente por elementos prefabricados de madera y chapa. Ubicada sobre el Paseo 9 de Julio (Leandro N. Alem) y la calle Piedad (Bartolomé Mitre). Poseía dos pisos en su parte central, con dos mansardas gemelas y en su centro una torre con el tradicional reloj. Ofrecía inusuales comodidades en comparación con el resto de las terminales hasta ahora construidas en la ciudad, no obstante, un incendio la destruyó totalmente en 1897.

(20_Fachada principal de la Estación Central de Ferrocarriles antes del incendio de 1897 - Archivo General de la Nación.)



(21, 22_Perspectivas de ingresos y egresos de los ferrocarriles a la Estación - A la derecha se puede apreciar la Aduana Taylor y el muelle de pasajeros - Archivo General de la Nación.)

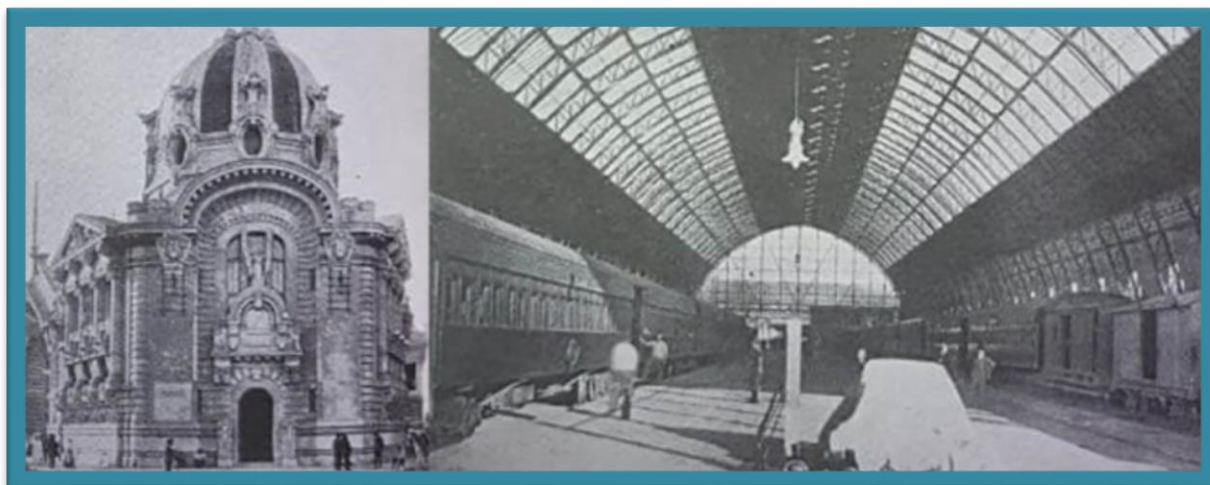


A mediados de la década del 70, la Estación Terminal Retiro, fue adquiriendo mayor relevancia, no sólo por su cercanía con las instalaciones portuarias, sino, por haber conectado la ciudad con los poblados del norte, hasta la vinculación con las terminales de Rosario, lo que significaría un gran avance, ya que, dicha ciudad, contaba con una gran red de ferrocarriles, y su mayor virtud era el puerto que permitía abastecer a gran parte del territorio de nuestro país, acentuando en la ciudad de Buenos Aires el crecimiento hacia el Norte.

Con estas grandes expansiones nacionales, teniendo como gran anfitrión a Buenos Aires, comienza un período de prosperidad en el ámbito industrial ferrocarrilero. Hacia la década del 80, las grandes compañías que anteriormente formaban parte del Estado, pasan a ser propiedad privada inglesa gracias a la política implementada por el presidente Juárez Celman. En un contexto de gran productividad y crecimiento económico, inmediato a la Primer Guerra Mundial, las compañías de ferrocarriles extendieron grandes ramales tomando el monopolio industrial de la ciudad de Buenos Aires. Entre 1905 y 1914, las grandes empresas que prevalecieron y adquirieron influencia en la toma de decisiones fueron el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, el Central Argentino, el Ferrocarril del Oeste y el Ferrocarril Sud, conocidos como los “Cuatro Grandes”.

Fue así como consecuencia del expansionismo ferroviario, que las instalaciones dedicadas al comercio y traslado de personas, tuvieron que adaptarse al gran aumento de las demandas. Un caso ejemplar es la Estación Constitución del Ferrocarril Sud, que como bien se destaca en el artículo de la revista SUMMA “...*incapaz ya hacia 1880 de absorber el número de pasajeros –incrementado en un %100 en los últimos diez años-...*” (SUMMA 257-258, enero-febrero 1989, p. 84), el estudio londinense Parr & Strong & Parr, desarrollo un proyecto para la nueva estación, siguiendo la tipología del edificio original pero agregando nuevos bloques de oficinas, se aumentó el número de andenes ensanchando el edificio hacia el Este y se acopla un sector comercial incluyendo cafetería, concluyendo estas modificaciones en 1907.

(23, 24_Estación La Plata, Ferrocarril Sud, Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas, 1906 - SUMMA 257-258, enero-febrero 1989, página 84)



Otro caso emblemático de la ciudad como consecuencia de este impulso económico industrial, fue la construcción del edificio de la Estación Once de Septiembre a cargo del Arq. John Rogers, correspondiente al Ferrocarril Oeste, generando una construcción de orden académico frente a un gran espacio urbano.

(25_Estación Once de Septiembre, Ferrocarril Oeste, Arq John Rogers, 1895 - SUMMA 257-258, enero-febrero 1989, página 84)



Pero sin dudas, el edificio más representativo de este expansionismo, por su envergadura y calidad, fue la construcción levantada por el Ferrocarril Central Argentino en Retiro, concebido a la manera de las grandes terminales europeas por el Arq. Eustace Lauriston Conder, inaugurado en 1915.

(26_Ambicioso anteproyecto de la Estación Retiro que no se llevó a cabo, esto representa la idea del Gobierno para con la realización de la estación más importante de la ciudad - Archivo General de la Nación.)



(27, 28_Izquierda: Nueva Estación Retiro, 1929 - Derecha: Antiguas instalaciones de la estación Retiro antes de su destrucción - Archivo General de la Nación.)



1.2 _ REFLEXIONES

Todas estas magníficas e inusuales construcciones edilicias de la época, avocadas al servicio del comercio y el transporte, constituyeron centros de gran relevancia dentro del territorio urbano porteño, como puntos referenciales para la organización urbana existente y estableciendo una yuxtaposición física de tramas entre el damero preexistente de nuestra ciudad y los alrededores y la configuración centralizada de la estructura ferroviaria. Pequeños Municipios que hasta ese entonces estaban desconectados, pasan a conocerse como “el barrio de la estación” y logran integrar y formar parte de esta red de comunicación y comercio, aumentando la trama urbana y generando nuevas relaciones, nuevos usos y actividades.

La sistematización de la arquitectura ferroviaria, de carácter utilitario y práctico, con sus construcciones y elementos prefabricados en madera y chapa, permitió en un primer momento, el rápido avance de la industria ferrocarrilera, pudiendo replicar estaciones intermedias, gracias a un sistema constructivo en masa llevado a cabo por una arquitectura sin arquitectos, estableciendo conexiones entre los poblados y las grandes ciudades.

Las edificaciones ferroviarias, fueron evolucionando, gracias al eclecticismo de la época, a la influencia de las grandes compañías privadas y al fuerte impulso estatal, en una arquitectura promovida por grandes estudios y arquitectos que buscaron combinar la practicidad con el lenguaje académico, difundiendo así un aire de grandeza intelectual y cultural para las Estaciones Terminales que, con su monumentalidad, se imponen como hitos urbanos frente al damero porteño.

Estas grandes construcciones, como lo son las estaciones de Retiro, Once y Constitución, albergaron en sus terminales el gran flujo del transporte urbano masivo, producto de la densificación y el crecimiento de una ciudad que, se convirtió, en el principal polo comercial y cultural del país. Dentro de estas terminales, abordan la mayor parte del turismo, transporte y comercio de Buenos Aires. Según un estudio realizado por el Ministerio de Transporte en Marzo de 2019, 1.472.000 personas utilizan este medio de transporte para desarrollar sus actividades diarias en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Esto demuestra, con números actuales, la importancia de las imponentes estaciones terminales concebidas en nuestra ciudad, que abastecen y transportan al gran colectivo de ciudadanos que diariamente utilizan este medio para sus actividades. Sus funciones, hoy en día, siguen siendo imprescindibles para el desarrollo y el crecimiento de la ciudad de Buenos Aires.

1.3 _ INSTALACIONES PORTUARIAS

Al introducirnos en la historia de la infraestructura portuaria en la ciudad de Buenos Aires, no podemos evitar destacar lo mencionado en el capítulo anterior, entendiendo el gran compromiso al que apostaron los gobernantes de la época y los inversores ingleses para emprender el crecimiento económico y de transporte con sus diferentes conflictos políticos. La posterior incorporación de los ferrocarriles, así como su estrecha relación con el puerto, permitió afrontar a la ciudad y al estado en general, los nuevos desafíos que concluyeron en grandes obras industriales, manifestando el desarrollo del Estado como hoy lo conocemos.

Ahora bien, adentrándonos en los inicios de la historia portuaria en la ciudad de Buenos Aires, nos encontramos con el Río de La Plata y sus afluentes, los cuales tienen gran relevancia política y económica en el desarrollo de los puertos como hoy los conocemos, destacando principalmente a los puertos de Buenos Aires y Rosario.

El Río de la Plata, tiene unas 10 millas de ancho en el Delta donde se forman sus afluentes principales los ríos Paraná y Uruguay. Tiene una extensión de 150 millas y una superficie de 35.000 km². Se va ampliando hasta las 24 millas entre Buenos Aires y Colonia, para llegar a las 120 millas entre el Cabo Santa María (Punta del Este) y el Cabo San Antonio (Punta Rasa). La orilla que baña las costas argentinas es poco elevada con lugares pantanosos y arena con restos de sedimentos, y la que da hacia costas uruguayas, es generalmente alta con lugares rocosos y arena sin sedimentos. A partir de la segunda mitad del siglo XX se acrecentó la importancia geopolítica de la Cuenca del Plata con una superficie de más de 3.000.000 de km².

A mediados del siglo XIX, en la ciudad de Buenos Aires, se iniciaron unas de las primeras grandes obras de la infraestructura portuaria que serían las pioneras para el desarrollo del comercio y transporte marítimo en las costas porteñas. Entre los años 1855 y 1858 se construyó el edificio de la “Aduana Nueva” a cargo del ingeniero Eduardo Taylor, situado donde actualmente se encuentra la Plaza Colón. Disponía de un muelle de cargas que se adentraba 300 metros en el río. Al patio de maniobras se llegaba por dos rampas que lo unían con las avenidas Leandro N. Alem y Rivadavia, permitiendo el acceso de carretas desde el río. Las obras de puerto Madero provocaron la demolición de los pisos superiores de la Aduana nueva, procediéndose a rellenar la planta baja sobre la que se habilitó la Plaza Colón.

El “Muelle de pasajeros”, con una longitud de 210 metros, lo construyó el Ing. Prilidiano Pueyrredón¹. en 1855, con entrada por la Av. L. N. Alem. En ese mismo año, se encargó, al teniente Sidney de la marina inglesa, un trabajo de gran importancia para el

¹ Entre otros proyectos también se encargó de modificar la Plaza de la Victoria ubicada frente al Cabildo de la Plaza 25 de Mayo por la Recova Vieja en 1856.

(29, 30_ La imagen superior muestra el frente de la Aduana Nueva y el comienzo del muelle de cargas - La inferior corresponde al muelle de pasajeros con sus dos casillas construidas en 1874 - Historia del Puerto de Buenos Aires, pag. 45)



comienzo de las nuevas inversiones portuarias. Él fue el encargado de realizar el exacto relevamiento del estuario del Río de la Plata, estudio que luego fue utilizado en la preparación de diversos proyectos de construcción del puerto.

Un hecho de gran relevancia para el desarrollo del puerto de Buenos Aires fue la llamada “Guerra de las Tarifas Diferenciales”. El movimiento que se realizaba y las rentas que percibía el Puerto de Rosario se fue incrementando notablemente convirtiéndolo en un gran centro de comunicaciones, tanto era así, que fue la principal fuente de recursos del gobierno nacional.

Tal y como dice Rafael Longo en su libro *“La Ley de Tarifas Diferenciales estableció que todas las mercaderías provenientes de cabos adentro (los de Santa María y San Antonio), es decir de cabotaje de Buenos Aires y de Montevideo, pagarían derechos adicionales que llegarían al doble. A las que entraran por Chile no se les aplicarían recargos. Desde Rosario se despacharían las destinadas, en tránsito, a países limítrofes. Se permitió a los barcos de ultramar entrar y realizar operaciones en Buenos Aires siempre que no cargasen en ese puerto.”* (Longo Rafael Ernesto, 2005, p. 46). Posteriormente a la batalla de Cepeda, la confederación derogó en 1859 la controvertida Ley.

Si bien resultaron importantes las consecuencias económicas y políticas sobre este hecho, también lo fue así la vulnerabilidad que presentaba el puerto de Buenos Aires, demostrando la imperiosa necesidad de dotarlo de nuevas instalaciones adecuadas que permitieran convertirlo en el principal puerto del país.

A partir de la década del 60, comienzan los conflictos en torno a la realización e investigaciones de proyectos que pusieran en el mapa del comercio mundial al puerto de Buenos Aires. Como actor principal de estas iniciativas aparece Eduardo Madero, nacido en Buenos Aires y habiendo emigrado a Montevideo. Madero se dedicó exitosamente al comercio de exportación e importación, por lo que conocía, por experiencia personal, las dificultades que presentaba el movimiento en el Puerto de Buenos Aires.

(31_Eduardo Madero parado discutiendo su primer proyecto con un grupo de amigos, entre ellos se encuentran Valentín Alsina y Carlos E. Pellegrini - Historia del Puerto de Buenos Aires, Pag 75.)

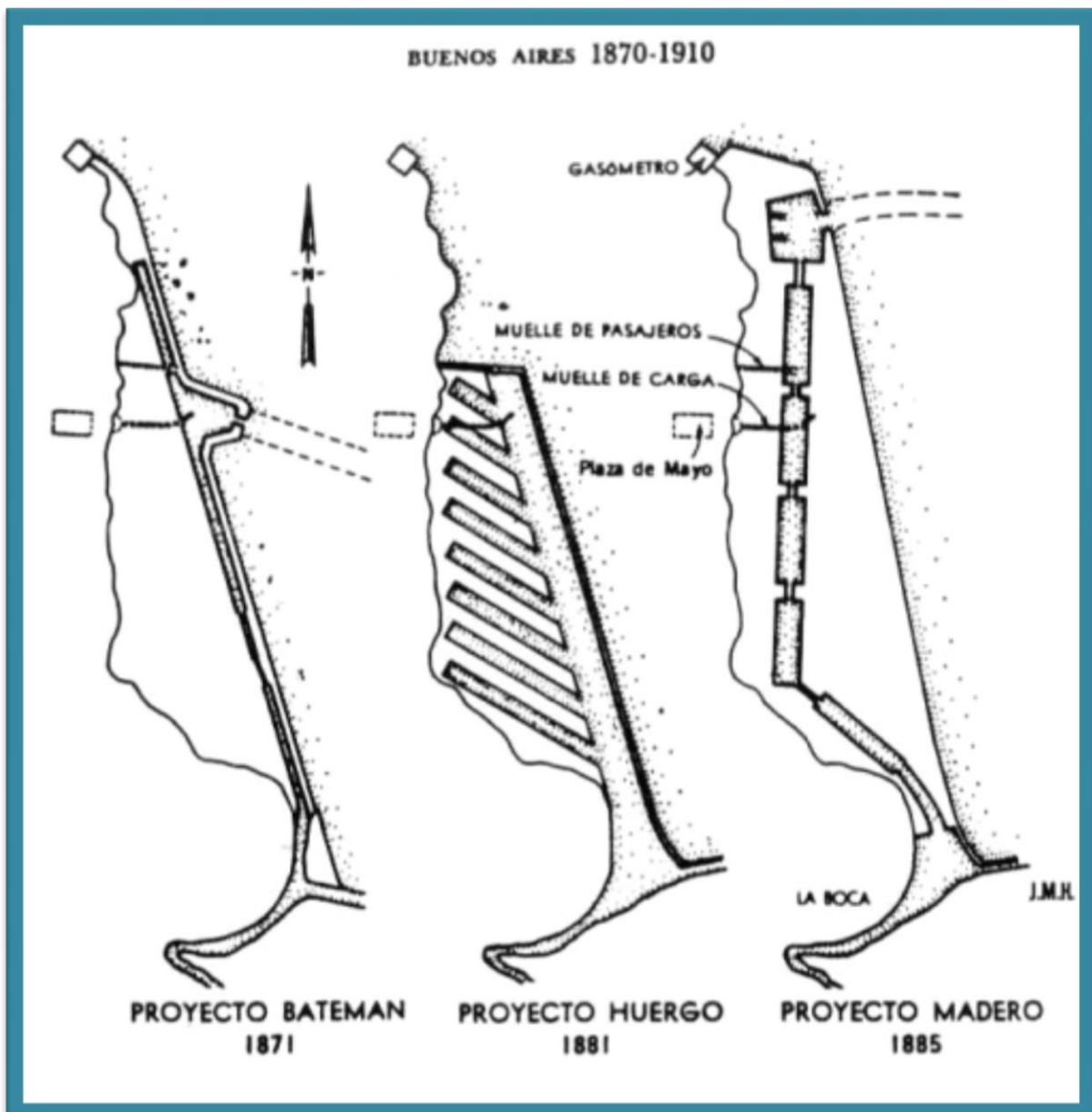


Es así como en 1861 presenta, su primer proyecto denominado Madero. Dada su experiencia con la actividad comercial portuaria y conociendo sus limitaciones, se compromete con el problema y decide realizar su presentación. Consistía en la construcción de una gran dársena ubicada en los terrenos fangosos frente a la Aduana Nueva que se continuaba hacia el sur por un canal de acceso hasta aguas profundas. La inestable situación política trajo como consecuencia que la presentación no prosperara.

En 1863, el presidente Mitre ordenó la apertura de un concurso de anteproyectos al que Madero decidió presentarse. Dado los gastos que esto contraía, es que forma la sociedad Madero, Proudfoot y Compañía y contratan el asesoramiento de los Ing. Hidráulicos Bell y Miller quienes viajaron a Buenos Aires para realizar los estudios. De esta manera es como puede presentar al que se conoce como “Segundo Proyecto Madero”. El mismo estaba ubicado frente a la Aduana Nueva y constaba de dos dársenas, un dique seco y un canal de acceso dragado a 13 pies.

Dicha presentación, tuvo el visto bueno logrando la media sanción en Diputados, pero se descontaba que para su aprobación en el Senado, este debía ser realizado por el Gobierno. Argumentando que para un proyecto de tal envergadura, según asesoramientos de profesionales franceses, los ingenieros argentinos se encontraban en condiciones de poder realizar los estudios pertinentes. Este hecho demostraba la consideración que se les atribuía a los profesionales argentinos en Europa.

(32_Proyectos definitivos presentados para la realización del puerto - Historia del Puerto de Buenos Aires, p. 55.)



En 1870 el Congreso Nacional sanciona una ley que dictaba, en una serie de pasos, la autorización y el presupuesto para construir el nuevo puerto en la ciudad de Buenos Aires. “1º) *El Poder Ejecutivo mandará hacer un estudio técnico de la rada de Buenos Aires y de las obras que sea necesario practicar en ella para la construcción de un puerto de abrigo y almacenes fiscales.* 2º) *Terminados esos estudios el Poder Ejecutivo dará cuenta al Congreso, acompañando planos y presupuestos.* 3º) *Se autoriza al Poder Ejecutivo para negociar con el Congreso de la provincia de Buenos Aires la cesión de las tierras fiscales necesarias para las referidas obras y para aceptar la participación que en ellas quiera tomar.* 4º) *Se autoriza al Poder Ejecutivo para gastar 30.000 \$F, en la ejecución de esta ley*”.

A fin de cumplir con esto, en ese mismo año, el Gobierno contrata en Londres al ingeniero hidráulico John F. Bateman quien envía a su ayudante el ingeniero John Revy a

comenzar con los estudios. Bateman llega a principios del año siguiente entregando sus conclusiones al Gobierno y vuelve a Londres, prometiendo ampliarlas en caso de ser aprobadas. Numerosos políticos e ingenieros intervinieron únicamente en su contra objetando que la estadía de Bateman no fue lo suficiente para comprender los problemas que presentaba la realización del puerto. Entre los opositores al proyecto se encontraban el senador Vicente F. Lopez y el ingeniero Luis A. Huergo quienes destacaban nuevamente las relevantes condiciones de los ingenieros argentinos.

Sin embargo y a pesar del rechazo a un nuevo proyecto para construir el puerto de Buenos Aires, esto no hizo más que incentivar la iniciativa para convencerse de que la ciudad necesitaba de un puerto moderno y que este no era el de Bateman, por lo que en 1873 la Comisión de Inspección de obras aconsejó que no se realizara.

Luego de este hecho, se realizaron varios estudios analizando el proyecto de Bateman, entre ellos el más reconocido es el del ingeniero Luis A. Huergo titulado *“Los intereses argentinos en el puerto de Buenos Aires”*. Aprovechando sus conocimientos sobre el Río de la Plata presentó su primer proyecto. En él, se plantea la necesidad de rectificar el Riachuelo para utilizarlo como base para la construcción de un antepuerto al que se llegaba por un canal de acceso hasta aguas profundas, que se comunicaba con tres diques paralelos excavados en tierra firme en la orilla derecha. Es así, como en 1876, fue designado Director de los trabajos del Riachuelo en los que aplicó sus conocimientos y posteriormente en 1889, dirigió la construcción del *Dock Sud* situado en la orilla derecha del Riachuelo que había estudiado.

(33_Proyecto de ampliación de Puerto Madero preparado por Huergo, se amplía la dársena sur - Historia del Puerto de Buenos Aires, p. 89.)



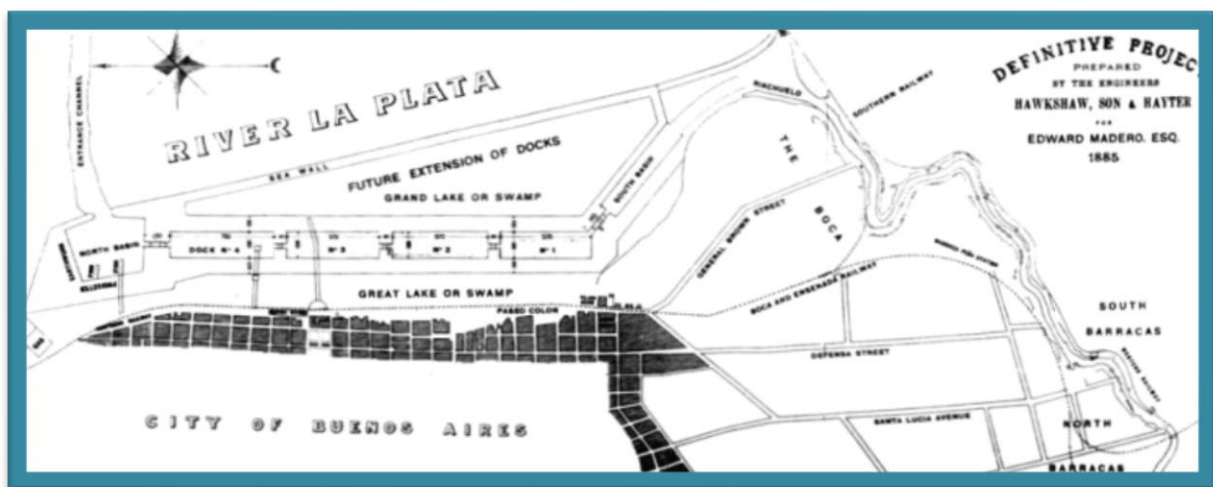
Existió un tercer muelle perteneciente a una compañía privada, la Sociedad de las Catalinas. Este había obtenido la concesión para construir un muelle de cargas que con entrada a la altura de la calle Paraguay y se internaba en el río. En 1872 se iniciaron los trabajos de construcción a cargo del ingeniero Alfredo Moore donde se rellenaron una zona de tierras bajas para construir los galpones que se extendían desde Córdoba hasta la Usina de Gas situada en Plaza Fuerza Aérea. Por intermedio del FC del Norte, que tenía acceso a los galpones, podían operar todas las empresas. A día de hoy, la zona se conoce como de Catalinas Norte, que fue expropiada en 1876.

El 25 de Junio de 1882, Madero se presenta ante el Congreso con un nuevo proyecto que con ciertas modificaciones terminaría siendo el definitivo. A comienzos de 1883, viaja a Londres para conformar su equipo integrado por la sociedad Thomas Walker y Compañía para la realización de las obras y a la Baring Brothers que aceptó ocuparse de la parte financiera. En marzo de 1884, retorna a Buenos Aires y presenta al Gobierno, la organización para su consideración, que incluía la empresa concesionaria: Eduardo Madero e hijos; ingenieros directores: John Hawksahw, Son y Hayter; empresa constructora: Thomas Walker y Compañía y maquinaria hidráulica: Armstrong, Mitchell y Compañía.

