



POLITECNICO DI MILANO

Scuola di Architetture e Società

Corso di laurea in Progettazione Architettonica

IL PORTO DI BUENOS AIRES

Riqualificazione urbana del settore "Puerto Nuevo-Retiro"

Studenti laureandi:

Nicola Tognoni 771234

Andrea Valenti 770305

Francesco Vaninetti 769969

Relatore:

Boatti Antonello

Anno Accademico 2012 / 2013

IL PORTO DI BUENOS AIRES

Riqualficazione urbana del settore Puerto Nuevo - Retiro

. INDICE

ABSTRACT.....	13
. INTRODUZIONE PRELIMINARE	19
1. DINAMICHE STORICHE DEL PORTO DI BUENOS AIRES.....	37
1.1 - DALLA FONDAZIONE AL PORTO MADERO.....	37
1.2 - LA COSTRUZIONE DEL PORTO.....	53
1.3 - L'AREA DEL PORTO NUEVO TRA LA CITTA' REALE E QUELLA PIANIFICATA NEL '900	64
1.4 - LA PIANIFICAZIONE URBANA ATTUALE: "EL PLAN ESTRATEGICO BUENOS AIRES 20 10".....	96
2. STATO ATTUALE E PROSSIME EVOLUZIONI DELL' AREA "PUERTO NUEVO - RETIRO"	101
2.1 - LOCALIZZAZIONE DELL'AREE PORTUALI NELLA CITTA' DI BUENOS AIRES.....	101
2.2 - DESCRIZIONE DELL'AREA "PUERTO NUEVO – RETIRO".....	106
2.3 - PROBLEMATICHE.....	135
2.3.1 . <i>Conflitto città - puerto nuevo</i>	140
2.3.2 . <i>Conflitto città - Villa 31</i>	145

2.3.3 . <i>Conflitto città - Retiro</i>	149
2.3.4 . <i>Conflitto città - viabilità</i>	151
2.3.5 . <i>Conflitti di giurisdizione</i>	166
2.3.6 . <i>Rapporto città - edifici dismessi</i>	171
2.3.7 . <i>Conclusioni</i>	178
2.4 - PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER L'AREA "PUERTO NUEVO - RETIRO".....	185
2.4.1 . <i>Nodo Intermodal Retiro, Ministerio de Desarrollo Urbano</i>	186
2.4.2 . <i>Sede corporativa de Correo de la Republica Argentina, Estudio B4FS</i>	188
2.4.3 . <i>Nuovo Centro de Exposiciones y Convenciones CEC. Arch Edgardo Minond</i>	190
2.4.4 . <i>Riconfigurazione urbana della Darsena Norte, Arch. Claudia Ciocca</i>	193
2.4.5 . <i>Riqualficazione del quartiere informale "Villa 31", Prof. Arch. Fernandez Castro</i>	196
3. INTERVENTO PROPOSTO.....	211
3.1 - STRATEGIA.....	211
3.1.1 . <i>Connessioni con la città</i>	216
3.1.2 . <i>Il tema paesaggistico</i>	219
3.1.3 . <i>Riqualficazione degli edifici storici</i>	222
3.1.4 . <i>Ristrutturazione del porto</i>	224
3.1.5 . <i>Villa 31</i>	226
3.2 - MASTERPLAN DI PROGETTO.....	229

3.3.1 - "DEPARTAMENTOS CULTURALES ELEVADOR DE GRANOS".....	239
3.3.2 - "CENTRO CULTURAL ex CIAE".....	255
3.3.3 - "CENTRO DE TURISMO Y CRUCEROS ex CHADE".....	265
3.3.4 - "AREA NUEVO ANTEPUERTO".....	269
3.3.5 - "AREA DOCK NORTE".....	275
3.3.6 - "SCUOLA PADRE MUGICA"	281
3.3.7 - "NUOVA LINEA TRAMPEDONALE".....	285
3.3.8 - "UN MERCADO PARA TODOS".....	289
3.3.9 - "AREE VERDI".....	295
3.3.10 - "RIORDINAMENTO ATTIVITA' PORTUALI".....	299
3.3.11 - "RIQUALIFICAZIONE VILLA 31".....	303

4. CONCLUSIONI..... 309

. BIBLIOGRAFIA..... 322



Figura 1 - *La città di Buenos Aires vista dal Rio de La Plata*. Fotografia di Andrea Valenti, Buenos Aires , 2013.

ABSTRACT

L'area del *Puerto Nuevo* di Buenos Aires è un settore urbano ricco di problematiche e potenzialità. Le attività portuali sono ostacolate dalla mancanza di un piano urbanistico e dalla difficoltà dei collegamenti cittadini ed infrastrutturali. La generale segregazione dell'area ha generato problemi anche di carattere sociale, come la formazione del quartiere informale Villa 31.

Nel porto però è racchiusa l'identità della città, fatta di scambi ed immigrazione, e con questo progetto di tesi si propone una ricucitura di un legame sempre più difficile.

Partendo da un'analisi delle problematiche in atto e delle dinamiche storiche che le hanno generate in relazione al contesto, è stato elaborato un progetto urbanistico per la riqualificazione dell'intera area. Oltre alla progettazione di un quartiere con un buon livello di vivibilità, al recupero della Villa 31 e all'adeguamento delle aree portuali, è stato perseguito l'obiettivo di riconnettere l'intero settore con il centro cittadino sfruttandone la vicinanza, e restituendo alla città e al suo immaginario un suo elemento principale.

Seguendo alcuni esempi internazionali, come il progetto per l'area *Stadshavens* del porto di Rotterdam, il tema del paesaggio portuale ha svolto un ruolo fondamentale nell'unificare e contraddistinguere il territorio. Con questo progetto per Buenos Aires infatti si sperimenta una coesistenza a stretto contatto delle attività portuali con quelle cittadine, senza interferenze reciproche, ed incentrata sulla conoscenza e la comprensione di un elemento caratterizzante della città.

Abstract (English)

The Puerto Nuevo's area in Buenos Aires it's an urban sector full of problems and potentiality. Port activities are hampered by the lack of an urban planning and the difficulty in connection with the city and the infrastructures. The general segregation of the area has also generated problems of a social nature, such as the formation of informal neighborhood Villa 31.

In the harbor, however, is contained the identity of the city, made up of the story of trade and immigration, and with this thesis project proposes a mending of a link is getting more difficult.

Starting from an analysis of the issues under way and the historical dynamics that have generated in relation to the context, it has been developed a planning project for the redevelopment of the area. In addition to designing a neighborhood with a good standard of living, the recovery of Villa 31 and the adjustment of port areas, has been pursued in order to reconnect the entire industry to the city center taking advantage of its proximity, and giving back to the city and his imaginary one of its main element.

Following some international examples, such as the project for the area Stadshavens the port of Rotterdam, the theme of landscape port has played a key role in unifying and distinguish the territory. With this project for Buenos Aires, in fact, is experienced a coexistence between the port activities and the city's one, without mutual interference, and focused on the knowledge and understanding of a feature of the city.

Resumen (Español)

El área del sector de Buenos Aires Puerto Nuevo es una ciudad llena de problemas y potenciales. Las actividades portuarias se ven obstaculizados por la falta de un plan urbanístico y la dificultad de conexiones de la ciudad y de las infraestructuras. La segregación general de la zona también ha generado problemas de carácter social, tales como la formación del barrio informal Villa 31.