El 22 de Diciembre de ese mismo año firmaron los contratos el presidente Julio A. Roca, el Ministro del Interior Bernardo de Irigoyen y el contratista Eduardo Madero. De esta manera a principios de 1886, Madero viaja a Londres para preparar junto a su equipo los planos de trabajo y en septiembre retornan a Buenos Aires para disponer de los estudios definitivos sobre el terreno.

Ante la imposibilidad de comenzar con la construcción y con el vencimiento del plazo de la entrega del proyecto, en marzo de 1887, Madero les comunica a sus hijos que realizaran una inauguración simbólica y así contar con una prolongación temporal para comenzar con la obra. Así fue, como en mayo de ese mismo año se iniciaron los trabajos de construcción, concluyendo para 1888 la totalidad de la primera sección que incluía la dársena sur.

(34_Proyecto definitivo de Madero, actual puerto de Buenos Aires - Archivo General de la Nación.)



En 1889, con la finalidad de dar la satisfacción al pueblo, se realiza la inauguración del puerto presidida por el vicepresidente Carlos Pellegrini. En su discurso, resalta dos hechos particulares referidos a lo sucedido en los primeros proyectos hasta la conclusión del mismo. El primero, es un agradecimiento a Madero por dedicar su vida a la realización del mismo, anteponiendo su tiempo, dinero y esfuerzo a los proyectos que presento, es que se deciden por llamarlo "Puerto Madero". El segundo, y no menos importante, es el reconocimiento que el vicepresidente hace en honor a los profesionales argentinos que intervinieron para llevar esto a cabo en el que se destaca lo siguiente *"Vemos desde aquí innumerables barcos anclados en lo que fue el Riachuelo de Barracas; el barco que pisamos ha penetrado un canal que recuerda el esfuerzo de ingenieros argentinos, que no podrían, sin justicia, ser olvidados hoy. La Comisión de las Obras del Riachuelo y su ingeniero el señor Huergo, realizaron dentro de los recursos y el campo de acción que disponían, un gran progreso, y cumpla un deber al asociar sus nombres a esta manifestación de gratitud nacional"*. (Longo Rafael Ernesto, 2005, p. 78).

El 6 de marzo de 1897, después de algunos retrasos económicos y políticos, se llena con agua la Dársena Norte y Buenos Aires tiene definitivamente su puerto.

Los trabajos del Riachuelo fueron expropiados por el Gobierno Nacional y el Canal sud se integró a las obras de Puerto Madero, donde por él se realizaban los movimientos a dársena sud. Desde su inauguración y por una década, la dársena norte tuvo problemas que impidieron su correcto funcionamiento.

1.4 _ REFLEXIONES

Desde sus inicios se ve claramente reflejado que el Río de La Plata y sus afluentes fueron un importante sitio geopolítico, único e indispensable para el intercambio comercial y de transporte nacional e internacional, que con el transcurrir de los años, fue el responsable de que tantos profesionales e inversionistas ofrecieran su tiempo y conocimiento en pos de construir el mejor puerto que se le pueda brindar a las costas de Buenos Aires.

Ya sea por la flaqueza de infraestructura, que no respondía con certeza a las demandas o bien por intentar acoplarse a otra industria en crecimiento como lo fue la ferrocarrilera, es que se decidió llevar adelante y lograr, después de varios intentos, un puerto que responda a las necesidades y demandas de comercio y transporte, con el aporte de los conocimientos, de ingenieros y empresarios tanto nacionales como extranjeros.

Debido a que en el siglo XIX, la única manera de conectar el país, con el viejo continente era por la ruta marítima, es que se focaliza el puerto, en lo que hoy se conoce como casco antiguo o casco principal de la ciudad de Buenos Aires. Ofreciendo un rápido y fácil acceso de los navíos con las principales zonas industriales y de comercio, en conexión a las estaciones terminales de los ferrocarriles, provocando el paulatino abandono de la industria portuaria en la zona del riachuelo.

Si bien, hubo varios proyectos que pudieron ser los “ganadores” y haberse construido antes del proyecto definitivo, considero que fue un proceso necesario, el hecho de que se dieran a conocer tantos proyectos para una misma necesidad. Aportando variedad de ideas e infinidad de fortalezas y debilidades, que hacen del puerto de Buenos Aires, el principal atractivo para el intercambio comercial y de transporte marítimo en la Argentina y Sur América.

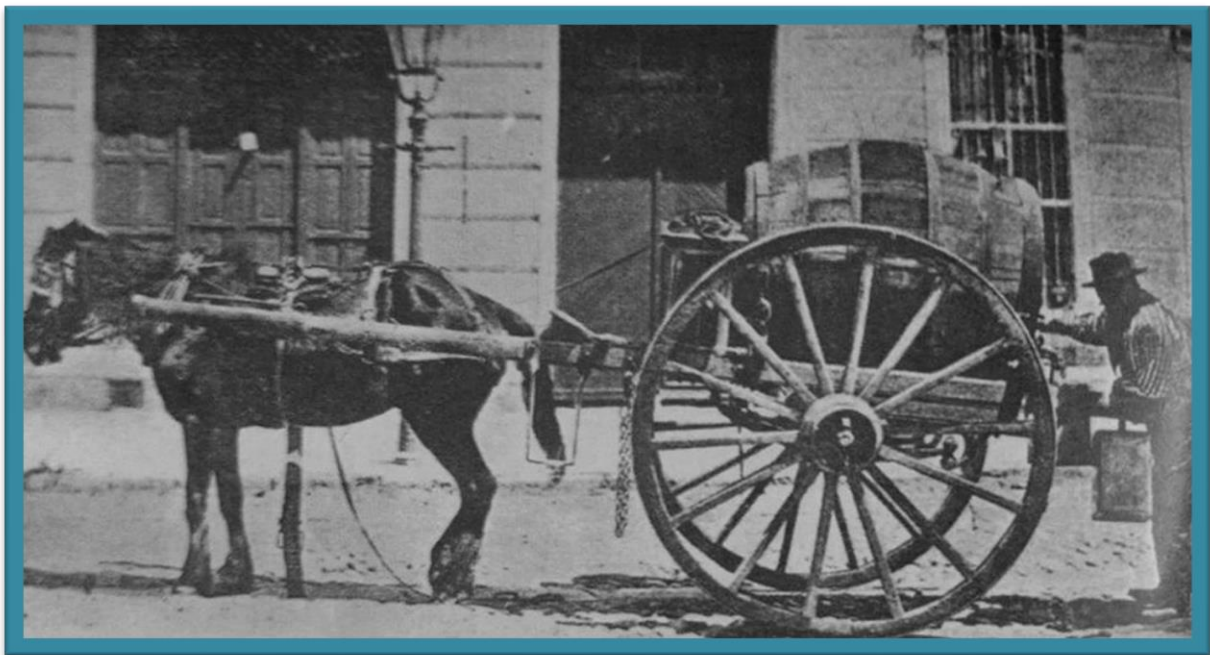
Este impulso por ampliar el desarrollo de la industria portuaria marca un hito en la historia de nuestra ciudad, que con el paso del tiempo y el constante crecimiento de la urbe, fue cayendo en desuso como principal foco comercial ya que la ciudad necesitó expandirse. Lo que antes, por medio del río, era la única conexión de Argentina con Europa, se empezó a ver como una espalda que no dejaba avanzar en los terrenos ganados al río y esto conllevó a la reconversión de la antigua zona portuaria, en el principal sitio de comercio y expansión urbana. Demostrando que este lugar sigue siendo un punto de gran importancia estratégica para Buenos Aires, pero que necesitaba una actualización a las nuevas demandas de la sociedad.

1.5 _ OBRAS PARA EL SANEAMIENTO URBANO

Otro gran aporte, caracterizado por la influencia de protagonistas profesionales ingleses, fue lograr abastecer a toda una ciudad en constante crecimiento, de suministro de agua corriente y cloacas para asegurar una mejor higiene y la salud de la población. Pero partamos de la base, porque como hemos visto hasta el momento, toda evolución industrial/tecnológica, tuvo su punto de partida y un proceso, que no precisamente devino de profesionales ingleses, si no que de todo Europa y de la propia Argentina.

El primer método del que se tiene conocimiento en cómo se abastecía de agua a la población es el aguatero. Ellos recogían el agua de río y la distribuían en un barril, que llevaban por medio de sus carros a caballo. Esta agua era totalmente insalubre dadas las condiciones que presentaban las orillas del río de La Plata, entre basura y animales muertos, y cabe resaltar que para la época su precio era elevado, dando, como resultado un agua contaminada y costosa.

(35_Aguatero. Proveían de agua turbia y cara a los porteños antes de que se generalizara el servicio de agua potable. - Todo es Historia, p. 10.)

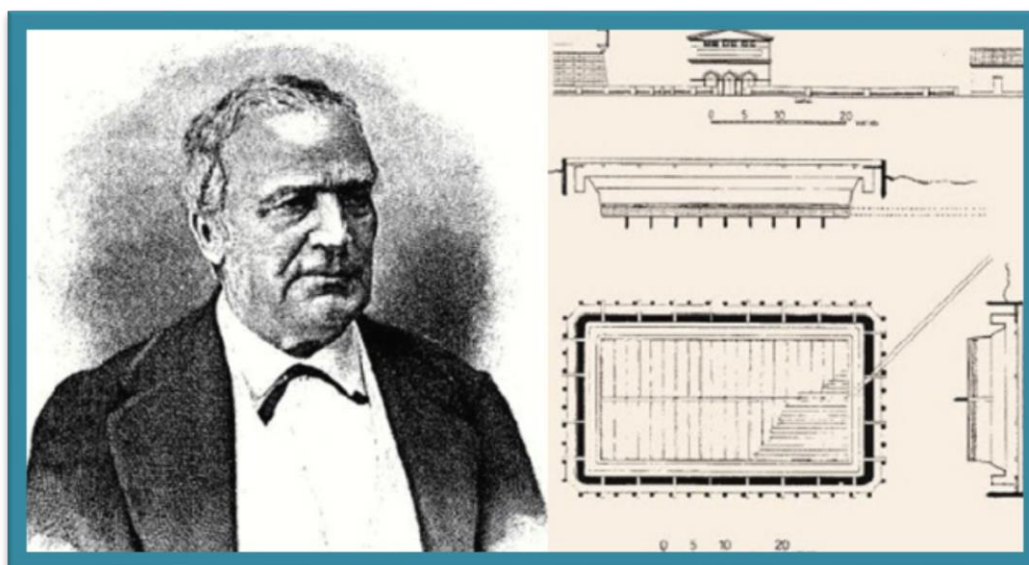


Otros métodos de provisión de agua eran los pozos o aljibes, cuyas aguas tampoco se libraban de la contaminación. Si bien provenían de las napas subterráneas y del agua de lluvia, no se obtenía otra cosa que un líquido turbio y salobre. Sumado a esto que no se veía reflejado ninguna solución superior a las ya conocidas, la ciudad de Buenos Aires para ese entonces ya contaba con varios cuarteles, como se menciona en un artículo de Buenos Aires, *“Pocos años después de la revolución de Mayo, la ciudad porteña estaba dividida en treinta y tres cuarteles y la población ascendía a 51.779 habitantes según el censo realizado por el Cabildo en 1815”*. (Todo es Historia, 2008, p. 7).

Como primeros intentos, para lograr la distribución de agua en la ciudad, nos remontamos al año 1822, en la gestión de Bernardino Rivadavia como ministro del gobernador Martín Rodríguez, impulsando una serie de obras que garanticen la mejora del estado general de la ciudad, propiciado por un empréstito en Londres de la Baring Brothers. Este dinero, estaba destinado al financiamiento para un nuevo puerto y para la instalación de un servicio público de aguas corrientes y desagües en la ciudad de Buenos Aires. De esta manera, parecía que el sueño de lograr que el agua corriera por las calles de la ciudad, pudiera concretarse, contratando para esta tarea, en 1826, al ingeniero hidráulico Carlos Enrique Pellegrini (padre del futuro presidente de la Nación).

Pellegrini, llega a la ciudad dos años después de su contratación, encargándose de varios proyectos que lo animaron a quedarse en nuestro país. En el año 1829, presenta su proyecto referido al suministro de “agua clarificada a la ciudad de Buenos Aires”. Este, se basaba en la utilización del flujo de las aguas del río, para introducirlas en un depósito cavado en la tosca, debajo del nivel de la playa, y hacerla pasar por allí, por varias capas de arena y sustancias clarificadoras, para recoger el líquido puro y cristalino en una especie de aljibe, desde donde por medio de seis bombas, se elevaría a un arca suspendida y con sólo tres llaves de fuente sacar el agua necesaria para abastecer 300 toneles de agua. Sin embargo, *“El suministro de agua se limitaría, en un principio, a la zona más poblada de la ciudad, es decir, a un solo Cuartel o lugar; por ejemplo la plaza de Mayo, y en la entrada de la calle Balcarce, existiendo además la probabilidad de que el Gobierno conviniese con la compañía para alimentar una o dos fuentes públicas destinadas a riego y aseo de las calles y mercados, las cuales al mismo tiempo servirían de adorno.”* (Enrique Germán Herz, 1979, p. 36). Pero esto no prosperó, ya que todos los recursos invertidos para el desarrollo de la ciudad, fueron a parar para el financiamiento de la guerra con el Brasil (1825 a 1828).

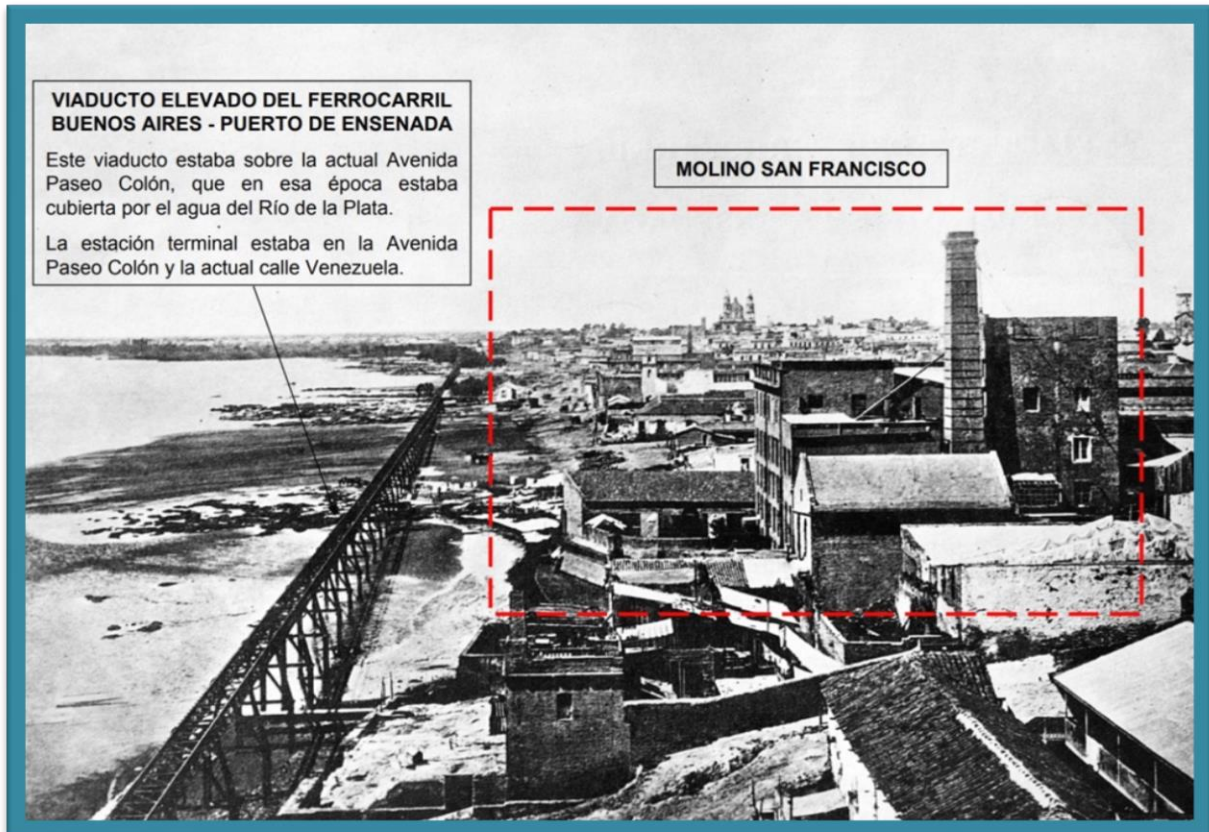
(36, 37_Ing. Pellegrini. Proyecto de establecimiento de aguas clarificadoras para Buenos Aires. - "Agua y Saneamiento en la ciudad de Buenos Aires", 15 de Marzo de 2015.)



En el año 1850, durante el gobierno de Juan M. de Rosas, Pellegrini, logró asociarse con los propietarios del Molino “San Francisco”, Juan Blumstein y Augusto La

Roche. Este edificio, estaba dedicado a la molienda, y por su gran chimenea, era considerado el edificio más alto de la ciudad. Acompañando las ideas de Pellegrini, construyen una torre de ladrillos para sostener un depósito que recibiría, por medio de una bomba, agua desde el río, logrando así, realizar una idea similar a la presentada 20 años atrás. De esta manera, y a pesar de algunos contratiempos y varios sacrificios económicos, lograron levantar el agua a 110 pies de altura, extrayéndola por conductos desde una cuadra adentro del río.

(38_Vista parcial de Buenos Aires en 1867. - "Historia de agua de Buenos Aires", 1979, p. 38.)



Esto, si bien se convertía en un gran avance para el desarrollo del agua corriente en Buenos Aires, en realidad, no constituía una provisión de agua potable, sino, su almacenamiento, para luego ser comerciada con los aguateros.

Para 1852, Pellegrini y sus asociados, elevan una extensa nota al presidente de la Honorable Sala de Representantes, con la esperanza de que acogieran positivamente sus ideas. En principio, proponían utilizar máquinas a vapor, para bombear el agua desde el río hasta el molino y desde allí, serían purificadas y conducidas por caños subterráneos desde pequeños depósitos. Para realizar esto, pedían, entre otras cosas, el derecho de la venta de agua corriente por 15 años y la concesión de la porción de tosca y playa junto al río que enfrentaba su molino. A cambio, ofrecían agua al Estado para emergencias contra incendio. Si bien, este ambicioso proyecto no se llegó a concretar, es interesante destacarlo, ya que por primera vez, se hace mención al uso de la distribución de agua por medio de cañerías subterráneas y depósitos de reserva de agua. Ya para esta época, la ciudad extendía sus

límites alrededor de unas 4.500 hectáreas, habitadas por 90.076 personas según el censo de 1855.

Con varios intentos frustrados, la municipalidad de Buenos Aires, empieza a tomar cartas en el asunto, y en 1857, el Gobierno hace llamado a nuevos proyectos, para la adaptación de generar agua corriente en la ciudad, en donde se presentan un buen número de propuestas. La mayoría consistían en lo mismo, obtener el agua del río y almacenarlas en depósitos estratégicamente ubicados que por medio de bombas se distribuirían subterráneamente a través de cañerías a depósitos menores que llevarán el agua constantemente sin interrupciones a los domicilios. Algunos variaban su propuesta mencionando grandes acueductos bajo los empedrados.

El Gobierno toma nota de esto y reúne a dos grandes profesionales de la época para que realicen un dictamen sobre las ideas mencionadas. Ellos fueron el doctor José Roque Pérez, nombrado asesor especial por el propio Gobierno, y el ingeniero civil Juan Coghlan. El primero eleva un informe rechazando las propuestas, alegando que ninguna toma la dimensión necesaria del problema y no se especificaban detalles concretos de cómo sería su realización o que estudios se necesitaría para llevar a cabo la gran hazaña, así como también, rechazaba la gran ambición que tenían los inversores extranjeros para aprovecharse del escaso estudio que se había presentado, queriendo obtener exageradamente más de lo que proponían. Sin embargo consideraba que aquellos ciudadanos y residentes extranjeros que realizaron sus propuestas meses antes y proponían el capital propio, podrían ser bien considerados siempre y cuando toda la realización sea con la concurrencia de la Municipalidad dado que lo considera un trabajo para el municipio.

Por su parte el ingeniero Coghlan, en su informe, comparte el espíritu de lo presentado por el asesor especial, pero además, presenta en el mismo, una estimación de los costos de los trabajos a realizar y los gastos de provisión de agua en radio céntrico y barrios aledaños. Destaca conveniente no hacer ningún contrato, sin antes elaborar un proyecto técnico, que atendiera a los niveles de la ciudad, como así también de las maquinarias, tipos y medidas de caños, receptáculos, filtros y demás elementos a utilizar.

De esta manera, el 17 de Junio de 1859, una comisión especial creada por la Municipalidad, elaboró un dictamen, he hizo suyas las conclusiones a las que habían arribados ambos profesionales. Con ello se declaró relevada una ardua tarea, como se destaca en el artículo, *“(...) puntualizando que, en los informes que ellos presentaron son verdaderamente luminosos, bajo el punto de vista económico, y el del discernimiento de los medios preferibles de realizar una mejora de tan trascendente importancia”*. (Todo es Historia, 2008, p. 10). De esta manera, proponen a la Municipalidad, acordar con Coghlan, la confección de los planos y presupuestos; y nombrar una comisión de vecinos para supervisar la obra. Así, Coghlan queda ligado a los trabajos hidráulicos durante los próximos 10 años, hasta la aparición de su competidor inglés, el ingeniero Bateman.

No obstante estos próximos años fueron muy duros de afrontar para la ciudad. Buenos Aires atravesaba una crisis sanitaria debido al cólera y durante la década del 60, los

trabajos respecto al agua corriente no habían avanzado. Esto provocó, el enojo del pueblo con los encargados municipales, por las faltas de medidas higiénicas que previnieran dicha enfermedad, y derivó en la renuncia de los miembros y el presidente de dicha institución. De esta manera, en 1867 y con el cólera todavía en las calles, el gobierno de la provincia de Buenos Aires creó una Comisión de Aguas Corrientes, Cloacas y Adoquinado, y designó a Coghlan como presidente. Al año siguiente se aprueba el programa propuesto por la comisión encabezada por Coghlan que consistía en, contemplar la provisión de agua para 960 cuadras del centro de la ciudad, más La Boca y Barracas. La inversión, provino del Ferrocarril Oeste quien precisaba el agua limpia para sus locomotoras.

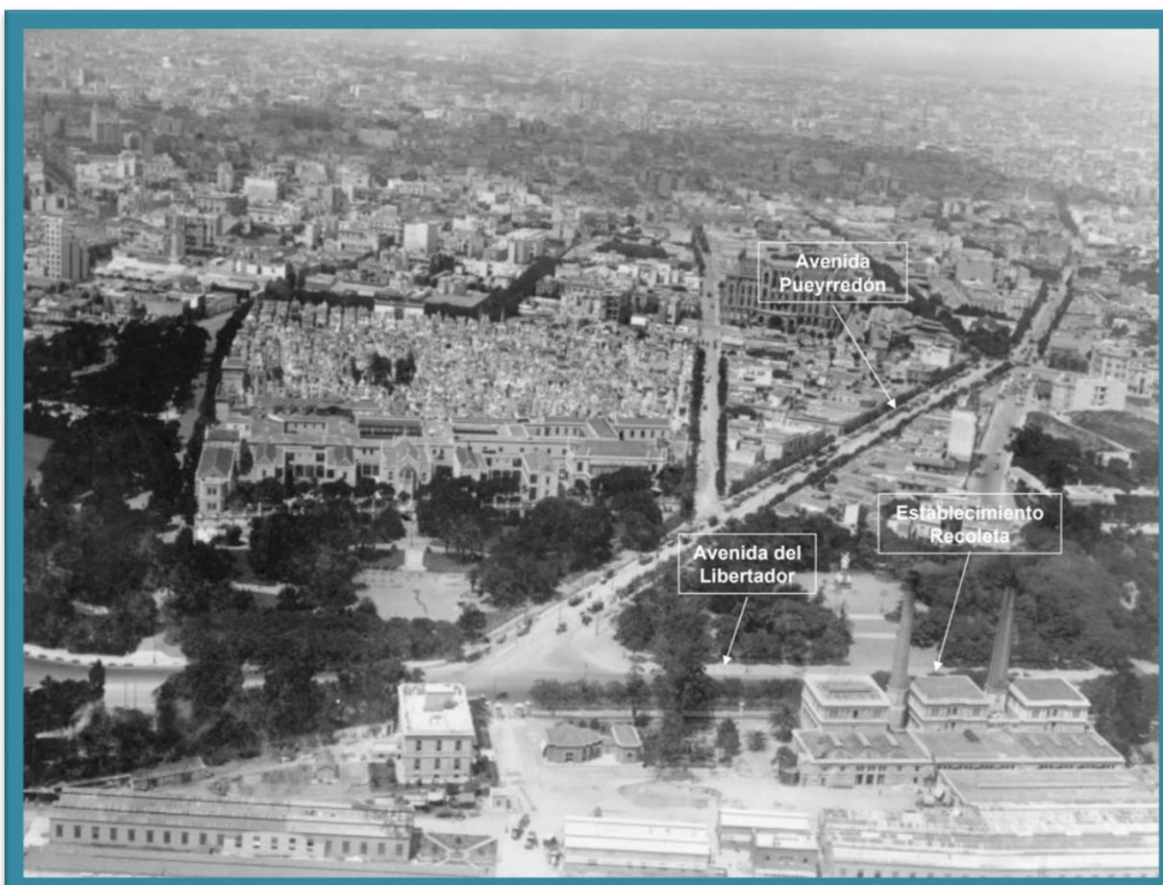
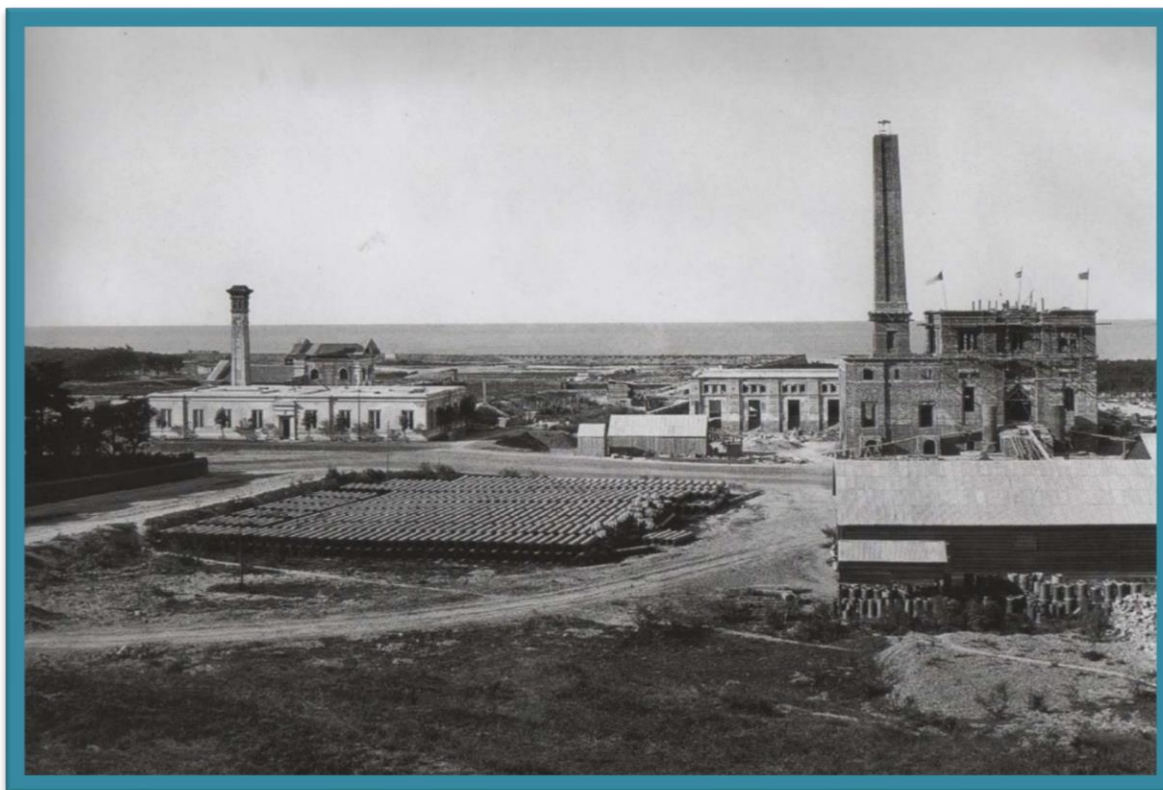
La idea del proyecto fue que el agua sería extraída del río, decantada, filtrada y distribuida mediante surtidores públicos ubicados en lugares cercanos a hospitales, mercados, instituciones públicas y plazas. El proyecto era muy reducido pues se limitaba a servir a una pequeña parte del centro y sur porteños. La mayor parte de la población excluida de esta propuesta, siguió abasteciéndose de la manera tradicional. Sin embargo, en 1869, Buenos Aires celebra lo que se considera como el primer servicio de agua corriente librado al público.

La toma de agua se ubicó en el bajo de la Recoleta, dos caños de hierro se internaban 600 metros en el río y traían el agua a tres depósitos de decantación de 20.000 metros cúbicos de capacidad. Tres filtros purificaban 5.400 metros cúbicos por día. Esto se lograba gracias a dos bombas a vapor, la primera extraía el agua del río hasta los depósitos y la segunda trasladaba el agua de los depósitos hasta el tanque de hierro elevado unos 43 metros con una capacidad de 2.700 metros cúbicos, ubicado en la plaza Lorea. Las cañerías subterráneas se distribuían hasta alcanzar unos 20 km de longitud, en donde se encontraban en distintos puntos los surtidores de agua públicos.

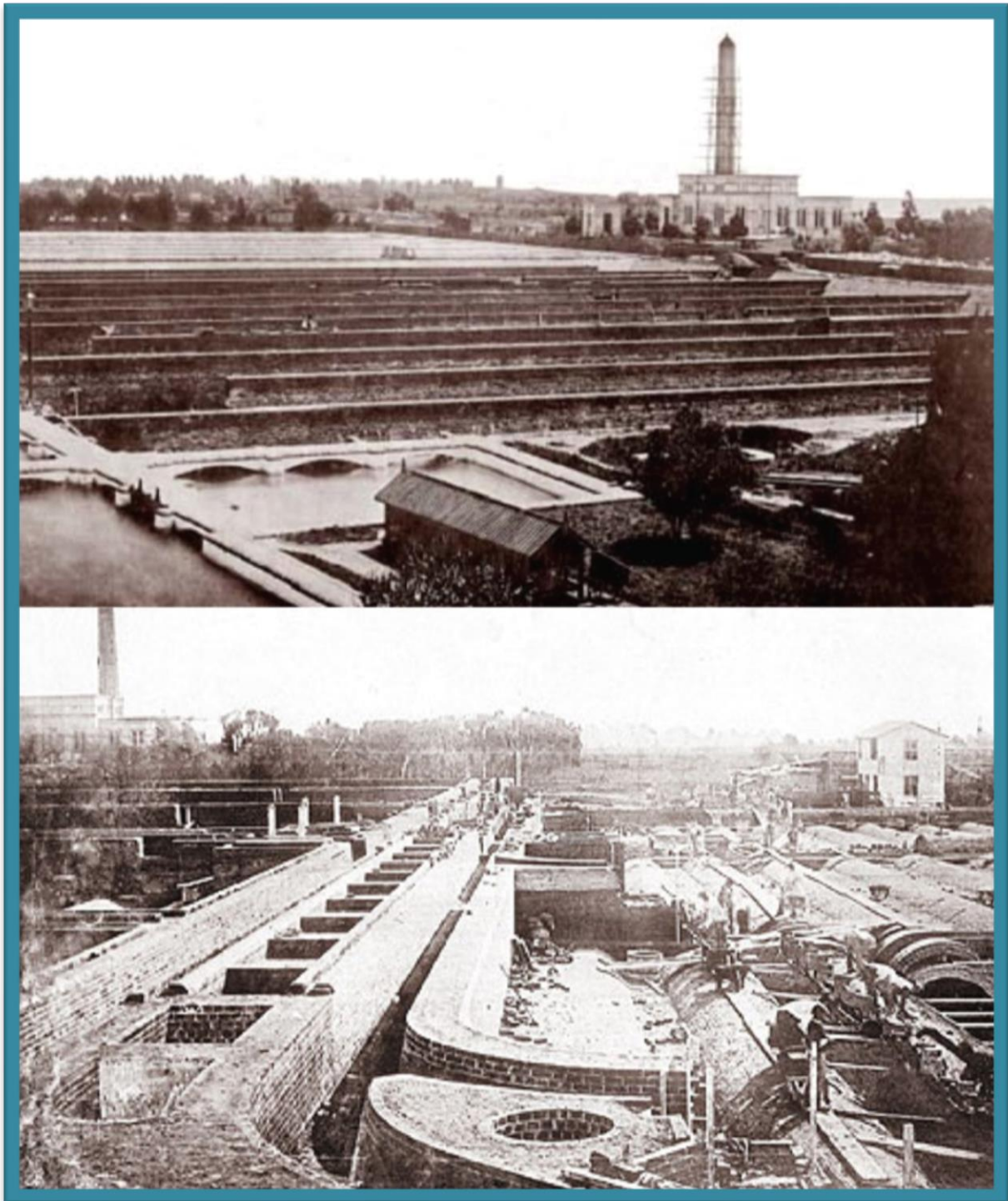
(39, 40_Primer torre de toma de agua en el Río de La Plata y vista de la primera Casa de Bombas en la Recoleta. - Archivo General de la Nación.)



(41, 42_Instalaciones del servicio de agua potable en el bajo de la Recoleta, atribuida, ca. 1875. Se trata del emplazamiento del actual Museo Nacional de Bellas Artes. - Archivo General de la Nación.)



(43, 44_Planta Recoleta hacia 1884. Depósitos y filtros en plena construcción. - Agua y Saneamiento en Buenos Aires, 1580 - 1930.)



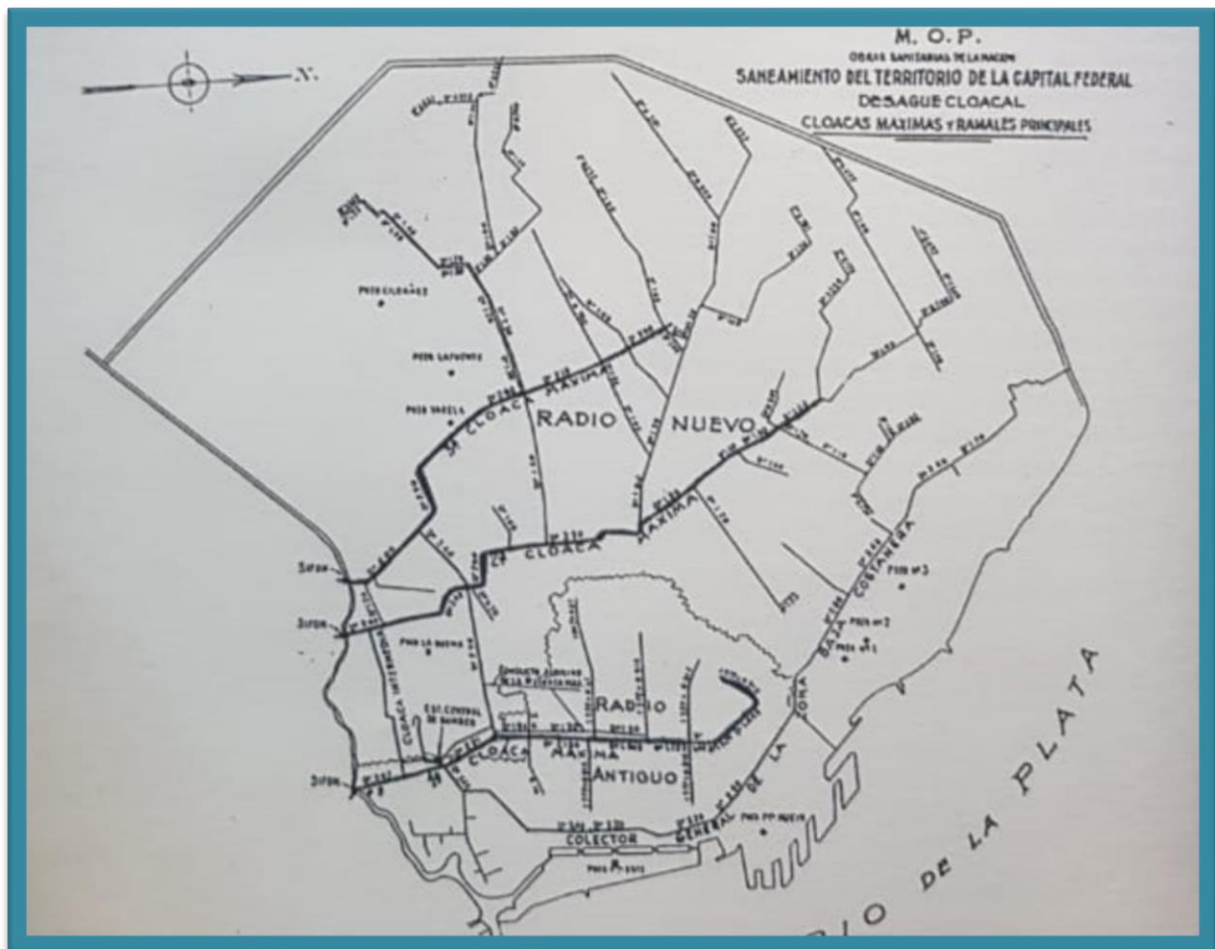
Ya para 1870, la ciudad contaba con alrededor de 1200 casas con suministro de agua corriente; pero en este logro se notaron algunas fallas en el sistema y comenzaron las duras críticas hacia Coghlan, quien respondía que sólo podían solucionarse con una inversión importante de dinero, recursos que no disponía el Gobierno en ese momento. Esta inversión era necesaria para el plan de ampliación que presentó el mismo Coghlan para continuar su trabajo. Opacado por las duras críticas, el Gobierno sanciona la ley para

proveer las nuevas obras relacionadas a tal ampliación, pero rechazando el proyecto propuesto y llamando a concurso para la presentación de un Plan General.

Al año siguiente, el Gobierno toma contacto con el ingeniero inglés, John Frederick de La Trobe Bateman, quien elabora un proyecto y firma un contrato “para la provisión de agua, desagüe y empedrado de la ciudad de Buenos Aires”, lo que provoca la inmediata renuncia de Coghlan en la Comisión.

Ante la terrible epidemia de fiebre amarilla que azotaba a la ciudad, la Comisión encabezaba ahora por Bateman, se vinculó con el proyecto de ampliación de las obras de salubridad de la ciudad, poniendo a disposición todos los antecedentes de los trabajos practicados con anterioridad y especialmente el proyecto rechazado que había presentado Coghlan. Esto puso bajo la lupa el trabajo de Bateman, ya que su plan se basaba en lo ya hecho y lo que quería proponer Coghlan. Todo esto sumado a que al poco tiempo de iniciadas las obras, Bateman deja el país y pone de encargado a su colega el ingeniero Jorge Higgins. Sin embargo los trabajos siguieron su curso logrando de tal manera la primera construcción de red cloacal en la ciudad de Buenos Aires, denominado Radio Antiguo.

(45_Mapa que señala las tres Cloacas Máximas y sus conductos principales. Se destaca el radio antiguo en donde se construyó la primera red cloacal. - Todo es Historia, p. 14.)



A fines de la década del 70, las obras estuvieron paralizadas, pero en 1880, el gobierno provincial decidió retomarlas llamando a licitación pública, para la construcción de las ampliaciones previstas que comprendían, la terminación de todas las cloacas y conductos de desagüe, la provisión de agua a toda la población y un gran Depósito de Gravitación. En 1883, la empresa de Antonio Devoto, firma el contrato y comienza la construcción del depósito en 1887, que siete años después es inaugurado, en 1894. Este edificio se inserta en la manzana comprendida por las calles de Av. Córdoba, Riobamba, Viamonte y Ayacucho. Según se menciona, *“Cuando se consideró la arquitectura del edificio, fue idea de las autoridades públicas que sirviera de monumento para las obras, en las cuales ya se habían invertidos apreciables recursos, de los que no aparecerían constancias visibles que pudieran dar pública fe de su real magnitud, por cuanto la mayoría de las instalaciones eran subterráneas.”* (Enrique Germán Herz, 1979, p. 42).

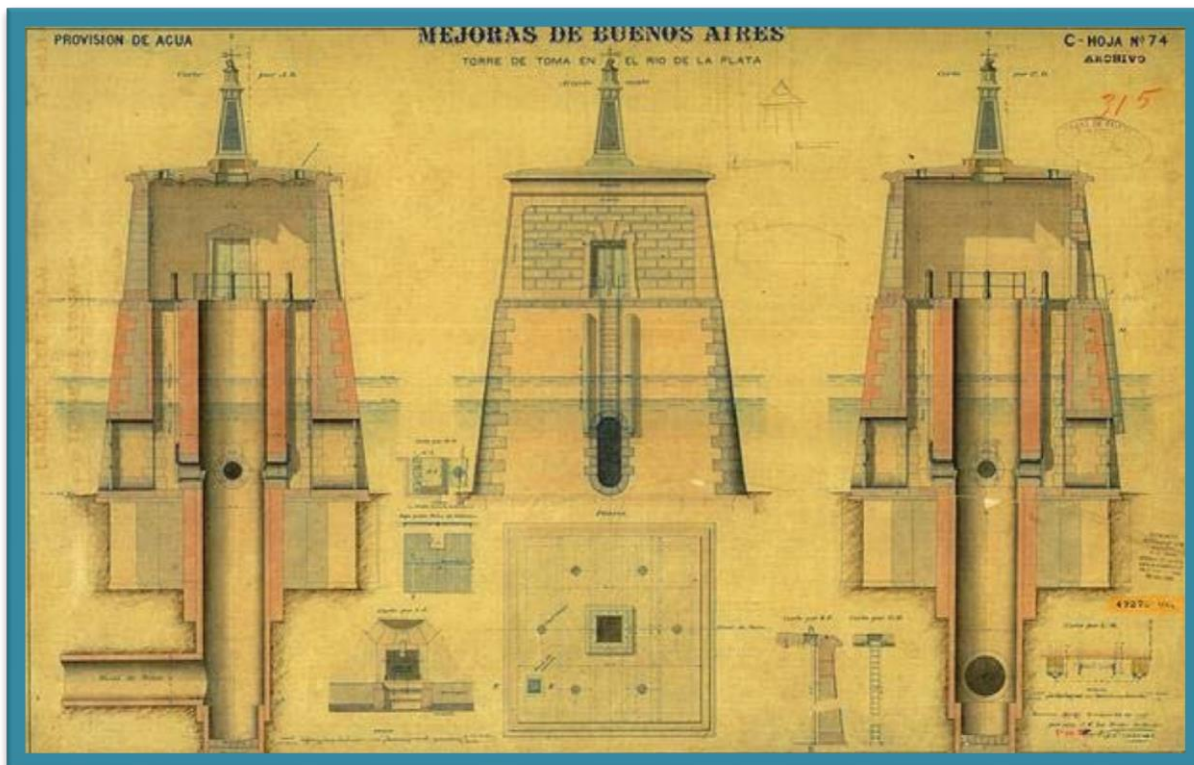
Para su construcción, se pensó utilizar materiales del país, pero después se decidió importarlos por ser menos costosos, como se resalta en la revista *“... terminó por optarse por la mayólica y el ladrillo barnizado, para el revestimiento de paramento externo de las paredes correspondientes a los cuatro frentes, trescientas mil piezas en total, que fue menester importar de Europa. La cubierta de los techos se realizó con pizarra verde traída de las canteras de Sedán, Francia”.* (Todo es Historia, 2008, p. 13). La ornamentación exterior, está constituida por medallones con el escudo nacional, los escudos provinciales y el de la municipalidad porteña.

(46, 47_Palacio de Obras Sanitarias de la Nación (Gran depósito de Gravitación) 1910 a 2021. -"Historia de agua de Buenos Aires", p. 43.)





(48_Copia del plano del ingeniero John Frederick La Trobe-Bateman, Firmado en su nombre por Karl Nystromer en 1885. - Archivo General de la Nación.)



(49_Fotografía Aérea del Palacio de Obras Sanitarias de la Nación. - Archivo General de la Nación.)



Este proyecto, fue un gran desafío arquitectónico, que cumplió con creces su objetivo, al ser reconocido como uno de los edificios más bellos de la ciudad. El real mérito de la obra, está en dar un marco arquitectónico urbano propicio, para albergar, un gran depósito de agua, necesario para satisfacer los requerimientos de agua potable de la población.

Iniciado el siglo XX, la ciudad fue incrementando su población y ampliando su territorio, por lo que, lo hecho hasta entonces, en cuanto a obras de infraestructura sanitaria, debería continuar y contemplar las necesidades de la población. De esta manera, hacia 1912, aparece el Directorio de Obras Sanitarias de la Nación, institución que hoy en día se convirtió, en la empresa más importante de servicios públicos del país, gracias a una reforma en el organismo de salubridad. Fue necesario, encarar nuevas ampliaciones de la red de agua potable y a partir de la década del 30 se proyectaron dos nuevos depósitos de gravitación, uno en Villa Devoto y otro en Caballito. También se realizó la construcción de los pozos semisurgentes de Belgrano y Flores, que permitieron ampliar los servicios locales de distribución de agua, servicios que luego fueron conectados a la red general de la ciudad. Se construyeron varias secciones más de la Cloaca Máxima, se realizó el ensanche del Riachuelo, entre otros grandes aportes para continuar con el abastecimiento del mundo subterráneo que abastece a nuestra ciudad.

Para el año 1947, la población que seguía creciendo en la ciudad y gran parte de las personas que radicaban en el interior del país, se fueron expandiendo a las periferias de la capital, provocando el déficit del abastecimiento de agua corriente. Todo esto agravado por la alta contaminación de los ríos Reconquista y Matanza, transformados en verdaderas cloacas abiertas, inaccesibles para la distribución de agua potable de las nuevas zonas pobladas. De esta manera es como logran optar como fuente madre del recurso de distribución de agua, al Río de La Plata.

La solución a esta problemática fue la construcción de dos ríos subterráneos necesarios para surtir el agua potable a zonas densamente pobladas de la ciudad y su periferia. Estos fueron el acueducto Paitoví-Lanús y el acueducto Paitoví-Floresta, que asegurarán el suministro diario de agua potable calculado en 500 litros por habitante al día. El acueducto Paitoví-Lanús, corre desde las calles Constitución y Pozos hasta la estación elevadora de Lanús. Como objetivo se preveía que distribuya 6.000.000 de metros cúbicos de agua por día a los doce millones de personas (cifra que fue superada recién en el censo del año 2010) que se calculaban habitarán la Capital Federal y el Gran Buenos Aires para el año 2000 y del que el tramo citado es solo la primera etapa.

1.6 _ REFLEXIONES

La etapa de la evolución de las obras de infraestructura sanitaria, o como prefiero mencionarlo “Infraestructura para el Saneamiento Urbano”, como ya hemos visto a lo largo de estas presentaciones, tuvo un largo recorrido de problemáticas, que abordaban varios puntos de la población como la salud, el confort, la accesibilidad, la distribución, las cuestiones políticas y económicas, y que gracias a la intervención de distintos profesionales, podemos observar el enorme avance que ha tenido la ciudad de Buenos Aires desde hace más de 200 años.

Si bien, cada aporte realizado fue relevante para la insistencia, el conocimiento y la concientización, tanto de la población, como de las autoridades municipales para lograr llegar al punto en el que hoy nos encontramos, cabe en resaltar, la contribución de los profesionales británicos como parte importante del desarrollo de esta gran ciudad.

Es por ello que, la Arquitectura Utilitaria Industrial para el Saneamiento en la ciudad porteña, dio un gran salto con la aparición del ingeniero Coghlan en el inicio de sus trabajos y principales aportes a la preocupación de una población que, en pleno crecimiento, aún no había logrado (después de escuchar algunas ideas que iluminaran la necesidad sobre el tema) trazar una dirección de hacia dónde debía avanzar la ciudad para lograr una veloz y eficaz distribución del agua clarificada. Gracias a este profesional, es como se formaron los primeros tintes de una gran y extensa red subterránea que se encargaría de solucionar esta problemática y que luego continuaría con los aportes del ingeniero Bateman, tomándose de las bases y las ideas de su antecesor.

Si bien surgen algunas confusiones a la hora de entender la renuncia de Coghlan y la aparición de Bateman para seguir con los trabajos del gran plan del suministro de agua, cloacas y adoquinado de la ciudad, lo cierto es que sus aportes significaron los cimientos a la continuación de una idea revolucionaria y que avanzó con los trabajos de otros profesionales. Lo que modificó, no solo la trama de una ciudad subterránea que acompaña el crecimiento de la ciudad terrestre, si no, que además, cambió la vida cotidiana de la población que allí creció y que dejó una huella en las futuras generaciones para continuar con los aportes de los principales exponentes de nuestra ciudad.

La ciudad bajo tierra, laberíntica, enlazada y conectada como si grandes raíces se alimentaran del río que baña sus orillas, y que emerge en forma de grandes edificios, casas, calles, avenidas, parques, y de la cual uno no se hace la idea o la imaginación de cómo es el circuito o qué tramo se conecta con cual, fue posible gracias a estas grandes mentes que tenían claro desde el principio la ciudad que planificaban.

1.7 _ GLOSARIO PARA INTERVENCIONES PATRIMONIALES

Para comprender de manera más precisa la magnitud de las intervenciones que se investigarán a continuación, es necesario mencionar específicamente cada una de las categorías existentes de dichas operaciones:

- **Liberación:** Pretende remover todo elemento agregado o incorporado posteriormente al monumento que vaya en detrimento de la concepción original y del objeto para lo cual fue creado.
- **Mantenimiento:** Consiste en una serie de revisiones y operaciones llevadas a cabo en los elementos constructivos que componen un edificio y en las instalaciones que le dan servicio, con el fin de conservarlo en las mejores condiciones posibles. Estas operaciones o actividades se deben realizar de forma periódica.
- **Protección:** Utilizable cuando un bien corre peligro. Consiste en evitar nuevas pérdidas involuntarias del mismo, defendiendo los derechos de este patrimonio a ser respetado, difundido y valorado, potenciando la relación objeto-patrimonio-ciudadano.
- **Recomposición:** Consiste en la reunificación de las partes originales del edificio.
- **Reconstrucción:** Utilizable para partes del edificio que ya no existen o que se perdieron y que se necesitan volver a construir. Se debe contar con la documentación fundada u original.
- **Rehabilitación:** Reutilización de un bien cultural abandonado, en nuevas funciones. Zonas o sectores urbanos degradados. Operación de transformación edilicia urbana.
- **Renovación:** Acción particular de mejoramiento espacial, que consiste en volver a hacer o renovar, partiendo de la eliminación de las partes, planteando su sustitución por construcciones nuevas, dentro de una estimación del entorno urbano.
- **Restauración:** Volver al estado original. Calificar lo existente o incorporar nuevos elementos, a fin de entender mejor la pieza, pudiendo correr el riesgo de perder la autenticidad.