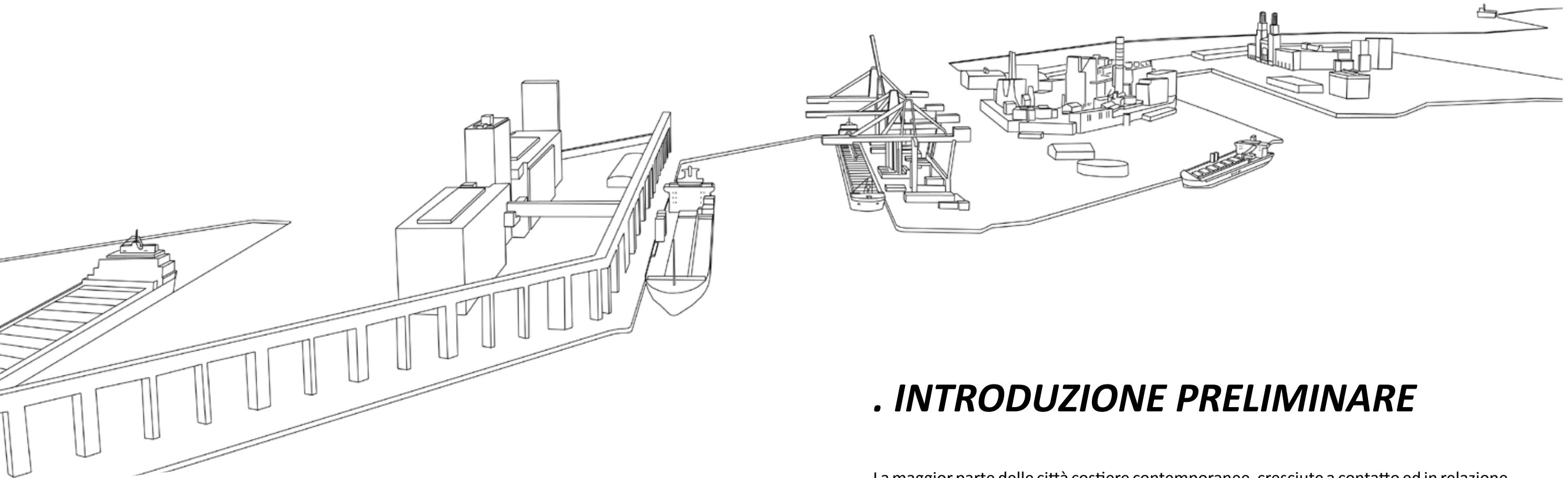
En el puerto, sin embargo, está contenida la identidad de la ciudad, formado por el comercio y la inmigración, y con este proyecto de tesis propone una reparación de una relación es cada vez más difícil.

A partir de un análisis de las cuestiones en curso y las dinámicas históricas que han generado en relación con el contexto, se ha desarrollado un proyecto de planificación para la reurbanización de la zona. Además de diseñar un barrio con un buen nivel de vida, la recuperación de la Villa 31 y el ajuste de las zonas portuarias, se ha llevado a cabo con el fin de volver a conectar a toda la industria del centro de la ciudad, aprovechando su proximidad, y regresar a la ciudad y su imaginario de su elemento principal.

Tras algunos ejemplos internacionales, como el proyecto para la zona Stadshavens el puerto de Rotterdam, el tema de paisaje del puerto ha desempeñado un papel clave en la unificación y distinguir el territorio. Con este proyecto para Buenos Aires, de hecho, uno experimenta una convivencia de las actividades portuarias en estrecho contacto con los pueblos, sin la interferencia mutua, y se centró en el conocimiento y la comprensión de una característica de la ciudad.



Figura 2 - Inquadramento area "Puerto Nuevo-Retiro". Immagine satellitare tratta da Noni Map, 2013.



. INTRODUZIONE PRELIMINARE

La maggior parte delle città costiere contemporanee, cresciute a contatto ed in relazione con il proprio porto, appare slegata da esso ed incentrata su modelli di sviluppo indipendenti. Raramente gli interessi urbanistici della città coincidono con quelli della sua principale infrastruttura e raramente si è mantenuto in modo evidente il legame che li univa. Un legame fisico ed identitario, composto da scambi reciproci, ritmi paralleli e spazi condivisi. Le città sono sempre più inserite in reti globali relazionate all'alta finanza, circuiti turistici o all'innovazione terziaria, e cercano di promuoversi migliorando la propria vivibilità, mentre i porti, per loro natura, dipendono dal commercio, ed il loro obiettivo è un'ottimizzazione continua in grado di mantenerli competitivi su scala mondiale. Anche dove le città hanno cercato di recuperare questo legame storico con

l'acqua, spesso si sono limitate a progetti di riqualificazione di aree ed edifici dismessi, con risultati spesso di ottimo valore architettonico, ma tralasciando quasi sempre la riattivazione delle connessioni con la parte produttiva del porto, traslata rispetto alla posizione originaria e chiusa da barriere fisiche e amministrative.

Con questo progetto di Tesi, incentrato sul recupero dell'area del *Puerto Nuevo* di Buenos Aires, viene presentata una proposta di ricomposizione della frattura città-porto, cercando di rispondere simultaneamente alle esigenze di entrambi. Il porto viene inteso come elemento fondamentale della città, sia per aspetti storico-architettonici ma soprattutto per quelli identitari e paesaggistici. Non viene inteso come un qualcosa di esterno e di statico, ma come un organismo dinamico, in evoluzione. Da qui l'importanza del concetto di paesaggio, interpretato *come una risorsa, ma anche come il risultato visibile di un processo di trasformazione continua. [...] Un territorio diviene paesaggio quando esso è riconoscibile nei suoi processi di trasformazione e nei suoi aspetti funzionali e operativi*¹. L'obiettivo è quello di elaborare un progetto che comprenda questo concetto e lo rielabori in campo pratico con una proposta di integrazione e ristrutturazione urbanistica.

Se la realtà operativa del porto rimane impenetrabile come un corpo estraneo, il suo spazio non diviene paesaggio. *Nel porto il paesaggio è negato: la sua separazione dalla città e dal territorio ne impediscono il riconoscimento e la fruizione*².

A Buenos Aires questo risulta evidente in modo quasi maggiore che nelle altre città, la natura per la maggior parte pianeggiante della città ne impedisce il contatto visivo

e barriere fisiche come ferrovie, infrastrutture e viali ad alto traffico definiscono la separazione. Con questo progetto si cerca di far divenire il porto una nuova centralità urbana, integrata e connessa al tessuto esistente e alla sua vita. Si cerca di connettere il porto con le aree adiacenti, migliorandone la fruizione, colmando i vuoti esistenti con nuove edificazioni ed aree verdi, riconvertendo ad uso pubblico grandi edifici dismessi e risolvere il problema del quartiere informale Villa 31, senza interferire con le necessarie autonomie operative del porto. La progettazione dell'intera area viene accumulata quindi dall'idea di paesaggio portuale, caratterizzato dalla presenza di gru e carroporti, dall'arrivo e dalla partenza costante di navi cargo e passeggeri, dal lavoro e dagli spostamenti, dallo sguardo rivolto da un lato verso il fiume e l'Oceano e dall'altro verso la città e l'interno, e dai colori dei container, che diventano un elemento ripreso anche per il disegno delle nuove edificazioni.

Avviare una riflessione sul tema delle infrastrutture portuali richiede però, in via preliminare, lo sviluppo di alcune considerazioni sulla natura delle stesse e sulla tipologia di relazioni che si vengono a sviluppare tra i diversi ambiti portuali e tra questi e i rispettivi contesti urbani, che con essi dividono l'uso del territorio. Da un lato, infatti, il tipo di sistema di relazioni internazionali, garantito dalla dimensione dell'infrastruttura portuale, permette di definire il livello gerarchico all'interno della rete globale dei traffici: maggiore è il livello di operatività dello scalo, maggiori saranno le sue probabilità di sviluppo e, conseguentemente, le possibilità di attivare relazioni con realtà analoghe. In questo senso, se un porto rappresenta il nodo di una rete di relazioni, l'importanza e il valore di tale sistema dipenderà, sia da fattori

¹ R.PAVIA, *Il porto come parco*, in *La Biennale di Venezia. 10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

² Ibid.



Figura 3 - Porto di Genova, Tratta da www.panoramio.com, 2013.

geografici che da fattori socio-economici. Dall'altro lato, a seconda della collocazione del nodo su un maggiore o minore livello gerarchico della rete, si verranno a determinare importanti ricadute sul rapporto tra l'infrastruttura e la sua città.