- **Restitución:** Búsqueda del original o completamiento del original.
- **Sustitución:** Colocación de nuevas piezas que se distingan de las originales faltantes o en mal estado.

CAPÍTULO 2

CASOS REPRESENTATIVOS EN LA CIUDAD DE BS. AS.

Para el estudio de la “Influencia Industrial Británica en la ciudad de Buenos Aires”, se procederá al análisis de algunas obras representativas en nuestra ciudad, teniendo en cuenta que, en la elección, se abarcará un caso por cada temática presentada en el trabajo.

Siendo de esta manera, la elección de tres proyectos para abordar el desarrollo de las temáticas tales como:

- **INSTALACIONES FERROVIARIAS**

[Estación Terminal Ferrocarril Retiro, FCCA 1909 – 1915.](#)

E. Lauriston Conder, S. Follet, F. Farmer y A. Hume, Arqs.

[Puesta en valor, trabajos de restauración y mantenimiento 2000 – 2017.](#)

Estudio Alberto Varas y Asociados 2000-2001, Empresa IGNACAM 2015-2016,
Empresa METRA 2016-2017.

- **INSTALACIONES PORTUARIAS**

[Depósitos de Puerto Madero, 1885 – 1897.](#)

Hawkshaw, Son & Hayter, Ings. T. Walker y Co. Const.

[Re funcionalización 2004 – 2008.](#)

Estudio Urgell – Penedo – Urgell, Arqs

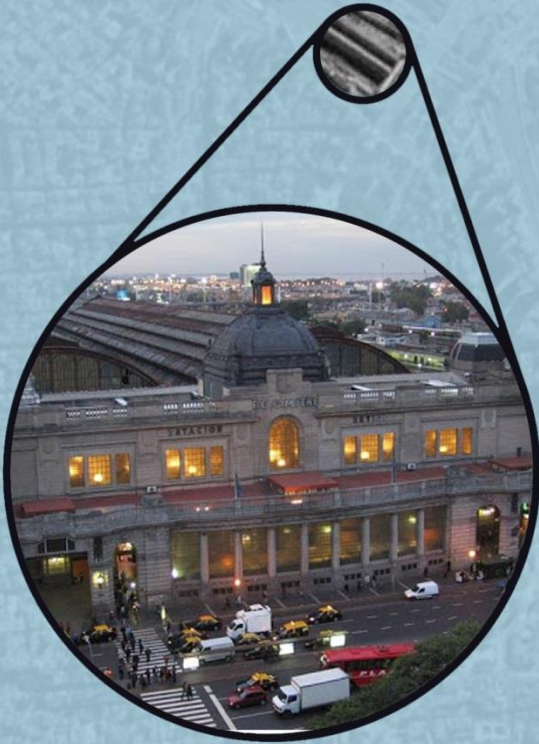
[Puente Transbordador “Nicolás Avellaneda” 1908 – 1914.](#)

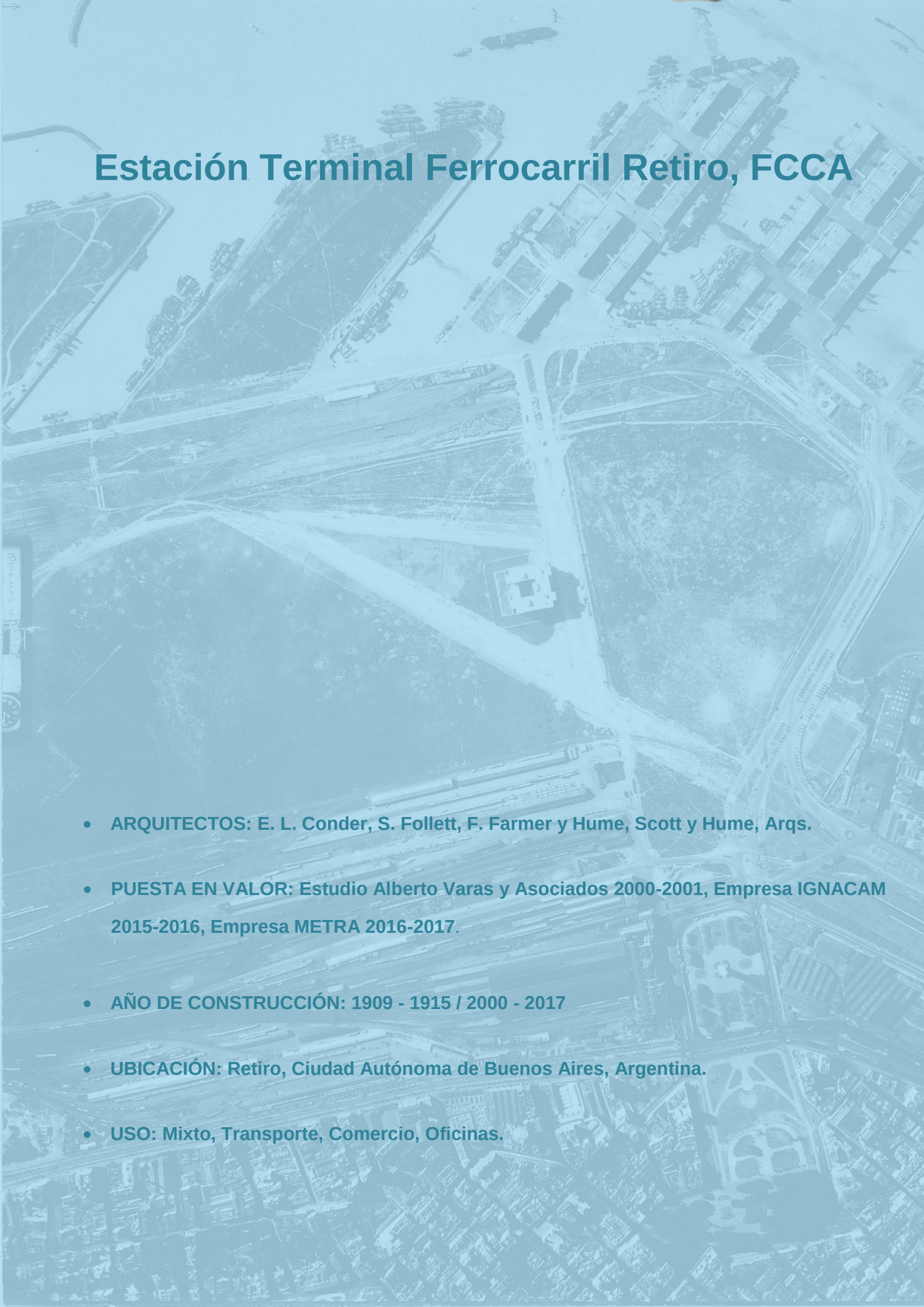
Santiago Podestá, Ing. (Ferrocarril del Sud)

[Rehabilitación 2013 – 2017.](#)

Eduardo Rodríguez, Arq. / Juan A. Valle, Ing. (Vialidad Nacional).

En cada uno de estos casos, se estudiará la génesis, desarrollo y actualidad de la influencia y legado británico. Entendiendo su impronta en la concepción de la idea y del proyecto realizado, y cómo estos se encuentran actualmente en contraposición con el proyecto original.





Estación Terminal Ferrocarril Retiro, FCCA

- **ARQUITECTOS:** E. L. Conder, S. Follett, F. Farmer y Hume, Scott y Hume, Arqs.
- **PUESTA EN VALOR:** Estudio Alberto Varas y Asociados 2000-2001, Empresa IGNACAM 2015-2016, Empresa METRA 2016-2017.
- **AÑO DE CONSTRUCCIÓN:** 1909 - 1915 / 2000 - 2017
- **UBICACIÓN:** Retiro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.
- **USO:** Mixto, Transporte, Comercio, Oficinas.

2.1 _ ESTACIÓN TERMINAL FERROCARRIL RETIRO, FCCA

E. L. Conder, S. Follett, F. Farmer y Hume, Scott y Hume, Arqs.

Historia y Construcción de la Terminal.

Para adentrarse en la Estación Terminal Ferrocarril Retiro FCCA, es imperante, resaltar los autores que dieron génesis, a una de las estaciones terminales más grandes del mundo y con numerosos ejemplos edilicios en nuestro país, encontrando los más destacados en la ciudad de Buenos Aires. Este, es el caso del estudio Conder, Follet y Farmer Arqs.

En 1883, en Gran Bretaña, nacía el arquitecto Sydney G. Follet, quien había cursado sus estudios profesionales en Londres y Edimburgo, destacándose desde un primer momento como un notable dibujante de la arquitectura. Finalizando sus estudios, obtiene una beca que le permite viajar al exterior, más precisamente a Italia, donde consigue trabajo en el estudio del reconocido arquitecto Sir Edwin Lutyens (autor de casas de campo al estilo Arts and Craft y un apasionado por el clasicismo neo palladiano, diseñador del proyecto para Nueva Delhi ciudad capital de la India).

(50_Proyecto no construido para la Royal Insurance Co. - Dibujo Sydney G. Follett)



Lutyens, fue quien lo impulsó a seguir con sus trabajos en Argentina, de esta manera, Sydney llega allí, a través de un concurso de antecedentes implementado en Gran Bretaña, para formar parte del equipo del Arq. Eustace Lauriston Conder, responsable de la construcción de la Terminal Retiro, iniciando así su actividad en el país.

(51_Andenes de la Estación Retiro del Ferrocarril Central Argentino, Arqs. Conder y Follett, 1915 - Archivos Follett.)



En 1921, la firma pasó a llamarse Estudio Conder, Follet y Farmer, tras la incorporación de este último, quien permaneció asociado hasta 1937. Durante las décadas del 20 y el 30, el estudio, se centró en la creación de edificaciones para la arquitectura comercial y bancaria, en su mayoría dentro del marco de las firmas de origen británico. Resaltando casos como Anglo South American Bank LTD, Banco Británico de la América del Sud, The Royal Bank of Canada, edificios para Moore y Tudor y otras firmas. La actividad no se centró sólo en Capital Federal, sino, en el interior del país y países vecinos, registrándose casos de edificios bancarios en Puntas Arenas, Chile.

El lenguaje arquitectónico del estudio, acompañado por el avance tecnológico de la época, trae consigo al país, el aporte de algo ya visto por la Escuela de Chicago un siglo atrás, las fachadas denominadas “de fenestración continua” aplicadas por primera vez en nuestro país. Consistía en el aventanamiento de grandes fachadas en edificios de

característica de planta libre, con usos destinados a tiendas, tareas de administración o depósitos de mercadería al por mayor.

(52, 53_Anexo Edificio Central, tienda Gath and Chaves, esquina Florida y Perón, Interior de la tienda - Archivo General de la Nación.)



Luego del fallecimiento de Conder y el alejamiento de Farmer, Sydney G. Follett queda como único titular de la firma. El Estudio continúa con sus proyectos en el país hasta la década del 60, contando con numerables casos no sólo en la ciudad de Buenos Aires, sino en sus alrededores, como así también, en la ciudad de Rosario. Realizan encargos para comitentes reconocidos como C. H. Thompson, proyectando modificaciones en los edificios de las calles Corrientes y Pellegrini en 1908 y en 1917 construye el nuevo edificio para la firma en la calle Florida al 817. Para la firma Gath and Chaves además de modificaciones en la Casa Central, construye el edificio anexo, sucursales en todo el país y los talleres y depósitos entre las décadas del 20 al 60.

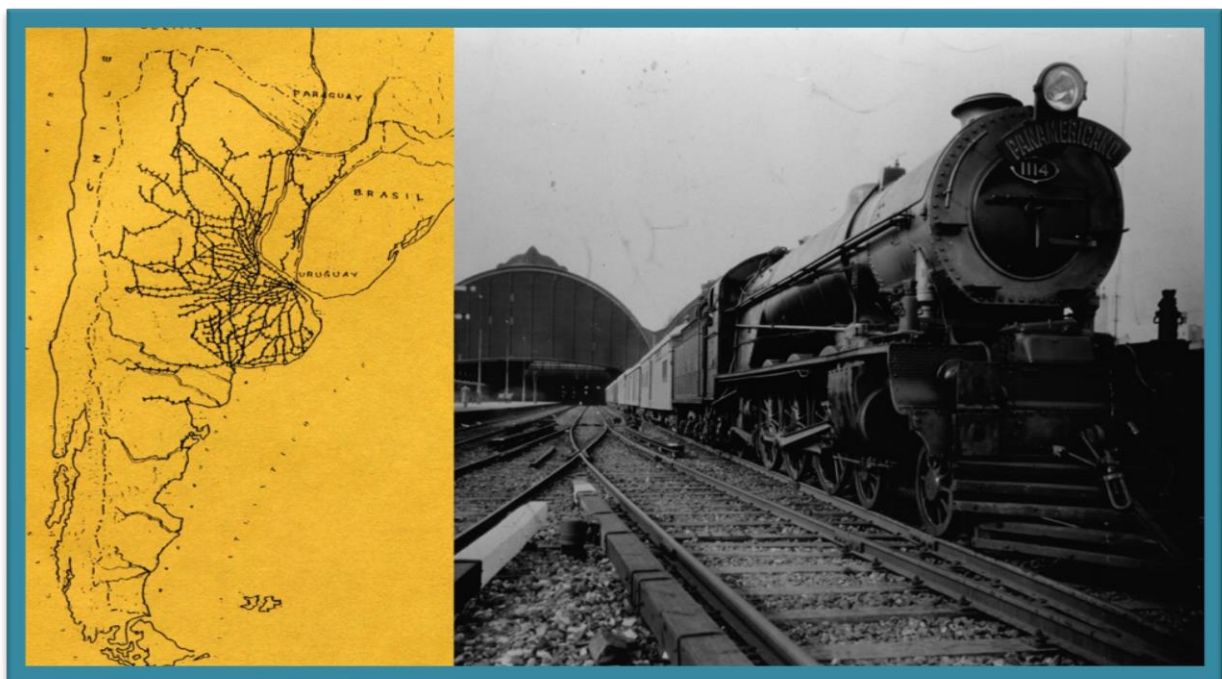
Se podría decir que el estudio Conder, Follett y Farmer fueron los pioneros en aportar los conocimientos traídos desde Inglaterra durante el siglo XX y aplicados en gran parte de nuestra ciudad y en todo el territorio argentino en el ámbito del comercio y las finanzas, llegando a considerarse grandes exponentes de la época y desarrollando edificios que, aún hoy en día, son reconocidos como grandes hitos de la arquitectura en la ciudad de Buenos Aires.

Entre las décadas de 1860 y 1910 el Ferrocarril Central, se convirtió en uno de los sistemas troncales de transporte ferroviario, facilitando la conexión de las ciudades del interior con los puertos de ultramar, desarrollando una extensa porción del territorio nacional.

Luego del incendio de la Estación Central en 1897, desde donde operaba, se trasladó provisoriamente a la vieja estación terminal que tenía en la zona de Retiro, localización con particular valor estratégico al transformarse en la entrada más importante para que el tráfico de carga alcanzara las nuevas instalaciones portuarias por la construcción del Puerto Madero. En 1908 se fusionan las compañías Ferrocarril del Norte con Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario, y continúan operando como Ferrocarril Central Argentino (FCCA) encaminando así el proyecto de construir una nueva Estación Terminal.

Para 1910, el FCCA contaba con una extensión de más de 4000 km unificando las cuatro ciudades más grandes del país, cubría el 42,71% del kilometraje total de las líneas y transportaba el 26% de los pasajeros y el 22% de las mercancías. Este sistema no sólo unificaba a la República Argentina si no que ofrecía mejores comodidades a las de sus competencias; un viaje a Tucumán representaba recorrer 1.163 km en 25 hs, se podía utilizar el cochecama tanto en primera como en segunda categoría. Esto significaba un gran cambio respecto al viaje en diligencia que tomaba de dos a tres semanas.

(54, 55_Izq. extensión de las vías ferroviarias en el país - Der. imagen del ferrocarril saliendo de la estación de Retiro - Archivo General de la Nación.)



Al finalizar el siglo XIX, la zona de Retiro consolidó su identidad con el transporte, la estación en donde operaba el ferrocarril no respondía a las exigencias ni acompañaba el crecimiento exponencial del FCCA. De esta manera las compañías proponen levantar un nuevo proyecto y combinar las comodidades que estas ofrecían. Con la iniciativa del gobierno de licitar terraplenes y malecones en las costas fluviales y marítimas, incentivan a

las empresas a edificar en la ribera norte del Río de La Plata. De esta manera venden 31.000 m² al ferrocarril que llegaba hasta el puerto, así la nueva Estación de Retiro sería construida en terrenos ganados al río.

(56_Vista aérea del terreno que ocupa la Estación Terminal Retiro - Archivo General de la Nación.)



Para la concepción de lo que en ese momento se apuntaba como “una de las terminales más grandes del mundo”, el estudio pensó en desarrollar un edificio innovador, no sólo desde el tamaño que impone al recorrer su fachada caminando por la Av. Dr. J. Ramos Mejía o disfrutando de un paseo en la plaza San Martín descendiendo hacia la Plaza Britannia, donde se ubica la famosa Torre de los Ingleses, para apreciar la escala del edificio.

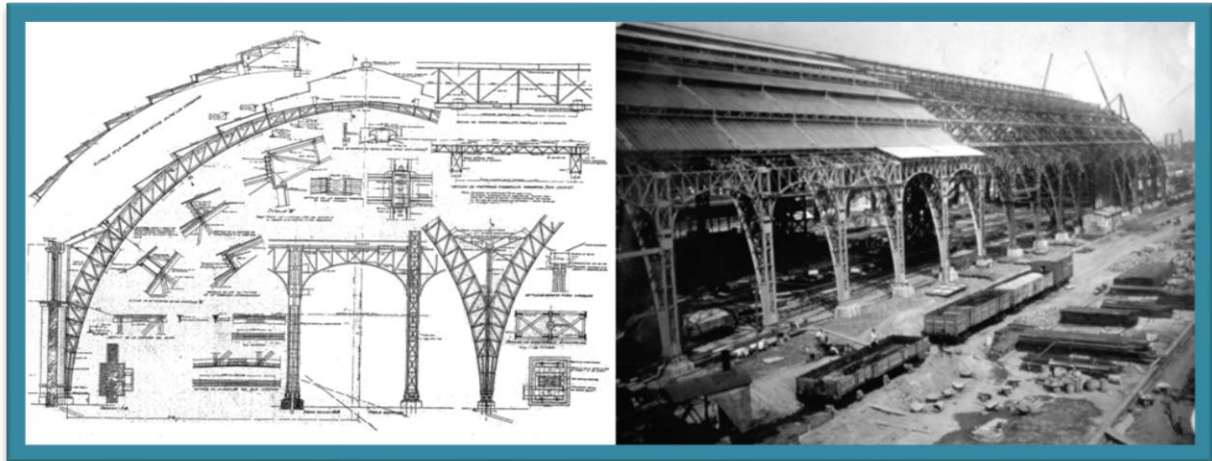
(57_Imagen peatonal de fachada principal de la Estación Retiro, 1910 - Archivo Follett.)



Este edificio, debía responder de manera innovadora y eficaz al enorme tránsito de pasajeros y ferrocarriles que iba a albergar diariamente. Para esto, se decide aplicar grandes avances tecnológicos, construyendo imponentes estructuras que permitan soportar y dar escala al uso para el cual estaba destinado, proyectando así, dos grandes naves a través del empleo del acero a la vista, dando relevancia a un concepto del estudio de que “la belleza es la expresión leal de la función”. Se construye un gran Hall para pasajeros, resuelto con lenguaje académico, que incorpora en la fachada monumental sobre la avenida y enmascara el sector de los andenes.

También debe destacarse, la manera en que la obra fue proyectada y materializada, abarcando hasta los detalles de revestimientos, aventanamientos y artefactos de iluminación. La obra se concretó siguiendo un riguroso control de las distintas etapas. Como se destaca en el artículo del estudio Follett “...*Este afán en los detalles y en los tiempos de ejecución en pos de una eficiencia, pasó a ser una constante de la actividad del estudio a lo largo de toda su existencia.*” (Estudio de Arquitectura Follett 1891-2008, p. 41).

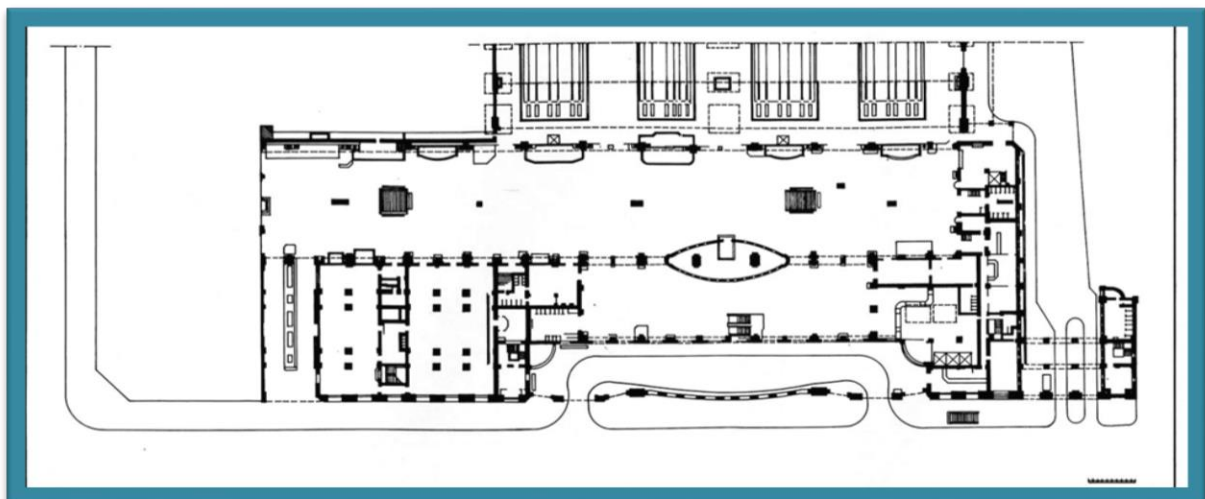
(58, 59_Izq. Plano detalles de estructura metálica en naves de abordaje de pasajeros - Der. Imagen de las naves estructurales en construcción - Archivo Follett.)



La firma, trabajaba en general vinculada con contratistas extranjeros, quienes recibían planos de obra con detalles, muchas veces de tamaño real, cuidadosamente señalizados y numerados. Así, se encaró la ejecución de la Estación Retiro, en la cual, el 70% de los materiales utilizados fueron fabricados y transportados desde el exterior.

Para el diseño del proyecto, se adoptó la tipología “cabecera” donde arribo y partida se resuelven en un solo edificio ubicado cruzando el final de las líneas, respuesta natural al lote medial en el que fue finalmente construido. La composición en “T” facilita el enlace entre el edificio de pasajeros y el sector de andenes. La articulación entre ambos sectores se resuelve con la secuencia de proyección de espacios principales para el movimiento del público.

(60_Planta de la Estación Retiro - Relevamientos, 1984-1985, FAU - UNBA. Buenos Aires, 1985)



Los proyectistas resolvieron la idea apelando a una sucesión de membranas transversales al eje que, al tiempo que sectorizan el sector de llegada, facilitan por su resolución con creciente transparencia la percepción integral del espacio.

El ingreso se resuelve con una derivación de la gran avenida hacia el espacio foyer para ascenso y descenso de pasajeros protegido por una membrana convexa que compone el sector central de la fachada. En los extremos se ubican los ingresos con un importante vano adintelado para el paso de los coches y dos arcos de medio punto para los peatones, promoviendo en la instancia de acceso la interacción entre la vida urbana y la actividad inicial del viajero.

(61, 62_Acceso de vehículos por desviación de Av. Ramos Mejía - Archivos Follett.)



El edificio presenta una secuencia funcional y espacial con el salón de boleterías y el gran hall, ubicados en contraposición al eje de proyección, planteo que se invierte en el área de andenes por la fuerte direccionalidad de sus 250 m de profundidad. La composición se estructura con un sistema de ejes que organizan los espacios principales y complementarios.

El hall de boleterías es el primer gran espacio interior que el viajero experimenta. En su parte superior, una bóveda de cañón corrido desafía la lógica estructural, presentándose suspendida en el vacío gracias a que no se logra percibir claramente la gran estructura metálica que lo sostiene. Esto evitó la colocación rítmica de muros y columnas portantes, permitiendo la libre circulación del numeroso público.

Importantes aventanamientos aseguran la captación de luz natural desde lo alto, que permite percibir el espacio en dos escalas. La colectiva, marcada por la utilización del espacio en más de un nivel acentuada por la gran cúpula como actor principal, y la escala del hombre, conseguida con una baja graduación lumínica a su altura, experiencia reforzada por un zócalo de mayólicas verde azulado de la fábrica inglesa Royal Doulton.