Se si escludono i grandi porti asiatici, che molto spesso vengono realizzati lontano dai centri abitati, e si considerano, al contrario, i principali porti americani ed europei, si nota come questi, storicamente, si siano sviluppati a partire dalla presenza di un nucleo urbano consolidato. Le attività di queste città portuali si connettevano direttamente a quelle svolte nei moli, costituendo un *tessuto in cui le relazioni città-funzioni relative al porto hanno assunto sempre di più un ruolo indissolubile*³. Lo stesso concetto è

³ T. GIURA, *Città Porto – Porto Città*, Napoli, 1994

applicabile per le città sudamericane, dove la fondazione del porto è stata essa stessa il motore per lo sviluppo cittadino.

In alcuni casi, le vicende urbane di molte città europee e dell'America sono intimamente legate al livello di sviluppo economico del rispettivo porto; se si pensa ad Anversa o a Rotterdam, piuttosto che a Londra o a Boston, New York e la stessa Buenos Aires, l'importanza di queste realtà deriva, in buona misura, proprio dalla presenza e dalla rilevanza internazionale del porto. In altri casi, per lo più appartenenti al sistema portuale mediterraneo, la crescita delle infrastrutture portuali è avvenuta prescindendo dalla presenza e dall'uso che la città faceva del proprio litorale: si pensi, ad esempio, ai porti di Marsiglia, Barcellona e Genova.

Il porto era, comunque, il riferimento principale della città, dove si addensavano le funzioni, i mercati, gli edifici amministrativi, quelli di rappresentanza, le maggiori fortificazioni, come Piazza del Caricamento a Genova, piazza Mercato a Napoli. Il porto determinava quindi *il panorama urbanistico e funzionale*⁴ dell'intera città. Gli esempi più lampanti sono le reti di canali delle città olandesi, che erano concepite come parte del tessuto portuale. Anche per Buenos Aires, sebbene di natura più recente e di dimensioni inferiori, la presenza del porto orientava i traffici e lo sviluppo della città lungo l'avenida Defensa.

Il periodo che va dalla seconda metà del XIX ai primi anni del XX secolo portò un primo cambiamento nel legame esistente: *le nuove, grandi opere pubbliche relative alle nuove infrastrutture portuali vennero progettate e realizzate da specifici uffici dei lavori pubblici che erano anche i responsabili dell'ampliamento urbano e della gestione*

⁴ T. GIURA, *Città Porto – Porto Città*, Napoli, 1994

delle acque⁵. Le realizzazioni del Puerto Madero prima, e del Puerto Nuevo dopo a Buenos Aires nei primi anni del '900 sono state infatti progettate già disponendo una separazione tra questi e il centro urbano, una separazione però che si è rilevata un problema da risolvere per entrambi.

L'evoluzione tecnologica dei trasporti ha in seguito provocato una frattura definitiva del rapporto porto-città, dovuta a problemi logistici e funzionali, determinando una crescita e logiche di sviluppo autonome e differenti tra le città e il loro porto.

Evidente è che, se qualsiasi infrastruttura comporta un'inevitabile modificazione dell'uso dei territori, nel caso delle infrastrutture portuali, gli impatti che vengono a generarsi in conseguenza del loro sviluppo generano ripercussioni, sia sul sistema costiero che su quello urbano. Per il fatto di venire a trovarsi quasi sempre strette tra la terra e il mare, la maggior parte delle moderne città portuali presentano, oggi, una condizione per la quale il tessuto urbanizzato confina, da un lato, con il territorio fisico sul quale sfuma in maniera più o meno marcata, sino a divenire campagna, dall'altro, non più con il mare, ma con un territorio che, nel tempo, si è trasformato.

In pochi decenni, la città portuale è passata da un rapporto diretto con il mare a un rapporto diretto con un'altra realtà, il porto, caratterizzata da una marcata fisicità e da una marcata impenetrabilità. Per adeguarsi alle nuove condizioni del commercio marittimo, mantenendo una condizione di prevalenza nel sistema internazionale, le aree portuali sono state costrette ad importanti cambiamenti che hanno generato la frattura del rapporto storico con la città. I porti hanno dovuto realizzare collegamenti rapidi con

⁵ H. MEYER, *Nuove sistemazioni di porti, città e paesaggi d'acqua*, in *La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006



Figura 4 - Puerto Nuevo, Buenos Aires. Tratta da www.panoramio.com, 2013.

la rete del trasporto su gomma e ferroviario, portando quindi soprelevate, inserimenti autostradali e binari ferroviari a inserirsi in un contesto il più delle volte densamente costruito, generando quindi una separazione fisica. L'avvento dell'utilizzo del container nella seconda metà del '900 ha inoltre reso inadeguate numerose strutture presenti: *la configurazione fisico-funzionale delle aree a disposizione del vecchio terminale erano totalmente inadeguate alla gestione dei container*⁶. Dall'impossibilità di recuperare aree di maggiori dimensioni e di adeguare le infrastrutture alle mutate esigenze dei traffici marittimi, è scaturito un processo di ricollocazione delle attività portuali in nuovi ambiti, non vincolati dalla presenza del tessuto storico cittadino e che pertanto permettessero, la realizzazione delle nuove infrastrutture. La necessità di aree ampie e scoperte per gli

⁶ T. GIURA, *Città Porto – Porto Città*, Napoli, 1994

spostamenti dei container, darsene decisamente più profonde e terminal di dimensioni maggiori portò quindi nella maggior parte dei casi alla progettazione dell'espansione al di fuori dei contesti tradizionali, in aree esterne alla città, provocando quasi una *fuga dal porto*⁷. Esempi di questa situazione sono Londra, con lo spostamento delle funzioni portuali a Tilbury, Anversa, Bordeaux e Rotterdam, con la costruzione di nuovi terminali in aree periferiche, New York e Marsiglia, dove le attività portuali sono state trasferite in altre località, come Port Elisabeth e Fos. Conseguenza diretta di questi trasferimenti è stata una generale dismissione delle attività logistiche all'interno dei bacini storici dei principali scali.

Le vecchie infrastrutture, vicine ma slegate dalla città storica, passarono quindi ad uno stato di abbandono o di sottoutilizzo, generando una decadenza delle aree urbane circostanti.

Solo negli ultimi anni, in alcune realtà più dinamiche, che prima di altre hanno subito i cambiamenti determinatisi in seguito allo sviluppo dei traffici containerizzati, si è assistito al tentativo di recupero dei luoghi di operatività del porto, che ha aperto la strada verso un ridisegno complessivo dei waterfront delle maggiori città. Questo nuovo modello di città è diventato in breve tempo *sinonimo di inedito e profondo sviluppo e modernizzazione*⁸ riuscendo a modificare in positivo il proprio assetto urbano ed ottenendo visibilità e importanza su scala mondiale. La riappropriazione di un legame storico, di un'identità perduta è un tema centrale di queste riqualificazioni, che nei casi migliori non si limitano ad un progetto "di facciata" avvalorato dalla presenza dell'acqua,

⁷ Ibid.

⁸ R. Bruttomesso, *Città-porto, percorsi e scenari di una nuova strategia vincente*, in *La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

ma integrano dinamiche differenti, mediando tra la pressione della speculazione immobiliare, le necessità infrastrutturali e le richieste di spazi pubblici che garantiscano un maggior livello di qualità della vita urbana.

Il primo progetto di recupero del waterfront venne redatto a San Francisco a metà degli anni '70, dove si proponeva di *riconvertire e offrire al pubblico un'ampia zona portuale compresa tra il Pier 39 e l'Hyde Street Pier*⁹, inserendo nuove funzioni commerciali, terziarie e ricreative. Il successo di quest'operazione diede il via a una serie di recuperi simili in altre città marittime, come Baltimora, New York, Sydney, Londra, Barcellona. Buenos Aires aderisce a questa nuova tendenza con la ristrutturazione del Puerto Madero e dei vecchi capannoni e magazzini fino alla Costanera Sur, offrendo alla città un nuovo quartiere ricco di ristoranti, hotel, nuove residenze di lusso e luoghi ricreativi, ma restando comunque relativamente non integrato.

Gli obiettivi di questi grandi progetti di riconversione sono molteplici. Il primo è una riqualificazione urbanistica in grado di relazionarsi con la città. Si insiste quindi sull'accessibilità, con sistemi di collegamento più agevoli, dove la mobilità privata viene posta in secondo piano rispetto a quella pubblica e pedonale; sull'inserimento di nuove attrezzature, capaci di offrire nuove funzioni di uso collettivo, anche se il rischio è quello di progettare *oggetti posti davanti alla città, sostituendo attività scomode con altre, che comunque non si relazionano correttamente con l'esistente, tipo Festival Market o centro commerciale*¹⁰; sulla progettazione di nuovi spazi pubblici, dedicati al verde e ad attrezzature sportive.

⁹ *Gli obiettivi economici della rivitalizzazione dei waterfront in La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

¹⁰ *Città-Porto: riconversione generica o specifica in La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

Un altro obiettivo proposto è lo sviluppo economico urbano dovuto all'introduzione di nuove attività economiche e al richiamo del turismo¹¹. Un chiaro esempio è il quartiere Canary Warf a Londra, nato da una riconversione portuale e ora sede di attività finanziarie, amministrative e commerciali, o Genova, con la costruzione dell'acquario.

Si persegue inoltre la valorizzazione degli spazi produttivi del porto, ampliandone e migliorandone l'attività, e la rilocalizzazione delle attività portuali facilmente compatibili con gli usi urbani, come alcuni scali passeggeri e il mantenimento di imbarcazioni storiche. Una delle quattro darsene del Puerto Madero è stata infatti riconvertita a yacht club, mentre le altre non sono in utilizzo.

Si propone inoltre la possibilità di nuovi guadagni speculativi, in grado di finanziare in parte l'operazione, con investimenti volti alla realizzazione di nuovi quartieri residenziali e terziari.

Con la ristrutturazione del porto si persegue inoltre l'obiettivo di risollevere economicamente ampi settori di città adiacenti ad esso e relazionati con il nuovo sviluppo, promuovendo quindi piani urbanistici in grado di mantenere questa relazione ed anzi incentivarla.

Interessante è il progetto riguardante l'area Stadshavens di Rotterdam¹², dove viene inserito anche il tema paesaggistico, che prevede il mantenimento delle funzioni primarie del porto, ma accompagnate da una riqualificazione urbanistica dell'area che prevede residenze, spazi commerciali, parchi ed edifici pubblici. L'intenzione è quindi quella di consolidare l'industria esistente, grazie anche all'introduzione di infrastrutture

¹¹ Gli obiettivi economici della rivitalizzazione dei waterfront in *La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

¹² Il sito internet www.stadshavensrotterdam.nl permette una comprensione approfondita del progetto

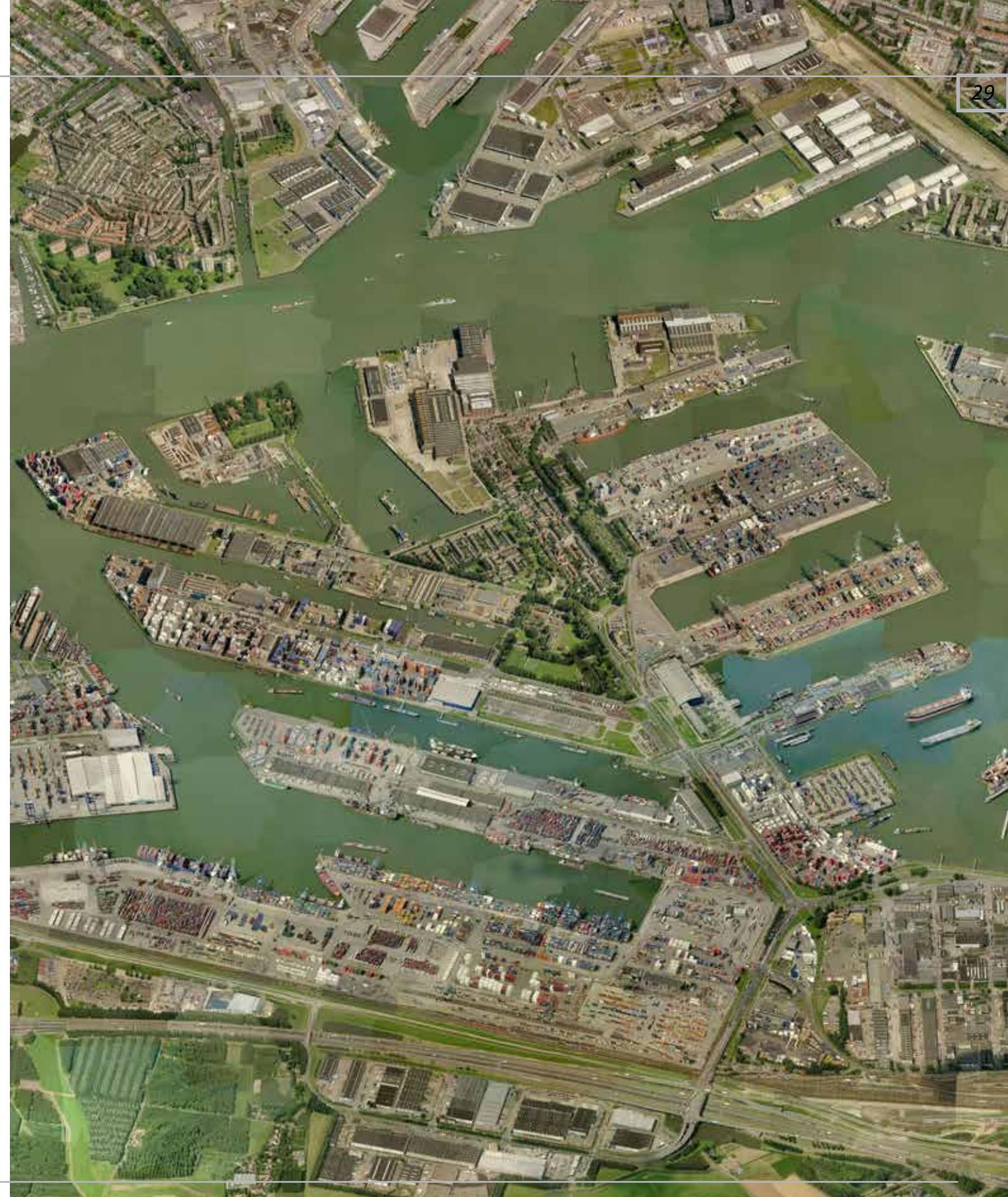


Figura 5 - Porto di Rotterdam. Tratta da www.bing.com, 2013.

moderne per il trasbordo dei container, attirare nuove attività economiche e creare sviluppi edilizi residenziali. Il tema principale del futuro sviluppo è quello di mantenere i legami fra porto e città, in quanto *la stretta vicinanza delle attività marittime è ritenuta una qualità importante e il mantenimento dell'armonia fra queste e un qualsiasi futuro sviluppo edilizio urbano è altamente prioritario*¹³. Gli obiettivi enunciati nel progetto Stadshavens sono stati ripresi e rielaborati in questo progetto di tesi, riadattandoli ad una realtà diversa, che lavora ad una scala minore e con alcune problematiche differenti, ma che presenta nello stesso tempo forti analogie. Per il porto di Rotterdam si prevede infatti la modernizzazione e l'intensificazione dell'economia portuale, l'aggiunta di nuove attività e settori economici, l'introduzione dell'economia creativa, del tempo libero e di attrezzature ricreative e culturali (grazie alla trasformazione del sito storico dell'ex compagnia portuale RDM -Rotterdam Drydock Maatschappij- in centro per l'istruzione, attività innovative e attività artistiche e culturali), l'introduzione di nuove residenze con *standard che soddisfino le esigenze dei futuri proprietari*¹⁴ che favoriscano la frequentazione dell'area e il miglioramento della qualità dei quartieri vicini.

Un altro progetto inteso come riferimento per i principi proposti è il progetto di riqualificazione del porto di Napoli di Michel Euvé. Il tentativo è quello di rendere il confine conflittuale tra città e porto *un'area di scambio, di correlazione compatibile, di filtro, che consenta l'operatività del porto e nello stesso tempo restituisca alla città il fronte marino e lo spettacolo delle attività portuarie*¹⁵. Queste ultime vengono

¹³ Rotterdam, Olanda. *Mappe per nuove rotte urbane* in *La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

¹⁴ Rotterdam, Olanda. *Mappe per nuove rotte urbane* in *La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

¹⁵ R.Pavia, *Il porto come parco*, in *La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

mantenute distinte, ma il disegno dei percorsi pedonali prevede delle variazioni di altezza, in modo da consentire viste panoramiche. Inoltre i nuovi edifici proposti vengono previsti lungo la fascia perimetrale dell'area portuale, non interferendo quindi con l'attività delle banchine.