(63, 64_ Imágenes del Hall de Boleterías de la Estación Retiro 1930 - Archivos Follett)



Las boleterías, se concentran en un volumen oval, intermedio entre este sector y el gran hall, que por su forma orienta el desplazamiento de los pasajeros.

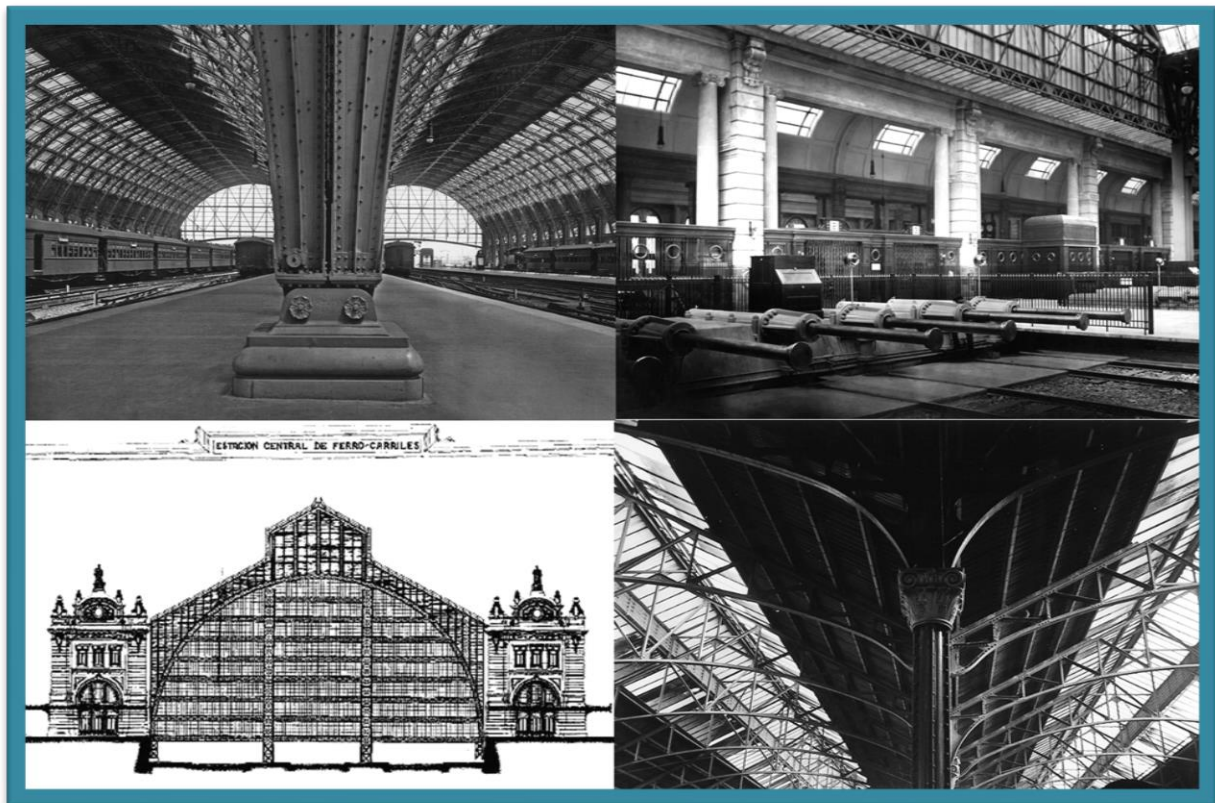
El espacio de mayor envergadura, al estar construido de medianera a medianera, es el Gran Hall, resuelto para la escala del público masivo. El corte basilical facilita la entrada de luz. Es el lugar en donde conviven los espacios para el confort de las personas, como la sala de espera, las confiterías y el comedor. Desde el inicio se previeron algunos sectores de comercio para farmacias, fiambrería, frutería, bombonería, entre otros, evitando así la perturbación del espacio central.

(65_ Hall intermedio de la Estación Retiro que ocupa la totalidad del ancho del edificio - Archivos Follett.)



La estructura del edificio de pasajeros fue diseñada, montada y construida in-situ por los ingenieros estructuralistas bajo la supervisión del Arq. Conder. El proyecto, previó un extenso subsuelo para la sala de máquinas y frigoríficos, áreas de verduras y carnes, panadería y pastelería, cafetería, platería, entre otros numerosos sectores que aseguraban su funcionamiento. La excepcional estructura metálica de los andenes, fue resuelta con dos bóvedas de cañón corrido de 250 m de longitud y 48,80 m de luz, soportadas por arcos de hierro cada 10 metros. Para las cubiertas se utilizaron chapas de zinc acanalado y vidrio armado. Estas piezas fueron fabricadas en Liverpool y trasladadas a Buenos Aires para su montaje en seco.

(66, 67, 68, 69_ Interior de los andenes de la Estación Retiro - Archivos Follett.)

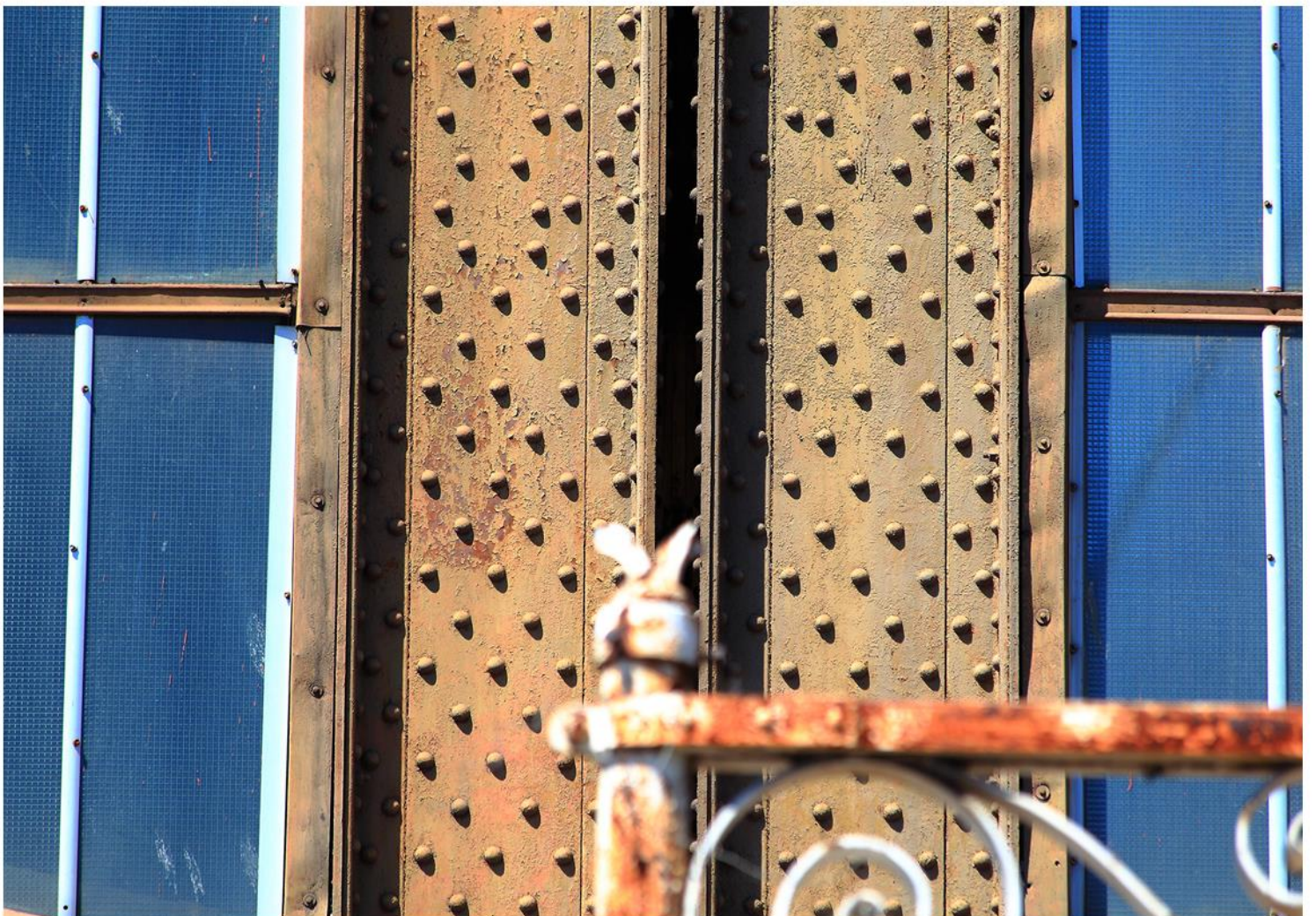
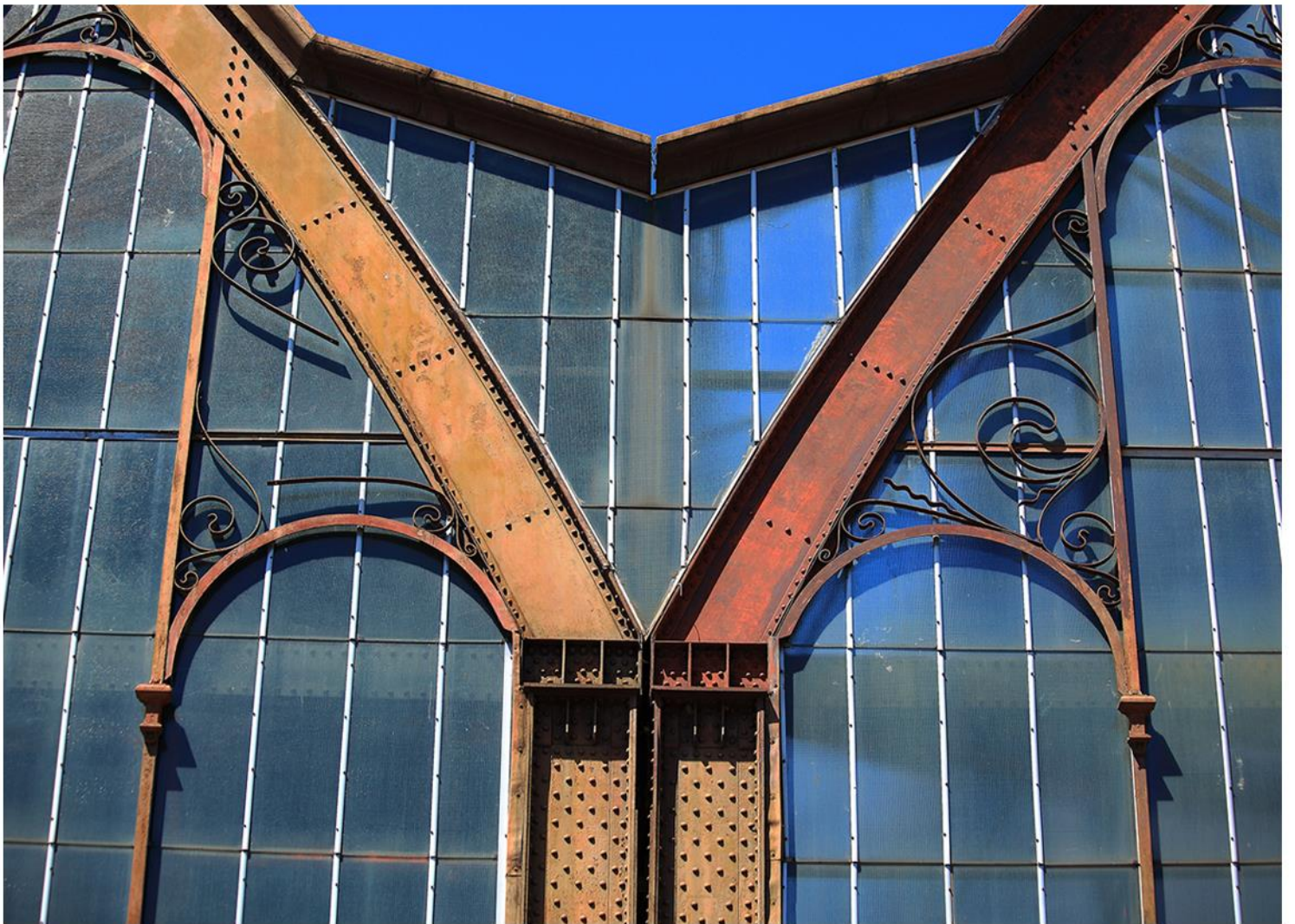


En 1997 la estación fue declarada Monumento Histórico Nacional, lo que supone obligaciones de conservación. Fue una de las estaciones más grandes del mundo al momento de su inauguración.

Para la Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Lugares Históricos se trató de *"un claro símbolo de la idea de progreso que sustentaba la generación del '80" y "la culminación del proyecto de tendido de los ferrocarriles, iniciado a mediados del siglo XIX, y cuya red, abierta entre las provincias y el puerto de Buenos Aires, permitió la distribución tanto de los inmigrantes como de los productos agrícola-ganaderos"*.

(70_Documentación de las fachadas que originalmente se proyectaron, sólo se construyó el acceso principal y los edificios laterales por Av Ramos Mejía. - Archivos Follett.)









2.2 _ ESTACIÓN TERMINAL FERROCARRIL RETIRO, FCCA

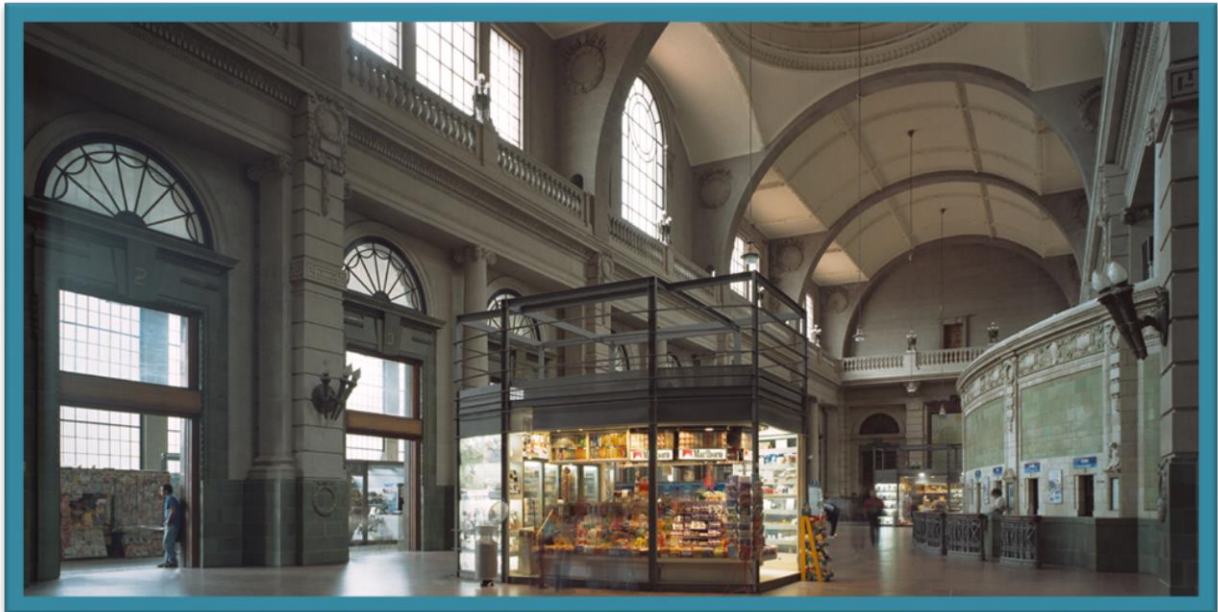
Puesta en Valor. Estudio Alberto Varas y Asociados 2000-2001,

Empresa IGNACAM 2015-2016, Empresa METRA 2016-2017.

Durante el transcurso de los últimos años de la década del 90, existieron algunos proyectos para desactivarla del uso ferroviario e iniciar la construcción de una nueva estación terminal que sirviera como cabecera de todos los servicios de trenes de Retiro, por lo que la estación fue quedando en un total estado de deterioro. Esto provocó que el Estado tome cartas en el asunto para resolver un símbolo arquitectónico de la ciudad, lo que desencadenó, junto con la participación de distintos estudios de arquitectura e ingeniería, en la Puesta en Valor de la Terminal de Ferrocarril de Retiro.

Para comienzos de los años 2000, la primera obra que fue llevada a cabo, la realizó el estudio de “Alberto Varas y Asociados”. Ellos fueron los encargados de realizar los primeros trabajos de restauración general y puesta en valor del edificio, efectuando el reciclaje del espacio de la nave de acceso, en donde se incorporaron 3000 m2 de locales comerciales con carácter removible.

(75_Inserción de locales comerciales "removibles" en el hall de la Estación Retiro. Estudio Varas, 2001)



Estos locales tienen la capacidad de intervenir y satisfacer las demandas actuales de la Estación sin necesidad de afectar la estructura original del edificio, pudiendo convivir en el mismo espacio dos intervenciones con casi un siglo de diferencia.

Si bien esta intervención ayudó a mejorar el flujo y demanda de los pasajeros de la estación, en ciertas partes del edificio, se podían vislumbrar estados de deterioro de la arquitectura original. Por lo que a partir del año 2015, comienzan una serie de reformas recompositivas de partes específicas correspondientes al edificio original.

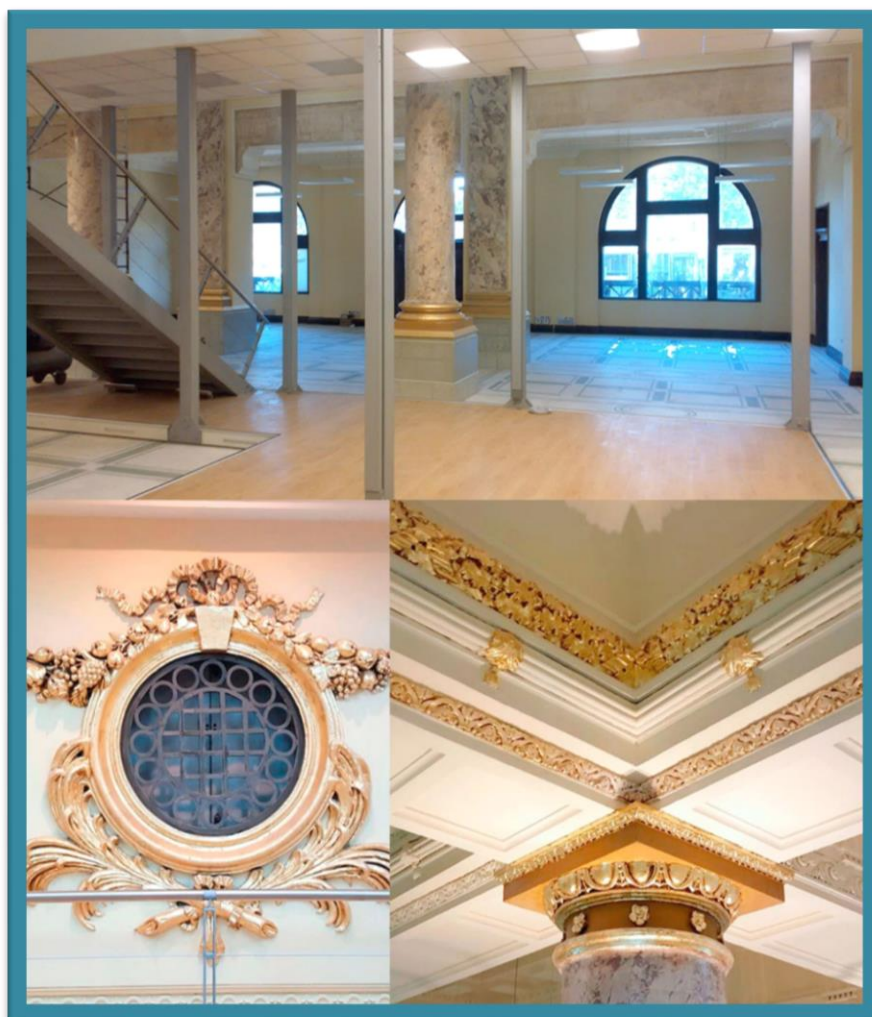
El primer encargo lo realizó la empresa “IGNACAM”, especializada en la construcción, refacción, restauración y mantenimiento de edificios, que lleva dedicando sus servicios para las obras del estado desde 2008.

Su tarea comprendió la Refacción Integral del local para oficinas administrativas de la Estación de Retiro-Línea Mitre, la refuncionalización del mismo, no afectando la fisonomía original del lugar, conservando todos aquellos elementos estructurales y ornamentales de carácter patrimonial, promoviendo así la recuperación de áreas afectadas. Estos trabajos fueron realizados en diferentes etapas:

- **Etapla 1:** Realización de impermeabilizaciones generales de cubiertas y lucarnas.
- **Etapla 1 y 2:** Realización de área de servicios (bloque húmedo): -Los baños, office y comedor se instalaron donde se ubicaba el bloque húmedo de servicios del edificio, no alterando así el concepto del proyecto original.
- **Etapla 2:** Realización de un entepiso metálico de oficinas con materiales que no alteraron la fisonomía general del mismo así como tampoco la estructura.
- **Etapla 3:** Se restauraron pisos existentes, molduras, ornamentos y/o columnas originales, así como también las carpinterías existentes de madera y metálicas. Se trabajó en la recomposición de los ornamentos, molduras y frisos en grave estado de deterioro con restauradores y artesanos de oficio.

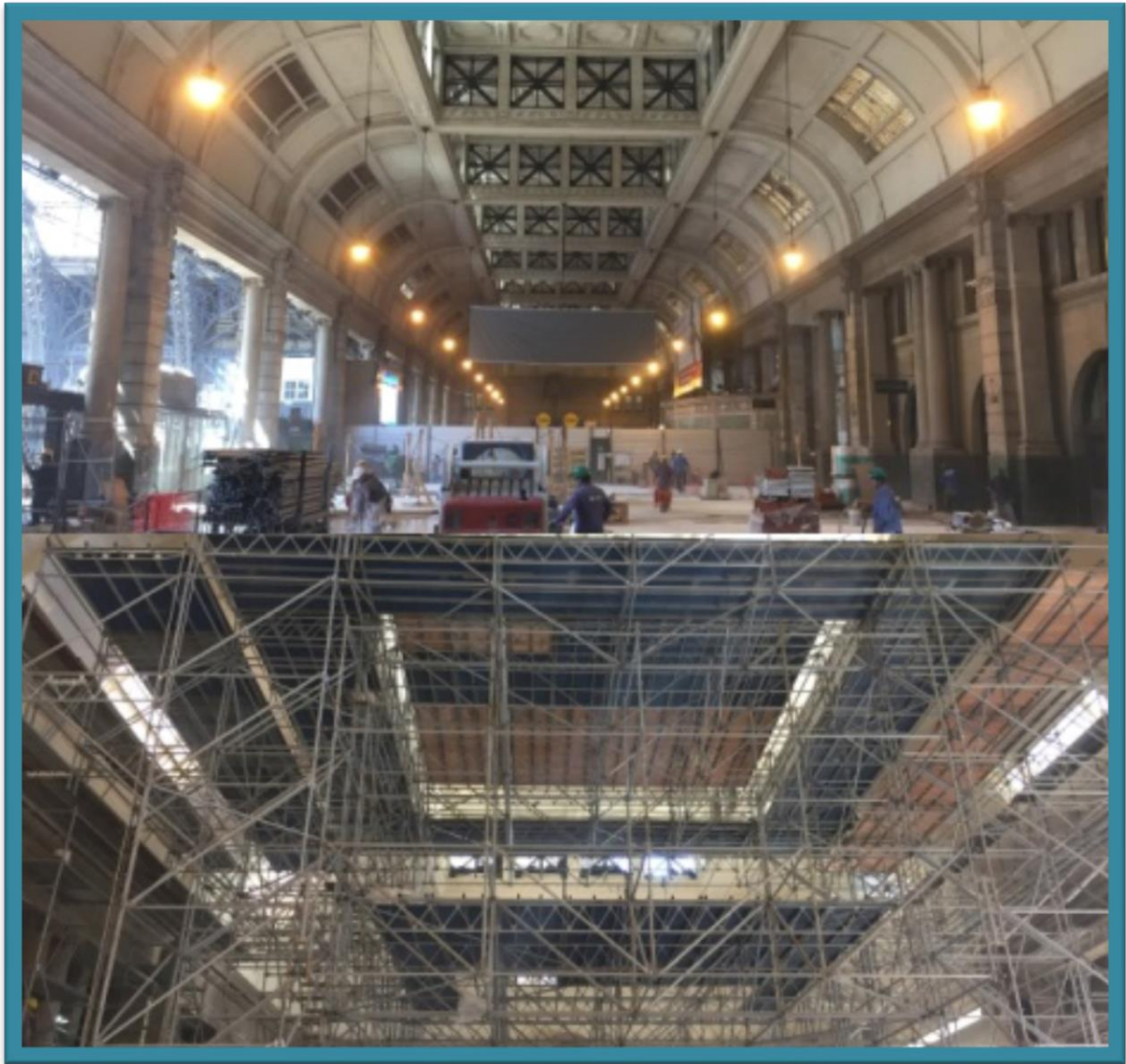
(76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83_Imágenes del interiorde la línea Mitre, 2016.)





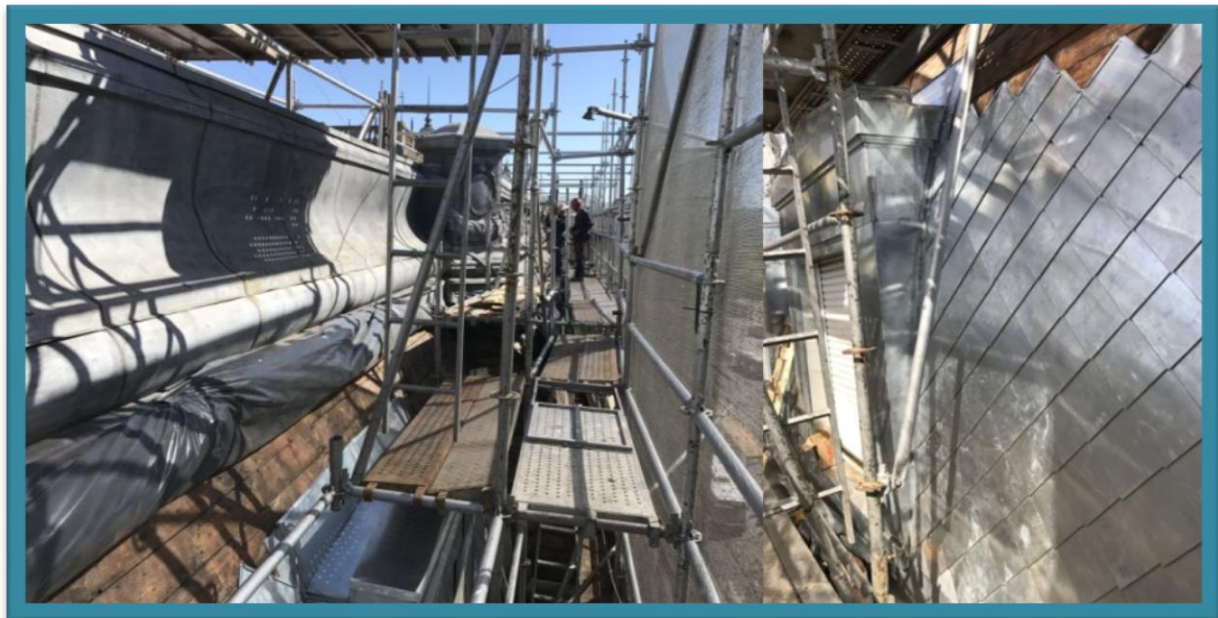
Siguiendo con los trabajos de puesta en valor de la Estación, se realizaron otros encargos llevados a cabo por la empresa “Metra” al año siguiente en 2016. Esta firma fue la encargada de la puesta en valor de los techos del hall central, la construcción de una escalera de escape desde las boleterías hacia el subsuelo, readecuación de una zona del subsuelo de la estación (aproximadamente 2000 m²), incorporando una cocina, una sala de bombeo de agua potable, una sala de bombeo cloacal, nuevos baños y vestuarios, una sala de capacitación, depósitos y un salón de usos múltiples (SUM).

(84, 85_Fotos de las refacciones realizadas en el Hall central de la Estació Retiro, 2016.)



Además de estas tareas, hubo otras realizadas en paralelo por distintas empresas, como es el caso de la firma “DÖRFLER” especializada en la restauración de techos en edificios históricos. Dicha empresa realizó la restauración y puesta en valor para la cúpula de la estación y la mansarda de la fachada principal de los edificios laterales.

(86, 87, 88, 89, 90_Imágenes de la restauración de los techos de la estación, archivos DÖRFLER, 2016.)

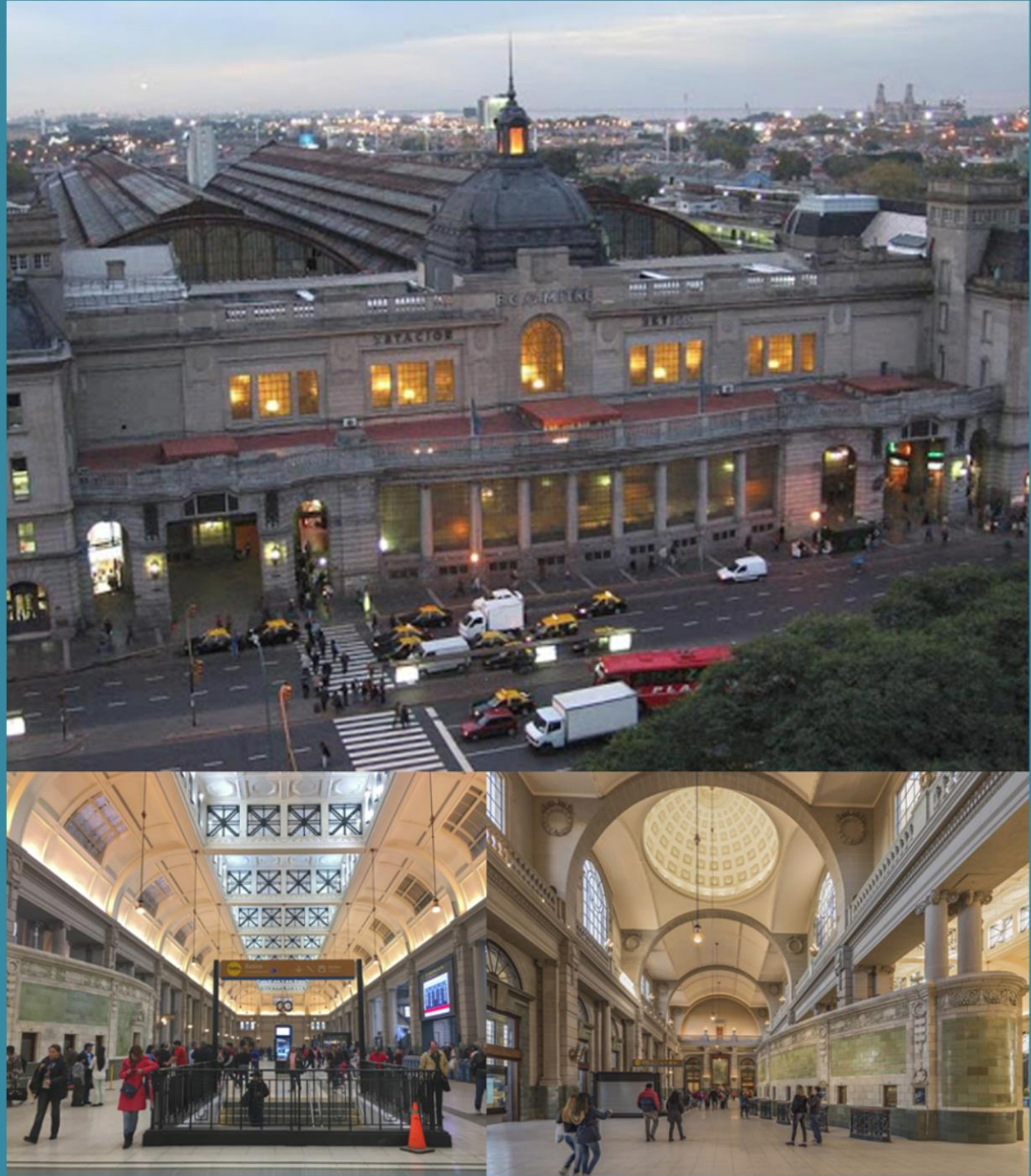




En 2018 culminaron los trabajos de restauración de los techos externos y de la cúpula central, que lucen de color plateado. Se modernizaron los dos montacargas que se conservan en la cabecera de los andenes para permitir el acceso a las oficinas de mantenimiento y control que se instalaron en los antiguos sótanos.

Todos estos trabajos hicieron posible revitalizar el edificio teniendo como premisa conservar al máximo posible los elementos originales. De esta manera la Estación Terminal Ferrocarril Retiro sigue en plena función de sus actividades originales y refleja en mejor estado el patrimonio de la ciudad.

(91, 92, 93_Estación Retiro en la actualidad, Fachada principal e interiores luego de las conservaciones realizadas.)



2.3 _ REFLEXIONES

Como símbolo del progreso de la industria ferrocarrilera y los avances logrados desde sus inicios, la Estación Terminal de Retiro, es un vivo ejemplo de la influencia británica en nuestra ciudad.

Su construcción catapultó a la ciudad de Buenos Aires hacia nuevos horizontes internacionales, considerando esta Terminal como una de las más grandes del mundo. Detalles que a día de hoy no dejan de sorprender, como la gran bóveda de cañón con su mega estructura sosteniendo la gran cúpula reflejada desde las elevaciones de la plaza San Martín, figurando como hito de la ciudad y encuentro del público, o el tratamiento ornamental de la estructura metálica a la vista en los galpones, camuflada desde la vereda por su gran fachada de ingreso separando la función de la expresión. Estos y otros ejemplos, son lo que hoy en día conforman la Estación Terminal más concurrida de la ciudad y el país.

Es interesante ver como después de más de 100 años, su arquitectura, estructura y función siguen estando al servicio de las demandas actuales de una ciudad en constante crecimiento y formación. Si bien con el pasar del tiempo fueron necesarios incorporar nuevos locales comerciales, accesos a la línea C del subterráneo en su vínculo con la Estación Terminal Ferrocarril Sur-Constitución y modernizar la flota con nuevas unidades de transporte, entre otras modificaciones para su restauración, su aspecto principal y su funcionalidad y estructura edilicia siguen respondiendo como lo hacía en 1915.

Esto nos da una pauta de la importancia que tuvo la influencia de la Arquitectura Industrial Inglesa en el desarrollo de la ciudad de Buenos Aires. Este edificio prácticamente transformó un sector de la ciudad que comenzó con terrenos ganados al río y una dudosa funcionalidad a nivel urbano que fue consolidándose como punto de partida con la creación del proyecto. La Estación, junto con la plaza Britannia y la plaza San Martín, constituyeron en la ciudad a nivel macro, un centro de transferencia referencial que luego se ampliaría considerablemente, influyendo sobre el damero original preexistente y las edificaciones en sus inmediaciones, como la construcción de la Galería Güemes o el edificio del Centro Naval entre otros que se fueron sumando con posterioridad, que hacen a día de hoy que, la zona Retiro, refleje el próspero desarrollo que comenzó un siglo atrás.



Docks Portuarios / Actual Escuela de Posgrado de la UCA

- 
- **ARQUITECTOS ORIGINALES:** Hawkshaw, Son & Hayter, Ings.
 - **REFUNCIONALIZACIÓN:** Estudio Urgell – Penedo – Urgell, Arqs.
 - **AÑO DE CONSTRUCCIÓN:** 1900-1905 / 2004-2008
 - **UBICACIÓN:** Puerto Madero, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.
 - **FUNCIÓN ORIGINAL:** Almacenamiento de Mercadería Portuaria
 - **REFUNCIONALIZACIÓN:** Sede Educacional Universitaria, Univ. Católica Argentina.

2.4 _ DOCKS PORTUARIOS, PUERTO MADERO

Hawkshaw, Son & Hayter, Ings.

En los diques construidos en Puerto Madero a inicios el siglo XX, más precisamente entre los años 1900-1905, proyecto que es llevado a cabo por la firma británica Hawkshaw, Son & Hayter. Estos diques, que funcionaban como parte de las instalaciones del puerto, servían de almacenamiento de carga y descarga de mercancía ubicados a escasos metros del muelle. Como parte del proyecto se construyeron 16 docks, 4 por dique de entre 3 y 4 pisos con subsuelo.

(94, 95_Diques, Puerto Madero, 1910 - Secretaria de Investigacion y Posgrado de la FADU-UBA 1992)

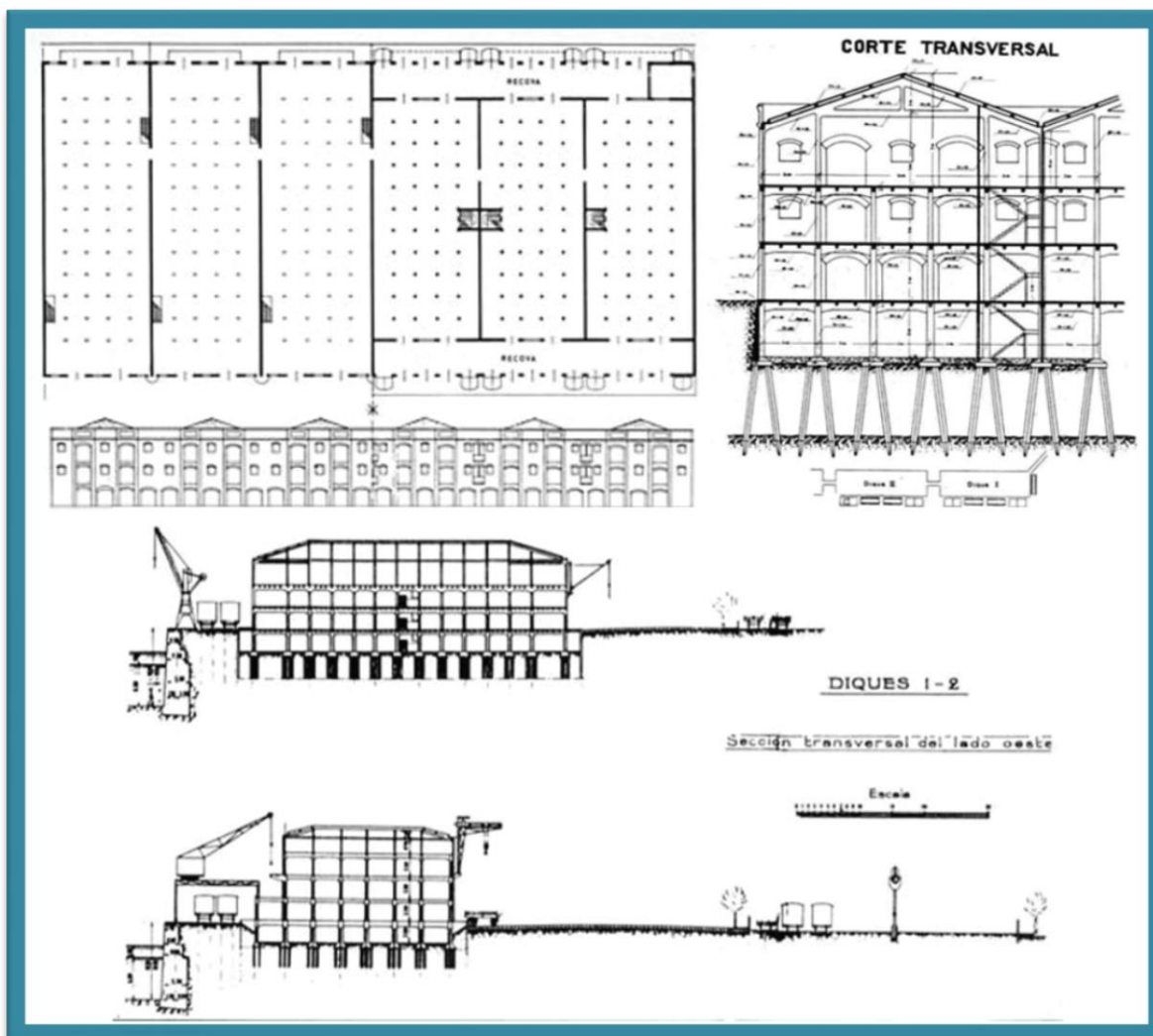


Los depósitos cuentan con 4 pisos y un subsuelo, llegando a una altura aproximada de 15 metros. Su estructura estaba conformada por hormigón o hierro y madera, con cimientos de piedra y cerramiento de ladrillos a la vista de gran calidad constructiva. Las aberturas normalizadas eran de hierro fundido y algunas tenían grúas adosadas a los muros. El ancho de los muelles guardaba relación con los depósitos y éstos, con el tamaño de los barcos que allí descargaban la mercancía.

Estos edificios fueron concebidos en Inglaterra y montados en Buenos Aires, resultado de la expresión más clara de la importación de tecnología industrial inglesa en la Argentina.

Los diques son de planta rectangular, con sótano, planta baja y tres pisos. Los módulos de la estructura de hormigón son de 3,50 m. en sentido longitudinal y 4,25 m en sentido transversal, algunos llegando a tener un tamaño de 210 m. de profundidad y 98 m. de ancho. El cerramiento es de ladrillo a la vista y hacia los diques se abre una recova que daba contra el muelle. Entre los diques y el muelle pasaban las vías del ferrocarril para transportar la mercadería. Por sobre las vías se elevaban las plataformas que sostenían las grúas que hacían posible la descarga de los barcos.

(96, 97, 98_Documentación de los diques de Puerto Madero 1900-1905 - Secretaria de Investigacion y Posgrado de la FADU-UBA, 1992)



(99, 100_Vías del ferrocarril que pasan por debajo de las plataformas amuradas a los diques que sostienen las grúas - Secretaria de Investigacion y Posgrado de la FADU-UBA, 1992)



(101, 102_Terminaciones de aberturas en ladrillo visto y estructura de perfilería metálica y madera. - Secretaria de Investigacion y Posgrado de la FADU-UBA, 1992)



Estos Docks junto con el puerto, tuvieron su época de esplendor hasta la década del 30, tiempo en el cual finaliza la construcción del proyecto Huergo en 1926, conocido como Puerto Nuevo. Paulatinamente, Puerto Madero queda desafectado de los servicios portuarios y con él sus instalaciones disminuyeron sus actividades.

Todo esto, derivó en la vacancia de una de las zonas más importantes de la ciudad de Buenos Aires, permaneciendo así durante mucho tiempo. Tal era la impronta que generaba en la ciudad que, arquitectos reconocidos de todo el mundo, como Le Corbusier, cuando visitó Buenos Aires en 1929, captaron la potencialidad que ofrecían estas instalaciones abandonadas con vistas y accesibilidad a la costanera.

Sin embargo no fue, si no, hasta 1989 que los Ministerios de Obras y Servicios Públicos y del Interior y de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, construyeron la Corporación Antiguo Puerto Madero, dando así inicio a la más importante operación urbana realizada en la ciudad.





2.5 _ ESCUELA DE POSGRADO DE LA UCA, PUERTO MADERO

Urgell – Penedo – Urgell, Arqs.

Con la intervención del Estado sobre el proyecto Puerto Madero iniciado a fines de la década de los 80, se inician las obras para revitalizar un sector de la ciudad que había quedado marginado del desarrollo de la urbe.

Este ambicioso proyecto contemplaba el mantenimiento y la restauración de las fachadas largas de los docks, tanto sobre los diques, como sobre la Av. Alicia Moreau de Justo. A estos edificios con valor patrimonial, se puso especial énfasis en la recuperación de los antiguos docks construidos entre 1900 y 1905 por la firma Hawkshaw, Son & Hayter.

(105_Plano de sitio de la Escuela de Posgrado de la UCA, Av. A. Moreau de Justo 1606 - Urgell, Penedo, Urgell, p. 259)



En el año 1992, la Universidad Católica Argentina, se adjudica cuatro de los antiguos docks de Puerto Madero para la construcción de su campus. El número 12 del dique II que todavía, a mediados de los 2000 no había sido reciclado, presentaba serios problemas de deterioro. De esta manera se decidió intervenirlo aún antes de haber sido definido el uso específico que iba a tener. Según Augusto Penedo *“En la arquitectura educativa como hospitalaria, es común que se defina un sistema adaptable a lo que luego pida el programa”*.

Este proyecto optó por la mejor conservación exterior respetando la idea original, adecuando el edificio, por dentro, a las exigencias programáticas, como destaca Penedo en la entrevista *“...adoptamos una actitud conservadora por fuera, ajustándonos estrictamente*

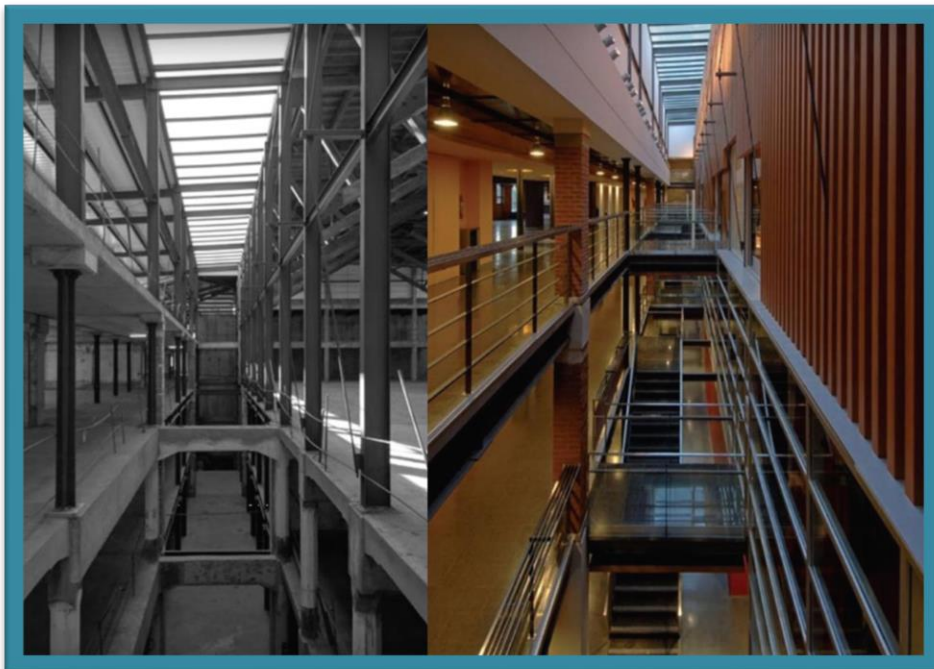
al estilo original. Y nos reservamos para el interior la posibilidad de una intervención más moderna.” (Urgell-Penedo-Urgell Arquitectos, p. 263).

(106_ Exterior del edificio educativo con la fachada original, 2010)



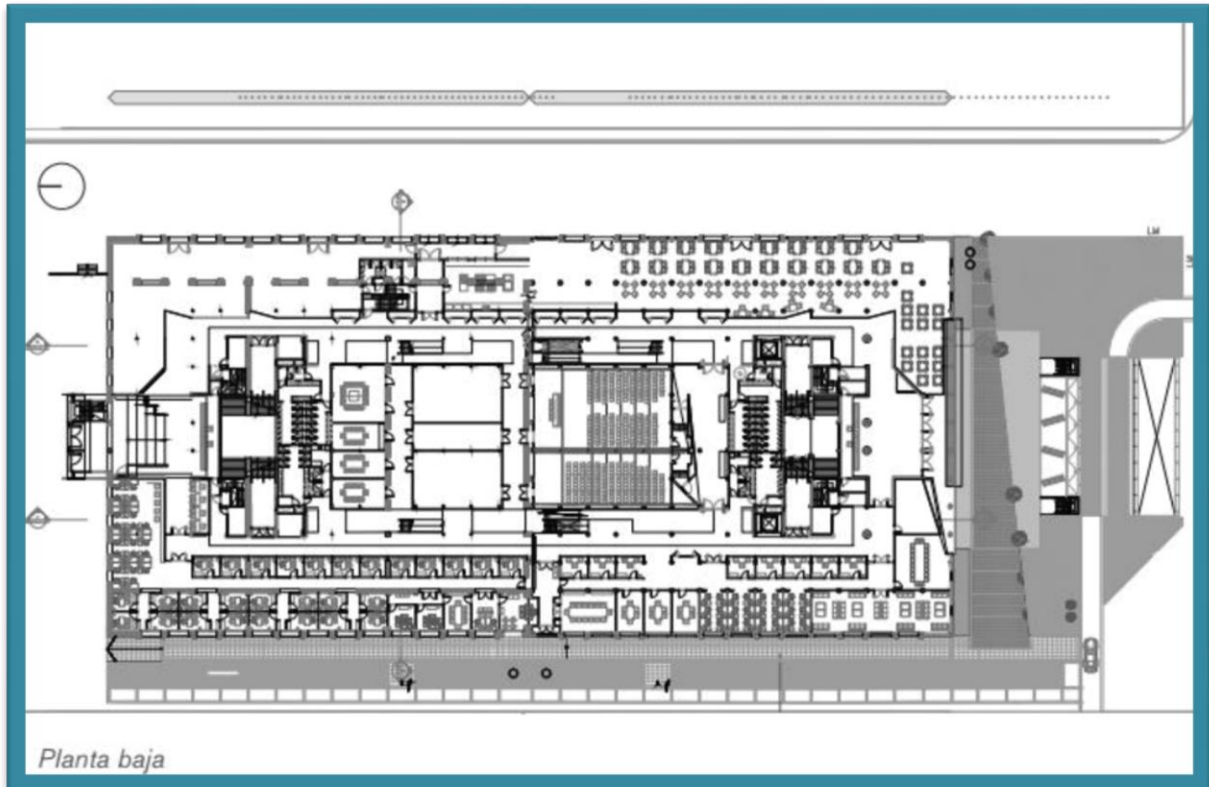
Estableciendo estos conceptos, se encaró, por un lado, el estudio y análisis de las fachadas para determinar los mejores procedimientos para su restauración, y por otro lado se inició un trabajo minucioso con respecto a los interiores, para articular las necesidades de un proyecto flexible con las condiciones en que se encontraba el edificio.