La modificazione dell'assetto delle infrastrutture marittime potrà, dunque, comportare alterazioni dell'assetto urbanistico della città, dal momento che i due ambiti, città e porto, sebbene non direttamente e funzionalmente collegati, costituiscono, di fatto, un unico organismo. Tale organismo, nel momento in cui diviene nodo di una rete di livello superiore permette al porto di ampliare e consolidare la propria leadership internazionale e, allo stesso tempo, costringe la città ad un ridisegno del proprio ruolo e dei propri assetti, rispetto ai quali basare i futuri modelli di crescita e di sviluppo.

Secondo lo scenario appena descritto, risulta evidente che le città portuali, più di qualsiasi altra realtà urbana, risentono in modo diretto delle dinamiche trasformative imposte dal processo di globalizzazione. Per il fatto di essere sorte lungo determinate rotte di traffici, possono essere considerate, da sempre, come realtà urbane globali.

Rappresentavano, infatti, i nodi di un network internazionale prima ancora che il fenomeno della globalizzazione permeasse tutti i fattori caratterizzanti l'attuale società, divenendo l'elemento principale di qualsiasi processo di trasformazione. Dalla loro capacità di reazione e di adattamento dipende un insieme ben più ampio di relazioni, siano queste di natura economica, culturale o sociale. La necessità di rispondere alle esigenze del mercato dei traffici marittimi con una velocità che, molto spesso, non può essere quella effettivamente richiesta dalle modificazioni del quadro economico



Figura 6 - Puerto Nuevo, Buenos Aires. Tratta da www.flickr.com, 2013.

di riferimento, rende necessaria una definizione delle strategie e una gestione degli interventi che mal si coniugano con i fisiologici tempi di trasformazione di una città. Questa, infatti, per sua natura, è sempre stata caratterizzata da una certa lentezza nella maturazione delle scelte e nelle conseguenti modificazioni del proprio assetto urbano. Nel caso di Buenos Aires il problema della realizzazione del porto è stato gestito in modo separato dai problemi della città, e la sua collocazione e gli adeguamenti successivi sono stati gestiti indipendentemente. In questo modo si è venuta a generare un'area debole, con problematiche molteplici e di diversa natura, come la presenza del quartiere informale Villa 31, il malfunzionamento delle attività portuarie e la congestione del traffico.

Lo sviluppo del nuovo centro mondiale della produzione, nelle aree asiatiche, ha

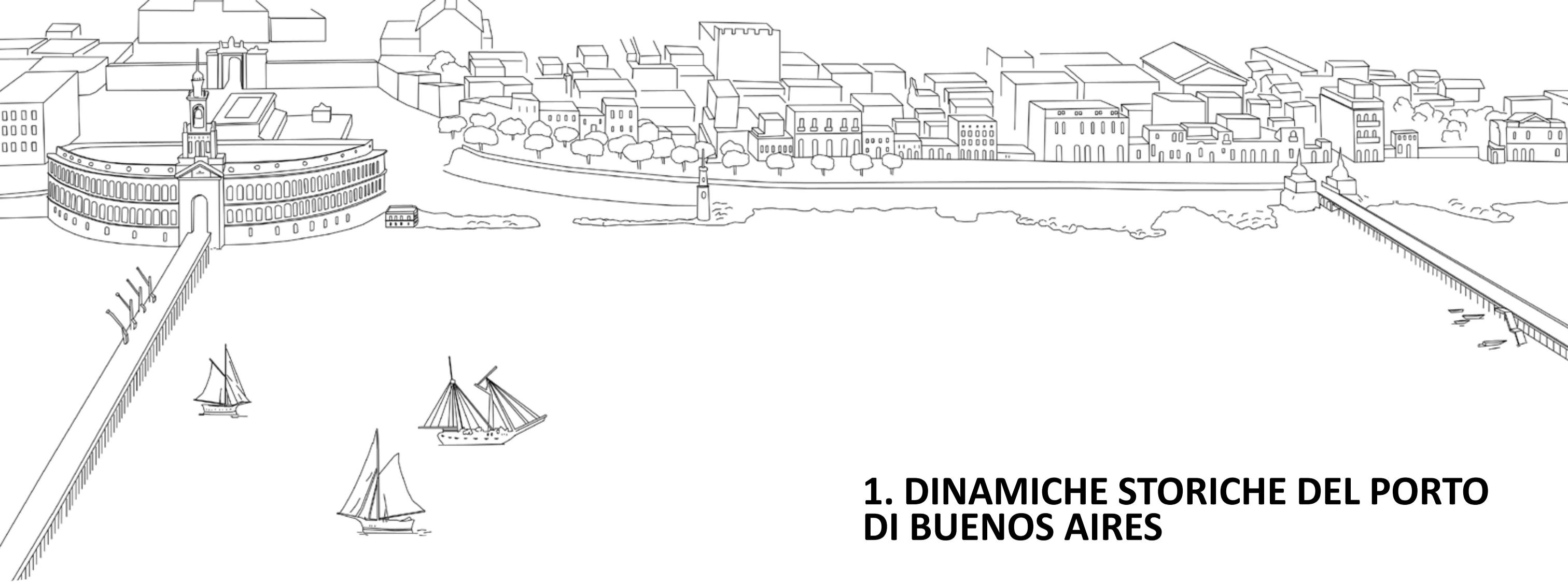
imposto, prima in quelle realtà e successivamente nel resto del mondo occidentale, un repentino incremento della domanda di traffico, al quale ha fatto seguito un incremento della richiesta di nuove infrastrutture al servizio dei trasporti e della logistica. Realtà come la Cina, la Corea, Taiwan e Hong-Kong sono state capaci di ampliare la propria offerta infrastrutturale in tempi molto rapidi senza troppo preoccuparsi degli impatti ambientali che da essa sarebbero derivati. In Europa, soprattutto nell'area mediterranea, la situazione si è sviluppata in maniera differente, avendo, laddove possibile, maggiore cura degli impatti ambientali che si sarebbero potuti verificare sui singoli contesti coinvolti. Naturalmente, per ragioni di diversità di contesto ambientale e territoriale, non tutte le realtà hanno subito lo stesso tipo di trasformazioni; mentre, infatti, alcuni scali hanno potuto ampliarsi, dovendo valutare solo gli effetti sugli ecosistemi, come a Barcellona, altri, proprio per il fatto di trovarsi inseriti all'interno di realtà urbane storiche, rilevanti sotto il profilo del patrimonio culturale, hanno dovuto valutare e mediare tra le soluzioni tecniche possibili, affinché lo sviluppo e la crescita del porto non avvenissero a scapito del mantenimento dei caratteri identitari e della vivibilità della città, come a Genova.

Per Buenos Aires la ristrutturazione dell'area del porto è sempre più un problema impellente, per l'aumento dei traffici e per le difficoltà logistiche mai risolte. Non solo, le altre città sudamericane stanno affrontando il tema con grandi progetti di riqualificazione. A Rio de Janeiro è in corso l'attuazione del progetto per la rivitalizzazione del porto Maravilha, dove viene prevista una ristrutturazione totale dello spazio urbano per un'area di circa 10 milioni di metri quadrati. Con la costruzione di quattro km di strada interrata ad alto scorrimento, con l'apertura di 11 nuove strade, 17 piste ciclabili e con

l'abbattimento dell'attuale sopraelevata viene risolto il tema della mobilità. Il ridisegno della costa stabilisce un'area pubblica di grandi dimensioni. Infine la realizzazione del nuovo quartiere *Port Waterfront* permette di finanziare il progetto e di risolvere anche il problema delle favelas adiacenti.

Anche il porto di Valparaiso ha intrapreso un'ampliamento che lo porterà ad una capacità di 22 milioni di tonnellate di merci -attualmente è di 11-, costruendo un nuovo terminal su un'area di 33 ettari. Il progetto prevede inoltre l'integrazione con la città disegnando nuove piazze urbane e nuovi edifici commerciali.

Con questo progetto si cerca quindi di adeguare il porto alle nuove esigenze commerciali, e nello stesso tempo di disegnare un nuovo quartiere urbano a diretto contatto con esso e collegato con la città. Come una porta di ingresso per Buenos Aires.



1. DINAMICHE STORICHE DEL PORTO DI BUENOS AIRES

1.1 - DALLA FONDAZIONE AL PORTO MADERO

Buenos Aires viene fondata il 3 febbraio 1536 da Don Pedro de Mendoza, militare nominato *adelantado* nel 1534 e partito nell'Agosto dell'anno seguente da Sanlúcar de Barrameda, sulle coste dell'Andalusia, al comando di una flotta composta da sedici navi e millecinquecento uomini.

La localizzazione dell'accampamento sulle sponde meridionali del Rio della Plata risponde

*ad esigenze strategiche spagnole*¹: si cerca di impedire l'avanzata e la colonizzazione di nuove terre da parte dei portoghesi.

La prima fortificazione chiamata Puerto de Santa Maria de Buen Ayre viene costruita tra l'attuale parco Lezama e la chiesa di San Telmo, con una pianta rettangolare di circa cento metri per lato.

*A Mendoza si deve il merito di aver scelto un'ottima ubicazione, sopra una piccola altura a ridosso e con una buona vista sul Rio della Plata, dove la navigazione e quindi gli attacchi sono resi difficili dai banchi di sabbia, ma vicino alla confluenza del fiume Riachuelo, più piccolo e riparato, usato come porto naturale*².

Gli attacchi degli animali selvatici, l'ostilità degli indios locali e il rientro in Spagna per salute di Mendoza però portano all'abbandono dell'accampamento nel 1540, dopo solo quattro anni.

Risalendo il Paranà sotto la guida di Martinez Irala i coloni si stabiliscono presso il forte di Asuncion costruendo una nuova città.

Nel 1572 il tenente Martin Suarez Pelotudo de Toledo ordina la fondazione di un nuovo porto sul Rio della Plata, per offrire un appoggio indispensabile alle navi in viaggio tra Asuncion e la Spagna e per dare uno sbocco sull'Oceano alla regione di Tucuman, evitando quindi il pericoloso cammino per Lima.

L'incarico viene dato a Juan de Garay e nel 1580 Buenos Aires viene rifondata, leggermente più a Nord del primo accampamento. La morfologia della città deriva da un piano regolare astratto, che ne consente l'espansione in modo uniforme, conformemente



Figura 7 - Santa Maria del Buen Ayre atacada por los querandies. Leonie Matthis, 1536.

alle *leyes de Indias*, che regolano l'urbanistica nelle colonie. Il perimetro della città viene tracciato seguendo un rettangolo lungo circa 2,1 Km Nord-Sud, parallelamente al Rio, e 1,4 Km Est-Ovest, verso l'entroterra. Questo viene diviso a sua volta da quindici strade trasversali di circa nove metri e da otto longitudinali della stessa misura, in modo da formare una griglia ordinata dove ogni lotto è un quadrato perfetto di venticinque metri di lato. La piazza principale è posta nel centro della maglia e le prime edificazioni si concentrano a ridosso di essa. I limiti di questo perimetro coincidono con le attuali vie Viamonte, Paseo Colon, Independencia e Lima.

Il porto della città rimane il fiume Riachuelo, tre km più a Sud, dove possono però attraccare solamente imbarcazioni di dimensioni ridotte. Le navi maggiori devono sostare nei *pozos* del Rio della Plata, cioè nelle zone con una profondità sufficiente,

¹ L. CALVO, *Las ciudades fundadas: sitios, traza y estructura urbana*, Buenos Aires 1999

² R. GUTIERREZ, *Buenos Aires. Evolución histórica*. Buenos Aires, 1992

lontane dalla costa e senza protezione.

L'approdo delle merci risulta quindi molto difficoltoso e richiede una serie di cambi di mezzi di trasporto: dalle navi ancorate nel Rio a navi più piccole e da queste a carri o cavalli fino alla città.

Dal 1586, quando si abilita la strada in direzione Nord, passando da Cordoba ed evitando la deviazione per Santa Fè, Buenos Aires assume un ruolo strategico per i commerci con l'Alto Perù, tra l'Atlantico e Potosi³, allora la città più ricca del mondo.

In accordo però con le richieste del Vicereame del Perù e dei i mercanti di Lima, preoccupati per la concorrenza, la corona spagnola il 28 Marzo 1594 proibì il commercio con il porto di Buenos Aires.

Durante il XVII secolo la città viene totalmente trascurata dalla Spagna che continua ad impedire il commercio con essa. Inizia però sotto il governatore Gongora a svilupparsi il contrabbando, tenuto nel primo ventennio sotto controllo da Hernandarias, fedele agli ordini della corona. Arrivando a Buenos Aires i contrabbandieri dichiarano di aver sbagliato rotta e i funzionari vendono le merci pubblicamente. Sempre su richiesta di Lima, nel tentativo di arginare i traffici provenienti dal Rio della Plata, viene allora posta una frontiera presso Cordoba nel 1622, successivamente spostata a Salta nel 1695.

Nonostante questo i commerci con Buenos Aires continuano ad aumentare, e la città necessita sempre più urgentemente un porto adeguato, sia per facilitare le operazioni di sbarco, sia a causa del costante riempimento dei pozzi naturali nel Rio della Plata e nel Riachuelo. Le costruzioni necessarie però non possono essere effettuate con i fondi

Original que he fecho y enviado de Don Pedro Garay
 Deseo es la copia que se hizo a un año de su fecha
 El Comendador
 Alonso de Sotomayor
 Copia que se hizo de un original que se hizo
 Domingo de Sotomayor, Rey 121-5
 Juan de Sotomayor

Figura 8 - Plano Garay de division de tierras, 1583. Archivio Ministerio de Desarrollo Urbano, Secretaria de Planeamiento

del Governatorato, non ricevendo l'assenso dalla Spagna, e gli unici lavori che vengono realizzati sono di poca importanza e nei pressi del Riachuelo.

All'inizio del 1700 la città ha assunto dimensioni decisamente maggiori rispetto alla fondazione, con una popolazione di 7500 abitanti rispetto ai 1100 sanciti nel 1617.

I lotti costruiti sono circa centosessanta, e si concentrano specialmente verso Sud rispetto alla piazza centrale, in direzione del porto, collegato direttamente grazie alla Calle Real, oggi Av. Defensa.

L'importanza strategica di Buenos Aires inizia ad essere sempre più evidente alla Corona, sia come base d'appoggio alle navi lungo la rotta di Magellano, sia come protezione terrestre per Asuncion e l'Alto Perù. Il Forte e la guardia del Riachuelo sono preparati per un eventuale attacco nemico (inglesi, portoghesi o pirati), considerando inoltre

3 A. GOERELIK, *Mirada sobre Buenos Aires. Historia cultural y critica urbana*, Buenos Aires 2004

i continui cambiamenti di posizione dei banchi di sabbia nel Rio della Plata, che ne rendono molto difficile la navigazione. Inoltre la città offre un ottimo appoggio logistico per le manovre di attacco, come per quelle condotte contro Colonia del Sacramento tra il 1680, anno di fondazione, al 1777, quando diventa ufficialmente spagnola.

Si effettua quindi nel 1708 la ricostruzione totale del Forte, nominato San Miguel, sotto la direzione dell'ingegnere Josè Bermudez. Dalla planimetria disegnata dallo stesso emerge la posizione del Forte rispetto alla città, frontale alla piazza centrale e posto in riva al fiume.

Durante il XVIII secolo Buenos Aires continua ad espandersi. Nel 1770 vengono sanciti 24000 abitanti e, come emerge dalla planimetria dell'ingegnere Trelles, dove viene rappresentata la città nel 1769 gli isolati costruiti arrivano ad essere 435. L'espansione viene progettata seguendo i criteri della città esistente: le strade esistenti vengono prolungate e quelle nuove perpetuano la griglia. Nonostante l'espansione però la città continua a non avere un porto.