(107, 108_Restauración de los espacios interiores en comparación al edificio original - Urgell, Penedo, Urgell, p. 263)



Atendiendo a las demandas proyectuales, el comportamiento estructural del nuevo edificio se liberó. Se realizaron soluciones alternadas entre el mantenimiento de las estructuras existentes y la ampliación de los espacios necesarios para los nuevos usos programáticos. Se reforzaron vigas, se construyeron losas que se encontraban en mal estado, y se reemplazaron entresijos de madera por otros metálicos.

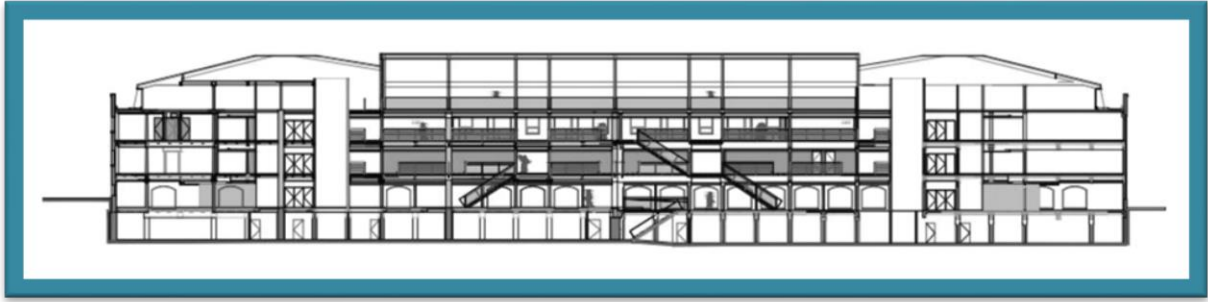
(109_Planta baja - Urgell, Penedo, Urgell, p. 261)



Con la posibilidad de eliminar algunas columnas originales, permitió trazar el plan de partir por la idea de un gran espacio central, de uso flexible, con puntos fijos en los bordes, donde se ubican los servicios con las escaleras de incendio. Se abrieron dos patios laterales, en donde se ubicaron las circulaciones verticales, que iluminan el espacio central.

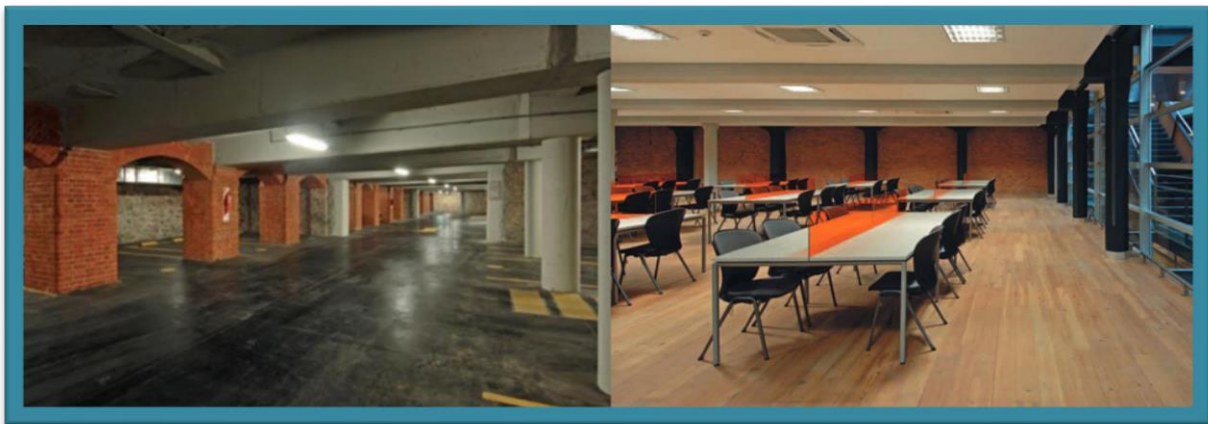
(110, 111_Secciones del edificio reformado - Urgell, Penedo, Urgell, p. 262)





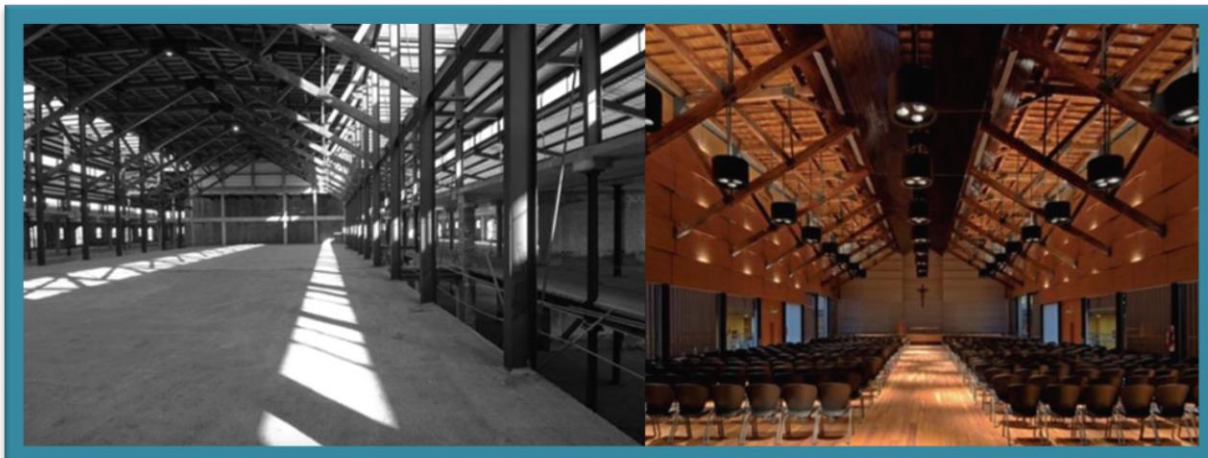
En el perímetro del proyecto, la estructura está modulada por un anillo de 7 x 10,5 metros en donde se ubican aulas oficinas y otros espacios destinados al estudio, abiertos a la calle y a los diques.

(112, 113_ Interiores en donde se aprecia la estructura original en combinación con la proyectada y la adaptación a los nuevos usos. - Urgell, Penedo, Urgell, p. 260)



La cubierta del espacio central se realizó utilizando las cabreadas originales del edificio, y sobre las fachadas cortas, se ubicaron los accesos incorporando dos marquesinas diferentes para cada caso. Una realizada en hierro y vidrio y otra en hormigón, diferenciando el carácter de ambos accesos, uno de uso diario y otro de uso institucional.

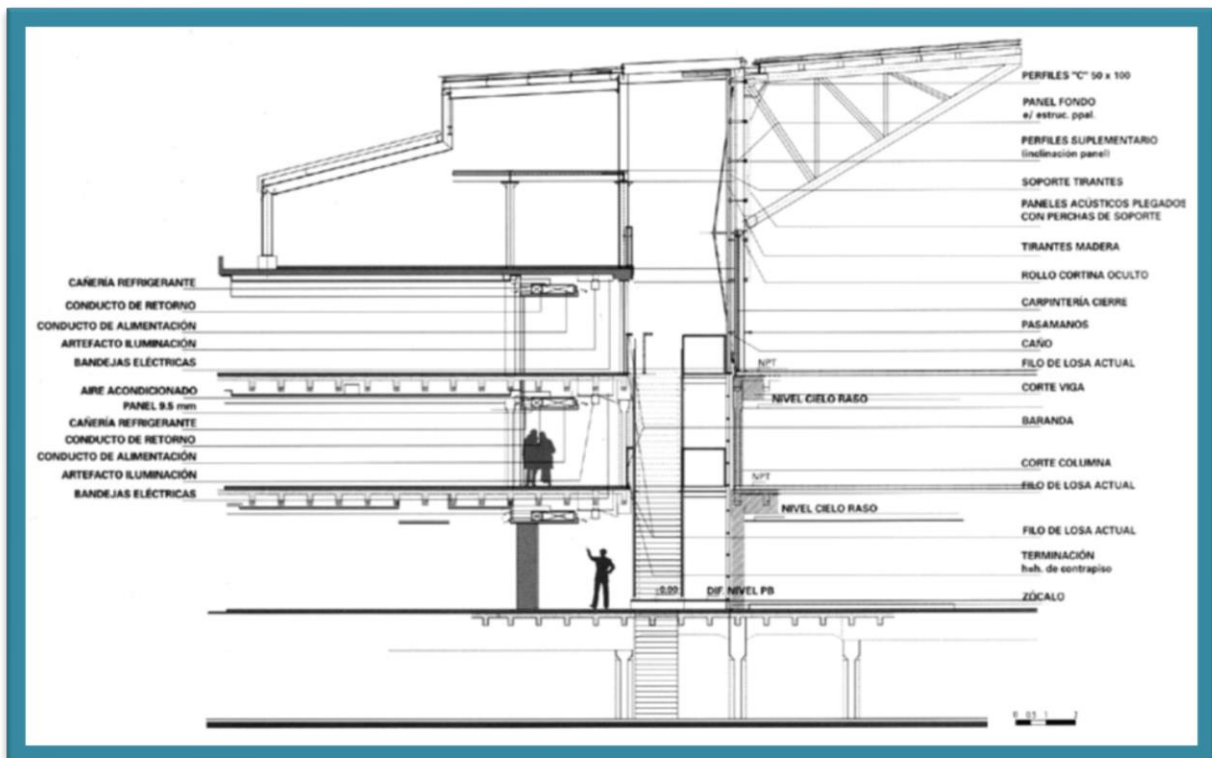
(114,115_ Utilización de cabreadas originales en la cubierta del espacio central - Urgell, Penedo, Urgell, p. 263)



(116, 117_Tratamiento de los acceso al edificio - Urgell, Penedo, Urgell, p. 267.)



(118_Detalle técnico de la estructura original y la construida en la restauración. - Urgell, Penedo, Urgell, p. 267.)



Este edificio a día de hoy continúa con el propósito para el cual fue restaurado y en donde destaca las antiguas cualidades arquitectónicas que tiempo atrás funcionaban para un puerto en gran demanda.

2.6 _ REFLEXIONES

En este caso particular, nos encontramos, a diferencia del anterior, con una refuncionalización edilicia, por ende, tuvo que ser readaptado para seguir persistiendo en la actualidad. Según mencionan los propios autores, en un intento y respeto por el patrimonio histórico, se buscó la adaptación de un programa, para el cual no estaba destinado en el proyecto original, interviniendo y respetando el edificio existente y generando nuevos espacios para un uso académico.

Si bien el master plan ejecutado por Madero para la realización del puerto y la construcción de las instalaciones de almacenamiento proyectadas por Hawkshaw, fueron paulatinamente cayendo en desuso hasta el abandono, estos edificios respondían de manera eficaz el propósito para el cual fueron pensados. Tal fue la impronta que generaron en su época en el desarrollo de la ciudad que, un siglo después, a pesar de no tener un funcionamiento estable, fueron reconocidos y considerados para uno de los más importantes desarrollos urbanísticos del Buenos Aires contemporáneo.

El valor de pertenencia por la influencia de la arquitectura británica, para las generaciones posteriores a los pioneros del desarrollo industrial en la ciudad, permanece en el espíritu de Buenos Aires y estando de acuerdo o en contraposición con lo realizado, es innegable que forma parte de la historia arquitectónica argentina. La revitalización de las fachadas y las grúas, la conservación de la estructura de hormigón, acero y cabreadas de madera y los cerramientos de hierro, forman parte del proyecto para el cual hoy continúa como sede educativa.

Esto demuestra, que el tipo de lenguaje arquitectónico, flexibilidad espacial y sistemas constructivos abiertos de estas estructuras utilitarias, después de décadas, permite adecuaciones programáticas de fácil adaptabilidad a su estructura para readaptarse a nuevas demandas y seguir contribuyendo al desarrollo urbano, tanto arquitectónicamente como culturalmente.

Puente Transbordador Nicolás Avellaneda

- **AUTOR:** Santiago Podestá, Ing. (Ferrocarril del Sud)

- **REHABILITACIÓN:** Eduardo Rodríguez, Arq. / Juan A.

Valle, Ing. (Vialidad Nacional).

- **AÑO DE CONSTRUCCIÓN:** 1908-1914 / 2013-2017

- **DIMENSIONES:** 87,5 m de largo x 24 m de ancho

- **UBICACIÓN:** Barrio de La Boca / Municipio de Avellaneda, Buenos Aires, Argentina.

- **FUNCIÓN ORIGINAL Y ACTUAL:** Transporte de pasajeros, carros y mercadería portuaria / traslado programado y paseo turístico.

2.7 _ PUENTE TRANSBORDADOR, NICOLÁS AVELLANEDA

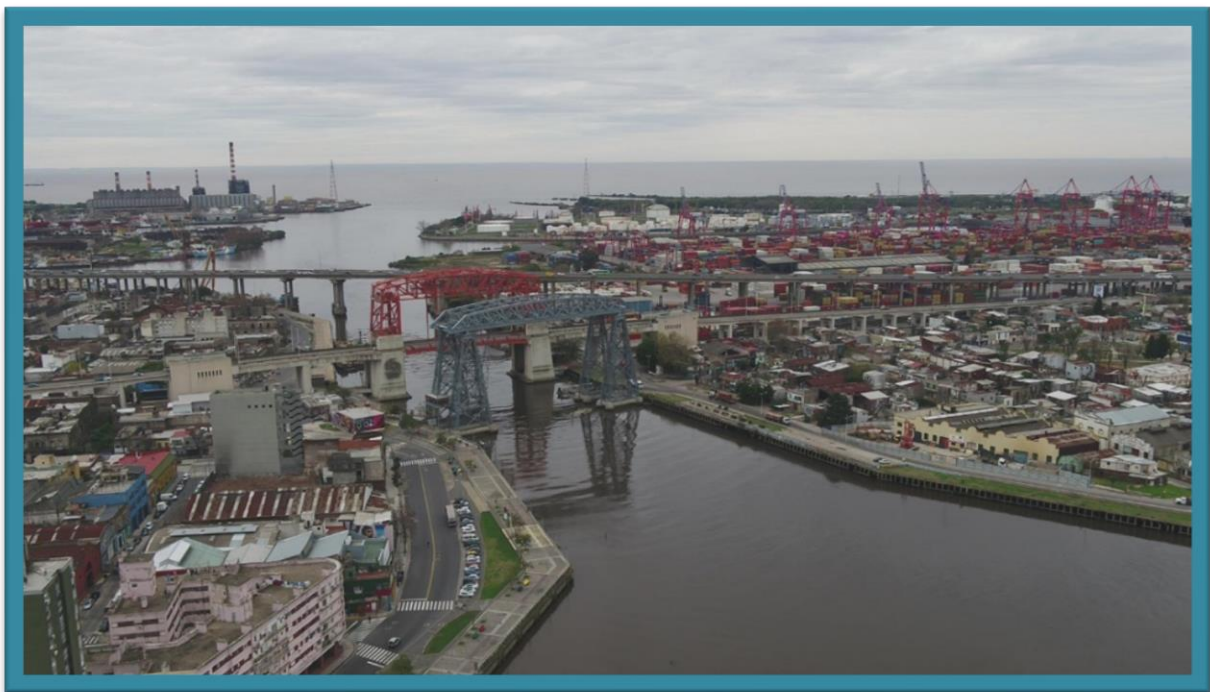
Santiago Podestá, Ing. Ferrocarril del Sud.

Entre finales del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, el mundo estaba experimentando transformaciones económicas y sociales producto de la consolidación de la revolución industrial. En esos tiempos se construyeron los puentes transbordadores, obras de infraestructura civil que representaban con solidez las nuevas lógicas de intercambio, transporte y comunicación de la modernidad.

Estos gigantes de metal, fueron construidos en Europa Occidental, América y el norte de África. Los casos totales no superan los veinticinco. Sin embargo, cada uno es único y los que quedan hoy se han convertido en símbolos de las zonas que conectan. Lamentablemente las políticas de desindustrialización y la falta de mantenimiento patrimonial desmantelaron la mayoría de los puentes transbordadores. En la actualidad perviven solo siete en todo el mundo: uno en Francia, dos en Alemania, tres en Reino Unido y uno en Argentina.

Nuestro puente transbordador, Nicolás Avellaneda, en La Boca, es el único en todo el continente americano. De hecho, no existe otro por fuera del Viejo Continente.

(119_Vista aérea del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda - 2020)



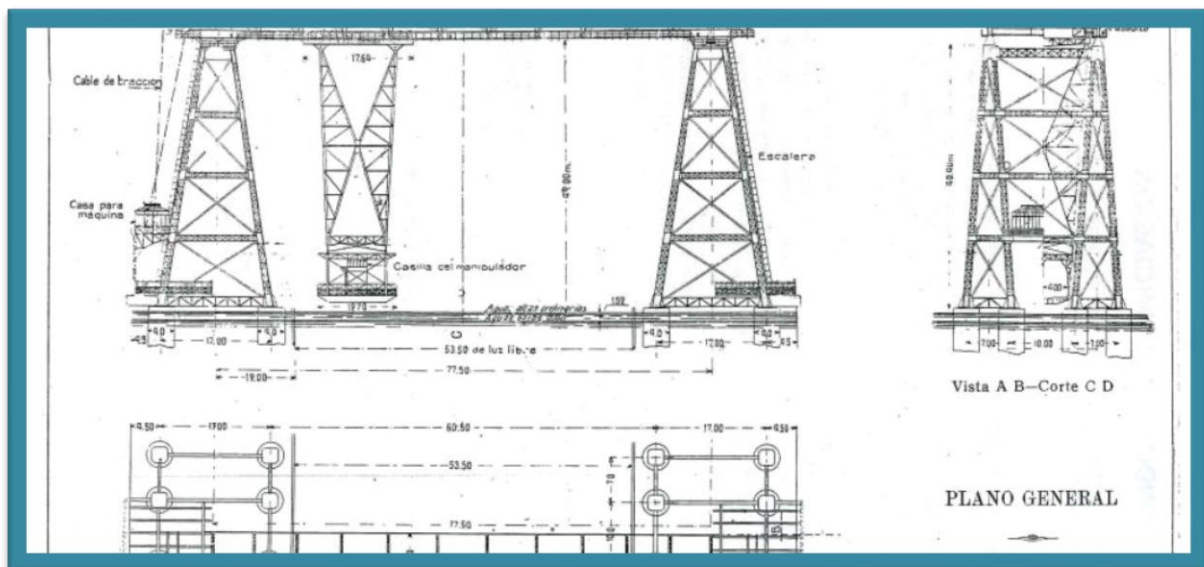
Pero para entender más sobre este fenómeno de la ingeniería, debemos repasar su historia y ponernos en contexto para comprender el símbolo que representa no sólo para el barrio de La Boca, si no, para la ciudad de Buenos Aires.

A principios del siglo XX el barrio de La Boca era uno de los lugares más prósperos de Buenos Aires, con gran actividad comercial e industrial, gracias al puerto y gran flujo del transporte fluvial. En ambos márgenes del río Matanza-Riachuelo proliferaban fábricas, frigoríficos, saladeros, curtiembres y astilleros, con paso constante de embarcaciones y de miles de trabajadores.

La historia del puente comienza en 1905 con la autorización al Ferrocarril del Sud a construir una nueva terminal en terrenos de la entonces estación Casa Amarilla, a cambio de esto, el gobierno mediante una ley, emite que se obligaba a la empresa a desarrollar un puente carretero a báscula que sería entregado al Gobierno Nacional y formaría parte del puerto de Buenos Aires. Logrando de esta manera unificar ambas costas del riachuelo y aumentar la producción facilitando el transporte carretero.

La empresa presenta un anteproyecto de un puente de tres tramos, con laterales fijos y un central a báscula, que dejaría un pasaje libre a la navegación. Pero la Dirección de Obras Hidráulicas rechaza esta propuesta y aconseja la construcción de un puente transbordador para eliminar los inconvenientes de tránsito fluvial.

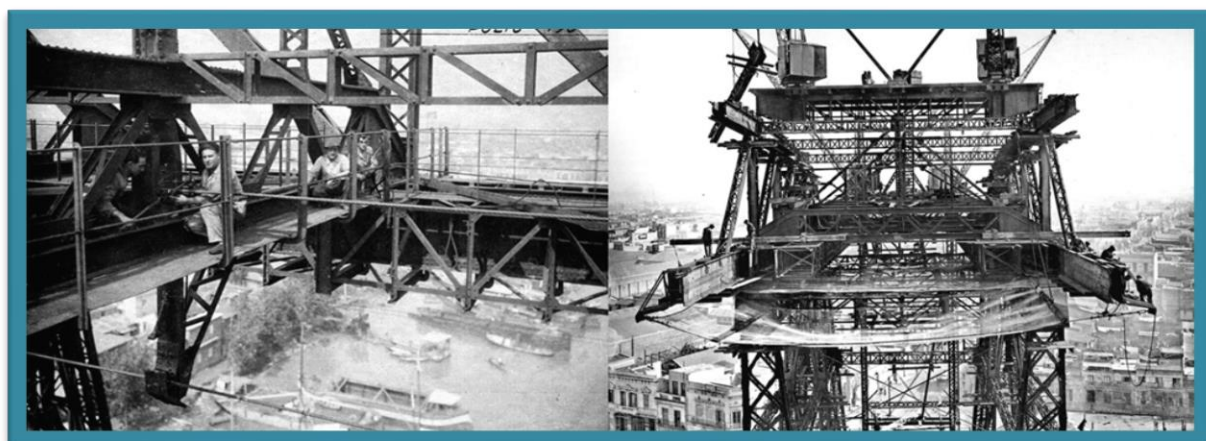
(120_Plano originales del Puente Transbordador - Archivo General de la Nación)



En 1908, el Poder Ejecutivo, autoriza a la empresa a construir el nuevo puente transbordador que conectara el barrio de La Boca (Ciudad de Buenos Aires) con la Isla Maciel en el municipio de Avellaneda (provincia de Buenos Aires). El coste, de unas 100.000 libras esterlinas, sería sufragado íntegramente por la provincia de Buenos Aires.

Su estructura es totalmente de acero y fue construida por partes en Inglaterra por la empresa "Earl of Dudley Steel" (su sello aún puede leerse en los perfiles del viejo transbordador). Fue enviado en barco, desde Inglaterra, por partes listas para su armado. El ensamblado mediante roblones, se realizó en Buenos Aires y requirió aproximadamente tres años. Sólo los cimientos de las torres, sumergidos a 24 metros de profundidad, fueron de construcción nacional encargados por la "Dirección Nacional de Construcciones Portuarias".

(121, 122, 123, 124, 125, 126_Puente en pleno proceso de construcción, 1912 - Archivo General de la Nación.)



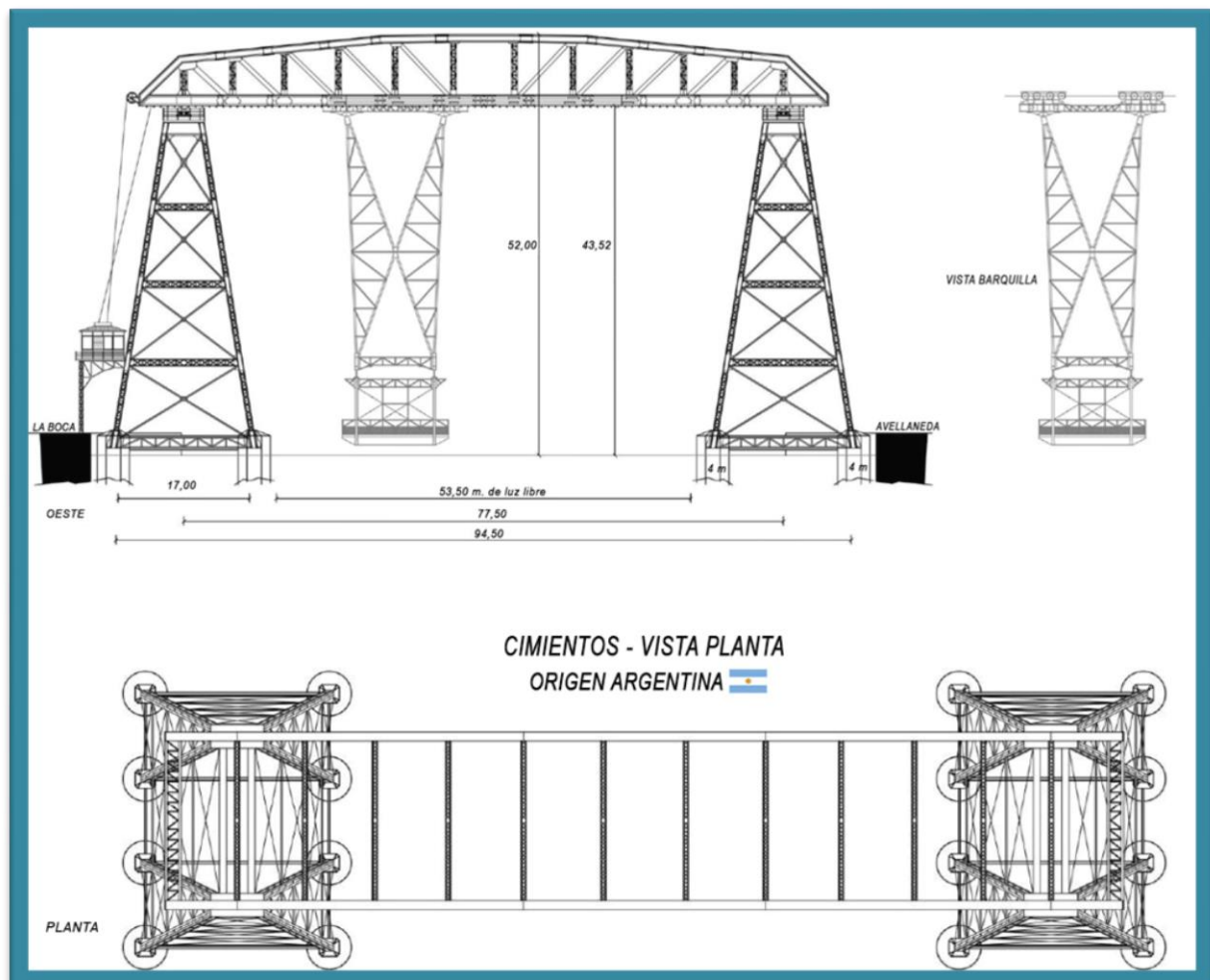
La obra fue inaugurada el 30 de mayo de 1914, con el nombre de Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, en homenaje al ex presidente de la República Argentina (1874-1880).