Prima di lanciare l'attacco definitivo contro Colonia, nel 1776, la Spagna fonda il vicereame del Rio della Plata, comprendendo gli attuali Uruguay, Paraguay, Bolivia e il Nord dell'Argentina.

Buenos Aires diventa capitale, viene liberalizzato il commercio con la città e aumenta l'interesse per un suo sviluppo e per la costruzione di un porto adeguato, accessibile da imbarcazioni di grandi dimensioni. Vengono presentati a questo proposito vari progetti, ma nessuno di questi viene realizzato, a causa dell'inefficienza e del lassismo della Spagna e dell'invasione inglese del Rio della Plata.

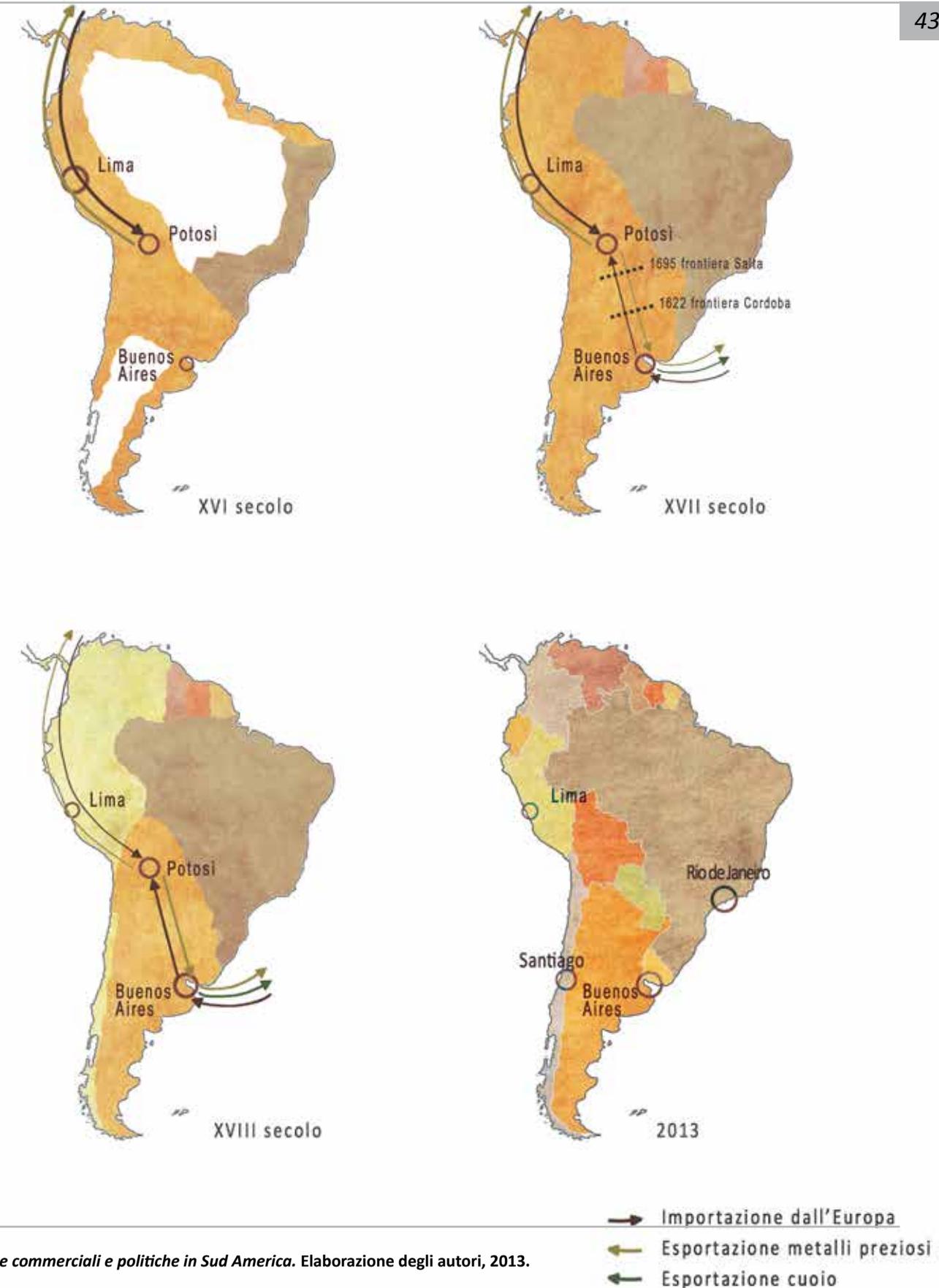


Figura 9 - Dinamiche commerciali e politiche in Sud America. Elaborazione degli autori, 2013.

- Importazione dall'Europa
- ← Esportazione metalli preziosi
- ← Esportazione cuoio

I due progetti più rilevanti presentati in questo periodo sono quello di Rodriguez e Cardoso del 1777 e quello di Giannini del 1805. Il primo prevede una darsena lunga 350 metri e larga 100 posta a cinque isolati a Nord della piazza centrale. La darsena è formata da due moli posti in direzione Est-Ovest, che si socchiudono nel punto terminale, lasciando quindi un accesso protetto. La grandezza è stimata sufficiente per ospitare 300 lance di commercio. Lungo i moli sono previsti dei cannoni per garantirne la sicurezza.

L'invio da parte della Spagna dell'ingegnere idraulico Giannini nel 1804 dimostra un cambio netto di interesse rispetto alla città, destinata a diventare una metropoli. Oltre ad intraprendere una serie di studi sulla navigabilità e sui traffici del Paranà e del Rio della Plata, e allo sviluppo di nuove carte navali, Giannini propone nel 1805 un progetto articolato per la difesa della città e per la realizzazione delle opere portuarie.

Viene tracciato un canale in linea retta dal centro verso Sud fino al Riachuelo, senza alterare la morfologia e i confini della città. Il progetto viene però abbandonato a causa dell'invasione inglese del 1806.

La città continua quindi a non avere un porto. L'unica opera portuaria realizzata, se pur parzialmente, in questo periodo, è il molo progettato da Pedro Antonio Cervino nel 1795. L'opera costruita nel 1805, quando vengono sospesi i lavori, è lunga 35 metri, a fronte dei 260 previsti.

Le imbarcazioni continuano a sostare nel Rio della Plata di fronte alla città ma lontane, grazie alla presenza di tre pozzi larghi mediamente 80 metri e disposti in uno spazio lungo due chilometri.

Un'ultima opera interessante da citare, in quanto è il primo tentativo di mettere in