Su altura es de 52 metros, el ancho de las columnas es de 27 metros, apoyadas en 8 cilindros de hormigón de 4 metros de diámetro y 24 metros de profundidad. La separación de dichas columnas es de 77,5 metros y tiene una luz o tramo libre que deja a la navegación de 53,5 metros, con un gálibo vertical de 43,52 metros sobre el cero del Riachuelo.

Cuenta con 2 grandes pilas (una por margen). Cada pila del puente se compone de 2 torres de sección cuadrada en planta, con sección decreciente en altura, las que están distanciadas de forma de permitir el acceso a la plataforma. Las 2 torres se unen entre sí por medio de numerosos arrostramientos.

Las 2 vigas principales del puente, descansan sobre las pilas en apoyos fijos y móviles convenientemente ubicados. Las viguetas son reticuladas y descargan en la parte superior del cordón inferior de la viga principal. El carro, que se mueve sobre los rieles por medio de 4 trenes (2 por longrina) de 4 pares de ruedas, está constituido por un armazón rígido. Lleva además algunas ruedas de eje vertical destinadas a guiar su movimiento y que se deslizan sobre rieles a tal efecto. Sistema Scherzer.

(127_Planimetría Puente Transbordador, Archivo General de la Nación.)



La plataforma o barquilla o transbordador propiamente dicho cuelga de un armazón reticulado rígido que a su vez se articula al carro superior. Una especie de canasto de 8 metros de ancho por 12,7 metros de largo que soportaba hasta 50 toneladas de peso. En la barquilla se transportaban peatones, carros y tranvías, con una capacidad máxima de 30 personas y 4 ejes o carros. El recorrido entre una y otra orilla duraba algo menos de cinco minutos, su cruce era gratuito y operaba desde las 6 de la mañana hasta las 9 de la noche. En la parte superior de la estructura se encuentra una pequeña casilla en la que se ubica el tablero de maniobras y desde donde se maneja el Transbordador.

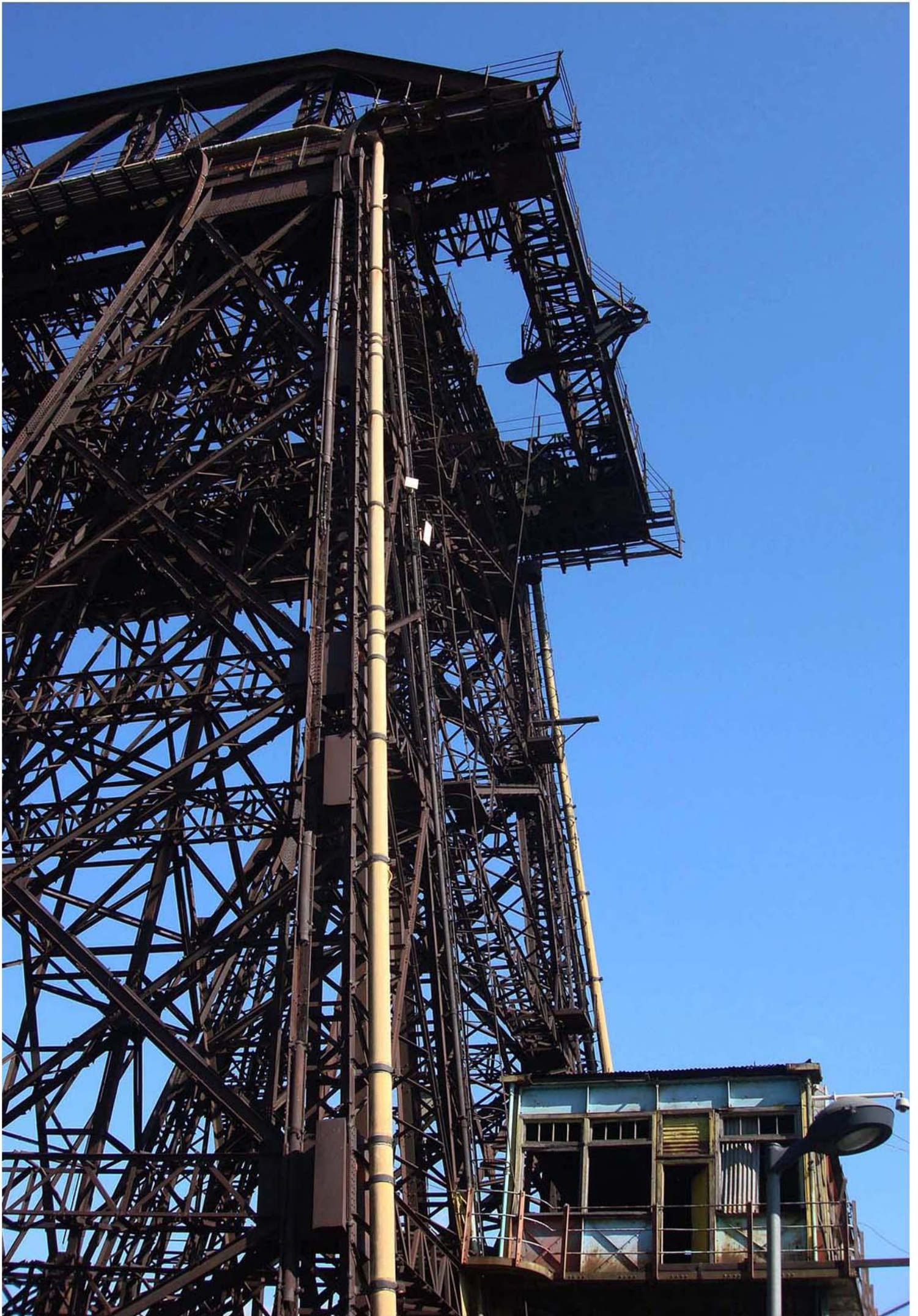
En este tipo de puentes, la barquilla transbordadora es colgante y de gran capacidad, capaz de transportar vehículos y personas, siguiendo la traza natural del paseo. La barquilla se desplaza a casi la misma altura de las calles que conducen al puente, sin alterar el punto de vista. Esta metodología de traslado tiene grandes ventajas; es fácilmente abordable y da continuidad al recorrido peatonal y visual de quienes se desplazan en él, ya que tanto la separación gradual de una orilla como el acercamiento a la otra refuerzan la sensación de un recorrido sin rupturas.

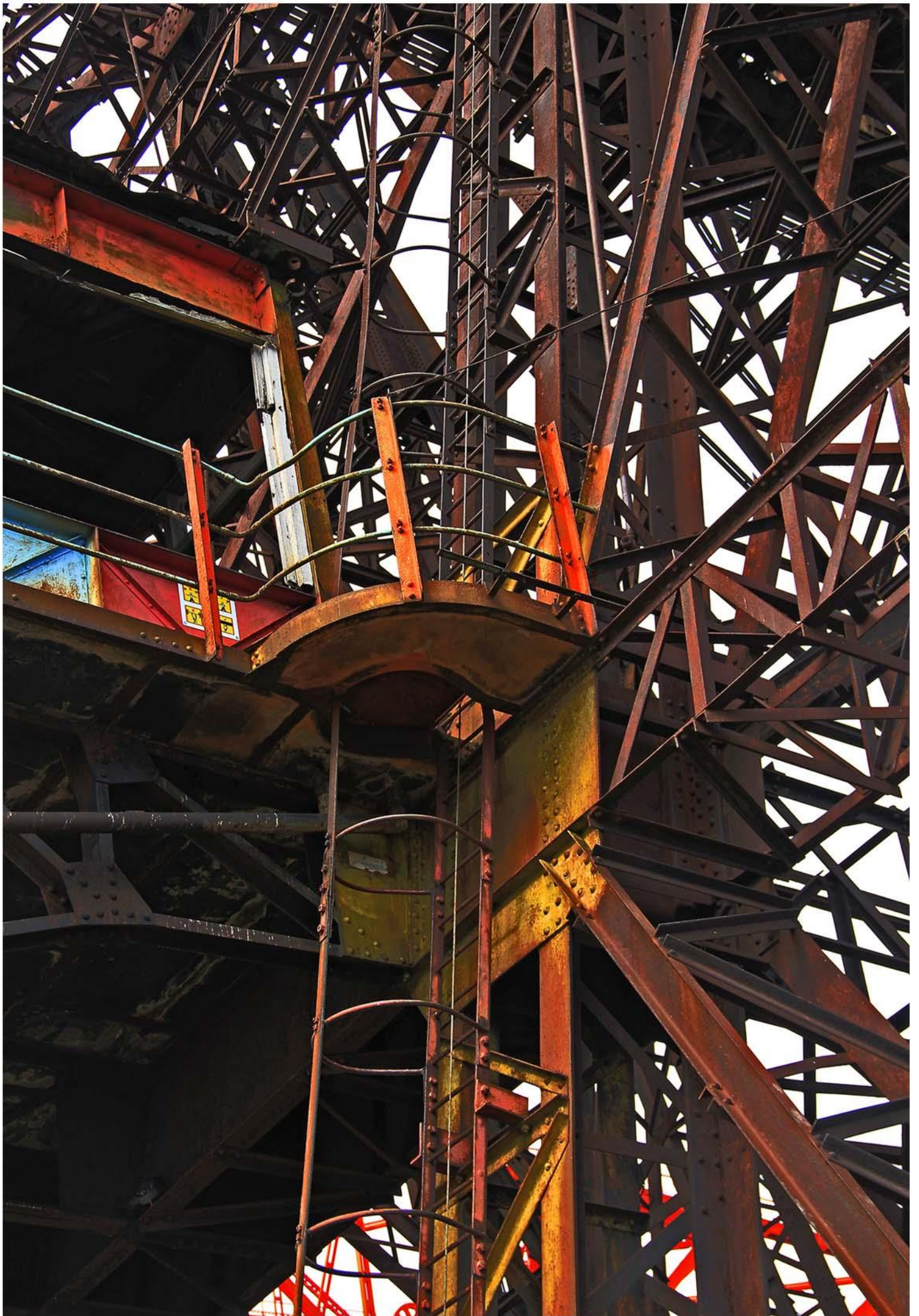
Durante el acto inaugural de su construcción, se distribuyeron medallas conmemorativas que según la categoría de los invitados se clasificaban en bronce, plata y oro. Estas medallas constatan el fiel recuerdo del inicio de uno de los íconos más reconocidos por los turistas que visitan la ciudad.

(128, 129_Medallas conmemorativas repartidas en la inauguración del Puente, 1914.)



Durante más de 20 años el puente sirvió al transporte de pasajeros y carros. Pero el creciente desarrollo comercial y la evolución del campo automotriz, hicieron que a mediados de la década del 30, se resolviera sustituirlo por otro puente de tránsito vehicular a solo 100 metros del puente transbordador, y a principios de la década del 60, deja de funcionar definitivamente. Quedando así solo el interés turístico de lo que fue en sus años de esplendor.







2.8 _ PUENTE TRANSBORDADOR, NICOLÁS AVELLANEDA

Puesta en Valor. E. Rodríguez, Arq. y J. A. Valle, Ing. Vialidad Nacional.

Luego de construido el nuevo puente vehicular al costado del antiguo transbordador, comenzaron los años de decadencia para este último. Tras finalizar sus servicios en los años 60 y con un paulatino deterioro y abandono, se llegó a considerar la opción de desarmarlo y venderlo por partes. Esta toma de partido no cayó para nada bien en las familias del barrio y la oposición de asociaciones de vecinos, historiadores y concejales porteños logra impedir el desguace.

De esta manera y con el apoyo popular, en 1995, la ciudad de Buenos Aires lo declara sitio de interés cultural. La conciencia popular por el patrimonio y la historia hizo que en 1999, el Gobierno Nacional declare el Puente Transbordador y sus dos riberas (Isla Maciel y La Boca) como monumentos históricos.

(133, 134_Pinturas realizadas por Graciela Barba (Izq), Benito Quinquela Martín (Der)



Así el olvidado puente fue considerado por muchos como pieza importante de la cultura porteña y para 2005 la Fundación por La Boca (FXLB) se propone la puesta en valor y funcionamiento del mismo. Tras varias charlas y encuentros con el Estado, en 2011, comienzan los trabajos para rehabilitarlo. Se pinta el exterior devolviéndole su color original gris nube y en 2013 comienzan los preparativos para la puesta en servicio.

Dicha labor fue llevada a cabo por el Arq. Eduardo Rodríguez y el Ing. Juan A. Valle junto con la colaboración de Vialidad Nacional. Tras 4 años de trabajo, el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda vuelve a servir a la ciudad. Hoy en día se lo puede encontrar en servicio durante unas 6 hs. realizando aproximadamente unos 60 viajes al día para las personas del barrio.

(135, 136_El antes y el después en el reacondicionamiento del Puente Transbordador.)



(137, 138_Sala de control y monitoreo electromecánico antes y despues de la rehabilitación.)



2.9 _ REFLEXIONES

Como venimos observando durante este trabajo de investigación, el Patrimonio Británico fue tomando relevancia en la vida cotidiana de las personas. Si bien un proyecto es muy difícil que dure plenamente en sus funciones, este es un caso claro de pertenencia patrimonial de la ciudad.

Encontrándonos más de un siglo después, esta obra de la ingeniería británica sigue en pie brindando sus servicios de transporte a las personas que lo necesiten como en 1914. Su figura metálica imponente desde la costa, fue apoyando el crecimiento del puerto, formando parte en dibujos de grandes pintores, de recuerdos, tanto para turistas, como para los vecinos de la zona y hoy en día no se podría reconocer al barrio sin su puente.

Esta construcción es un logro desde todo punto de vista, desde su funcionamiento tanto en su concepción como en la actualidad, desde la apropiación popular que permitió que este puente siga en pie y vuelva a funcionar con el pasar de los años y desde el Estado, reconsiderando que esta pieza podía aportar más volviendo a funcionar que siendo desplazada por la contemporaneidad del desarrollo urbanístico.

Como parte edilicia de la lista de monumentos patrimoniales históricos de la ciudad, es uno de los pocos casos en los cuales su reacondicionamiento, no conllevó con la ruptura de su función, su estilo o estructura original. Siendo parte hoy de los únicos 7 puentes transbordadores actualmente funcionando en el mundo y el único ejemplo en este continente.

CONCLUSIONES GENERALES

El inicio de esta investigación, se centró en torno a una preocupación latente acerca de las consideraciones que ejercieron estas monumentales estructuras funcionales y utilitarias, que constituyeron un legado industrial arquitectónico indisoluble a la estructura urbana de la ciudad de Buenos Aires. No es casualidad encontrarnos con varios ejemplares y al verlos preguntarnos cómo habían sido estos edificios en sus épocas de prosperidad y de qué manera podrían seguir siendo indispensables al desarrollo urbano.

Esta investigación fue más allá, tratando de romper con las inquietudes y aprovechando este espacio para analizar un poco más la ciudad donde vivo y sus orígenes. He de reconocer que en un país que, desde su concepción fue desarrollado por la cultura de inmigrantes, no sólo sea el aporte británico el causante de la ciudad que hoy conocemos, teniendo ejemplos de varias partes de mundo como la arquitectura francesa, italiana, española, entre muchas otras. Pero si me ha llamado la atención el fuerte potencial patrimonial en el desarrollo de la arquitectura industrial, entendiéndola no solo como parte de nuestra cultura y nuestros inicios, si no como fuente aprovechable del encuentro y la divulgación cultural de nuestros barrios y de restablecer nuestra relación con el río en instalaciones que actualmente se encuentran en desuso y se buscan otras alternativas que invitan al olvido de nuestra historia.

La influencia de la arquitectura británica, tuvo mucho que ver con esto, más allá de los aportes relacionados con otros rubros como las viviendas, las tiendas, las oficinas, los parques y plazas o la arquitectura para el culto y la educación, su mayor aporte se vio reflejado en la Arquitectura Industrial que todos conocemos. La infraestructura de los ferrocarriles, conectando el país de un extremo a otro y conformando una compleja red de conectividad de estas cabeceras urbanas de la ciudad de Buenos Aires con aquellas situadas en el interior de nuestro país; la infraestructura portuaria, estableciendo relaciones constantes entre el río y la ciudad que siglos después se vuelven a retomar, o la última mencionada, como la infraestructura para el Saneamiento Urbano, logrando suministrar cantidades exorbitantes de agua clarificada y desagües cloacales a todos los puntos de la ciudad y su futuro crecimiento.

Estas tres grandes ramas fueron las encargadas, cada una desde el espacio que les compete, de conformar la ciudad actual que hoy vislumbramos, sin desconocer lo que una vez supo ser y lo que hoy es, gracias al legado que nos dejaron.

El estudio de los casos, intenta esclarecer tres operatorias - puesta en valor, refuncionalización y rehabilitación - buscando reafirmar que se puede establecer nuevos diálogos entre el ayer y el presente, interviniendo y valorizando el patrimonio preexistente. Refuerza la identidad de la ciudad, el origen de los barrios y la cultura de nuestro país. Es increíble entender que, lo que una vez fue concebido para un uso, hoy puede funcionar con readaptaciones para las demandas actuales, ya sea con rehabilitaciones estructurales o simplemente con puestas en valor y reacondicionamientos para que estos edificios puedan seguir aportando como lo hacían hace un siglo atrás.

De esta manera, se busca concientizar, que estos espacios son parte innegable de nuestro pasado y como tal deben ser respetados y preservados para nunca olvidar de dónde venimos y lo que somos.

Ya se demuestra en varios casos, como en la intervención de los diques de Puerto Madero o en el Puente Transbordador de La Boca, que estos acontecimientos, cuyas estructuras entran en procesos de deterioro edilicio o desuso, con el aporte y conocimiento correcto, pueden transformarse en grandes potenciadores del sector a nivel barrial y urbano.

La Arquitectura Industrial Inglesa ha logrado inspirarme, a lo largo de esta investigación, a seguir con el legado de la preservación para las edificaciones que dieron vida a las distintas ciudades o localidades de nuestro país, y entender, desde otra perspectiva, la diversidad cultural que convivimos día a día en un constante desarrollo urbanístico y social que convive en cada una de las persona que hoy habitan la ciudad. Este legado arquitectónico perdurará en la memoria de cada persona y concientizará a futuras generaciones, de la importancia que tiene rescatar nuestras raíces, porque la arquitectura es cultura, es encuentro, es sociabilización y divulgación, finalmente, es identidad.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- “Buenos Aires una guía de arquitectura” - IAA, FADU, UBA - septiembre 2011 - Horacio C. Bartrons, Luis F. O`Grady, Diego Benvenuto.
- “La Presencia Británica en el Patrimonio de Buenos Aires” - Verstraeten editores, - 1999 - Buenos Aires - Fabio Grementieri.
- “Plaza San Martín imágenes de una historia” - Nobuko editores - 2003 - Buenos Aires - S. Berjman, R. Di Bello, M. Magaz.
- “Guía Patrimonio Industrial de Buenos Aires” – dg Pat editores - Buenos Aires - Arq. Sol Peirano.
- “Documentos de Arquitectura Argentina” - SUMMA - Buenos Aires - 2004.
- “SUMMA 257-258” - SUMMA - Buenos Aires - enero / febrero 1989.
- “Historia del Puerto de Buenos Aires” - ediciones turísticas - Buenos Aires - 2005 - Longo Rafael Ernesto.
- “Historia del Agua en Buenos Aires” - Cuadernos de Buenos Aires - Buenos Aires - 1979 - Enrique Germán Herz.
- “De cloacas, alcantarillas y cirujas” - Todo es Historia - Buenos Aires – 2008.
- “Agua Potable y desagües para la ciudad de Buenos Aires” - Academia Nacional de Ingeniería - Buenos Aires - 2010 - Arístides B. Domínguez.
- “Historia de las cloacas de Buenos Aires” - Blog - Buenos Aires - 2015 - Iván Garnica.
- “Estudio de Arquitectura Follet 1891-2008” - 1º edición CEDODAL - Buenos Aires - 2008.
- “SUMMA+ 99, Caja Roja” - SUMMA+ - Buenos Aires - 2009.
- “Historia y Arqueología Marítima, Puerto de Buenos Aires” - HISTAMAR - Buenos Aires - Carlos Mey.

- “Urgell, Penedo, Urgell, 60 años de arquitectura 1956/2016” - 1º edición Bismar ediciones - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - 2016.
- “Monumentos Históricos de la República Argentina” - Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos - Buenos Aires – 2000.
- “Transbordador Nicolás Avellaneda” - blogspot - Buenos Aires - diciembre 12, 2013.
- “Los Puentes Transbordadores, Gigantes de metal que unen las dos orillas” – Fundación por La Boca – Ciudad Autónoma de Buenos Aires – 2019 – Oscar Andreani, Jorge Arguello.
- “Puente Transbordador de La Boca” - Fundación por La Boca - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - 2020.
- <https://www.youtube.com/watch?v=DkVjefG5PWg>.
- <https://www.youtube.com/watch?v=On8BvBDQXuE>.

CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

- Fotografías de Arq. Pablo J. Corral - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - 2021 - Biblioteca Personal. Imágenes 71 a 74 / 103 a 104 / 130 a 132.
- Fotografías de Archivo General de la Nación - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - 2021. Imágenes 13 a 22 / 26 a 28 / 34 / 36 a 37 / 39 a 44 / 48 a 49 / 52 a 56 / 75 a 85 / 91 a 93 / 119 a 127.
- Fotografías de la Fundación por La Boca - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - 2021. Imágenes 128 a 129 / 133 a 138.
- Fotografías de Alejandro Leveratto - Buenos Aires - 2016 - Archivos fotográficos Urgell, Penedo, Urgell. Imágenes 105 a 111 / 118.
- Fotografías de Gustavo Sosa Pinilla - Buenos Aires - 2009 - Archivos fotográficos revista SUMMA+ Caja Roja. Imágenes 112 a 117.
- Fotografías de Archivo Follet - Buenos Aires - 2008 - Archivos estudio de arquitectura Follet 1891-2008 Conder, Follet, Farmer, coordinado por Elisa G. Radovanovic. Imágenes 50 a 51 / 57 a 70.
- Fotografías de Felicitas Luna - Buenos Aires - 1999 - Secretaría de Redacción y Archivos Fotográficos de revista Todo es Historia. Imágenes 35 / 45.
- S. Berjman, R. Di Bello, M. Magaz -Plaza San Martín imágenes de una historia - 2003 - nobuko editores - Buenos Aires. Imágenes 10 a 12.
- “La Presencia Británica en el Patrimonio de Buenos Aires” - Verstraeten editores, - 1999 - Buenos Aires - Fabio Grementieri. Imágenes 1 a 9.
- “SUMMA 257-258” - SUMMA - Buenos Aires - enero / febrero 1989. Imágenes 23 a 25.
- “Historia del Puerto de Buenos Aires” - ediciones turísticas - Buenos Aires - 2005 - Longo Rafael Ernesto. Imágenes 29 a 33.
- “Historia del Agua en Buenos Aires” - Cuadernos de Buenos Aires - Buenos Aires - 1979 - Enrique Germán Herz. Imágenes 38 / 46 a 47.

- Fotografías de archivos Dorfler - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - 2016. Imágenes 86 a 90.
- Fotografías de la Secretaría de Investigación y Posgrado de la FADU – UBA – Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Imágenes 94 a 102.

AGRADECIMIENTOS

Para concluir, quiero agradecer a todas las personas que estuvieron presentes durante mi trayecto y proceso de aprendizaje, ayudándome a crecer como persona y profesional.

A mi tutor, el Arquitecto Pablo Corral por guiarme, brindarme su experiencia y material para poder hacer posible este trabajo y acompañarme en esta última etapa académica. A mi pareja, a mi familia y a mis compañeros, por permitirme compartir mi experiencia y brindarme el apoyo necesario para afrontar los desafíos.

Concluye una etapa significativa en mi vida con grandes acontecimientos y buenas personas, y se abren nuevos caminos, para afrontar con convicción lo que depare el futuro, aprovechando las herramientas adquiridas, respondiendo con confianza y responsabilidad.

“El mundo se mueve a un ritmo tan acelerado que la mayoría de las personas irrumpió en el siglo XXI olvidando sus orígenes. Debiera ser al revés. Deberíamos valorizar nuestras raíces y nuestra cultura, y utilizarlas como cimientos para construir nuestro futuro”.

Foro Juvenil del Patrimonio Mundial, Pekín, China, 2011.