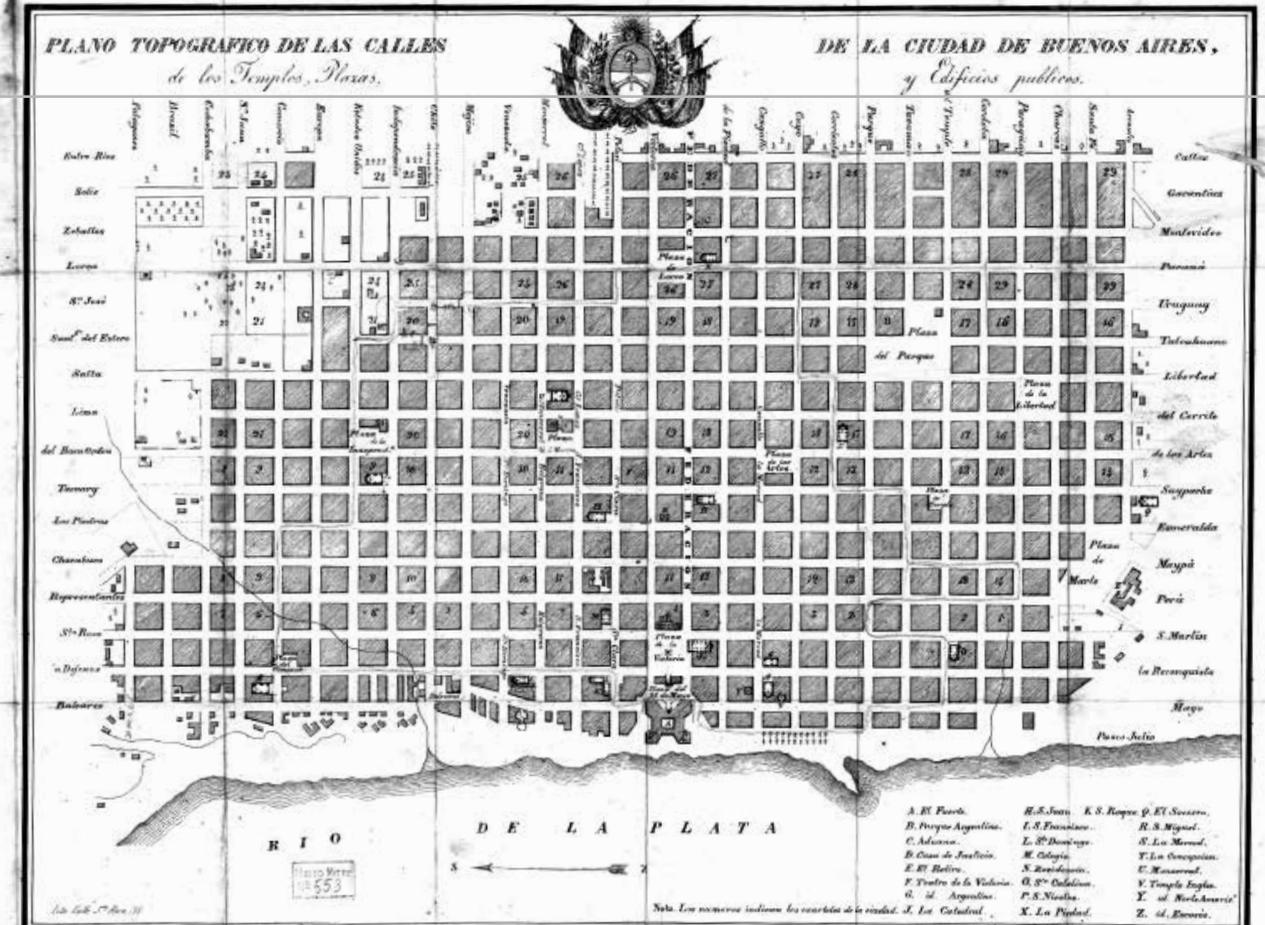


Figura 10 - Plano del Puerto de Buenos Ayres, prefectura maritima, 1882. Archivio CeDIAP.

relazione la città con il rio, è la realizzazione nel 1778 della *Alemada*, una strada di carattere ricreativo che dal centro porta verso Sud lungo la costa fino al Riachuelo.

Il progetto subisce però un rapido degrado, a causa della trascuratezza e dell'abitudine non modificata di gettare i rifiuti direttamente nel fiume.

L'attacco inglese viene respinto senza l'aiuto degli spagnoli, portando quindi Buenos Aires ad ottenere l'indipendenza nel 1810, seguita dal resto delle province argentine confederate nel 1816. Tra le priorità della prima giunta indipendente rimane la necessità di dotare la città di installazioni portuarie, infatti uno dei primi provvedimenti si riferisce al rifacimento della baia di Barragan nel Riachuelo. Viene inoltre realizzato lo stesso anno l'Arsenale della Marina, in prossimità del molo Cervino, l'unico esistente.

L'interesse per la costruzione di un porto continua per tutto il secolo, anche se si avrà un risultato soltanto nel 1898. I progetti presentati in questo periodo, anche se portano a conoscenze tecniche approfondite, non trovano una concretizzazione, per colpa soprattutto dell'instabilità politica e della difficile situazione internazionale. La *Prima Giunta* si trova infatti fin da subito a dover affrontare gravi problemi, come la lotta contro i realisti, la guerra civile contro le province e la guerra contro il Brasile.

Nel 1821 il ministro Rivadavia contatta l'ingegnere inglese Santiago Bevans per la progettazione del porto. Bevans compie i suoi studi e prepara tre progetti, tra i quali uno viene scelto e approvato. *Per la realizzazione viene stipulato un prestito con la Baring Brothers di 1.000.000 £, ma il denaro viene però assorbito quasi totalmente dalla guerra brasiliana in corso*⁴. Nel primo progetto viene ipotizzato un porto posto frontalmente al Ritiro, a Nord rispetto al centro, cambiando così gli equilibri presenti. Il disegno si basa su molo che dalla riva prosegue linearmente in direzione Nord-Est per circa 600 metri, dove compone un triangolo aperto di 500 metri per lato, consentendo quindi l'accesso alle imbarcazioni ma garantendone la protezione.

La seconda proposta, approvata ma non costruita, prevede l'intervento nel Sud della città, nei pressi del Riachuelo. Viene trascurato totalmente il fronte costiero, costruendo invece un bacino nel Bajo de la Residencia, dove ora si trova il quartiere della Boca. La diga è concepita di forma rettangolare e misura circa 300 metri per il lato Nord-Sud e 600 per quello Est-Ovest. Viene pensato inoltre un doppio canale di comunicazione con il Riachuelo, in modo da regolare i traffici di ingresso e le maree.

Il terzo si concentra sulla baia di Barracas, sempre nella zona meridionale. Oltre alla



Figura 11 - *Plano topografico de los alrededores de Buenos Ayres, redatto da A. Sourdeaux, 1860. Archivio CeDIAP.*

risistemazione della stessa viene ipotizzato un canale aggiuntivo per facilitare le operazioni di entrata e uscita.

Un altro progetto significativo viene realizzato da Guillermo Micklejohn nel 1824, nel quale viene inaugurata una metodologia che mira a stravolgere il rapporto con la costa, prevedendo grandi spazi urbanizzati a discapito del fiume. Il progetto prevede infatti la costruzione di un settore di terra sopra al Rio della Plata chiamato *The New Town*, di un'area approssimativamente di 140 ettari. L'edificato segue la morfologia della città, riprendendo la stessa suddivisione regolare, ma raddoppiando la lunghezza degli isolati in senso Est-Ovest. Il disegno termina con le opere portuarie, costituite da una grande darsena centrale accompagnata da moli laterali. Frontalmente al porto viene posta un'isola con lo scopo di protezione.

La pianta topografica realizzata da Sordeaux nel 1850 mostra una città più che raddoppiata rispetto all'inizio del secolo, anche se rimasta uguale nei tratti particolari. Il disegno dei nuovi isolati costruiti segue l'ordine dei tracciati originari, mentre la regolarità si perde verso l'entroterra, dove le strade seguono percorsi curvilinei. Lo sviluppo dell'urbanizzazione tende verso Sud, dove iniziano ad essere rilevati anche i quartieri satelliti Boca e Barracas in prossimità del Riachuelo. Le navi continuano a sostare ad alcune miglia di distanza dalla costa, rendendo le manovre di attracco lente e costose. E' interessante segnalare un'opera eseguita durante la dittatura di De Rosas, in linea con il *paseo Alemada* costruito precedentemente. Si tratta della realizzazione nel 1836 di un parco pubblico sopra la costa paludosa, dove si trova oggi il parco 3 Febbraio. E' un intervento che mette in relazione la città con il Rio della Plata, offrendo spazi ludici e ricreativi.

Al termine nel 1853 del governo autoritario di De Rosas per mano di Urquiza l'Argentina non è ancora riuscita a realizzare un'unità politica ed economica. Riprendono i contrasti tra i centralisti, che chiedono l'unificazione totale dello stato con capitale Buenos Aires e i federati, che vogliono ottenere una forte autonomia delle province e lo sviluppo di altri porti commerciali. La situazione precipita, fino alla scissione come stato indipendente di Buenos Aires rispetto alla Confederazione Argentina che investe per lo sviluppo di Rosario.

Come stato indipendente Buenos Aires cerca di arginare il problema della mancanza di un porto con opere concrete e bandendo un concorso di progetti nel 1855.

Viene ordinata tra i primi provvedimenti della giunta la demolizione del vecchio forte, ormai anacronistico, conservando però la casa governativa. Al suo posto, tra gli anni

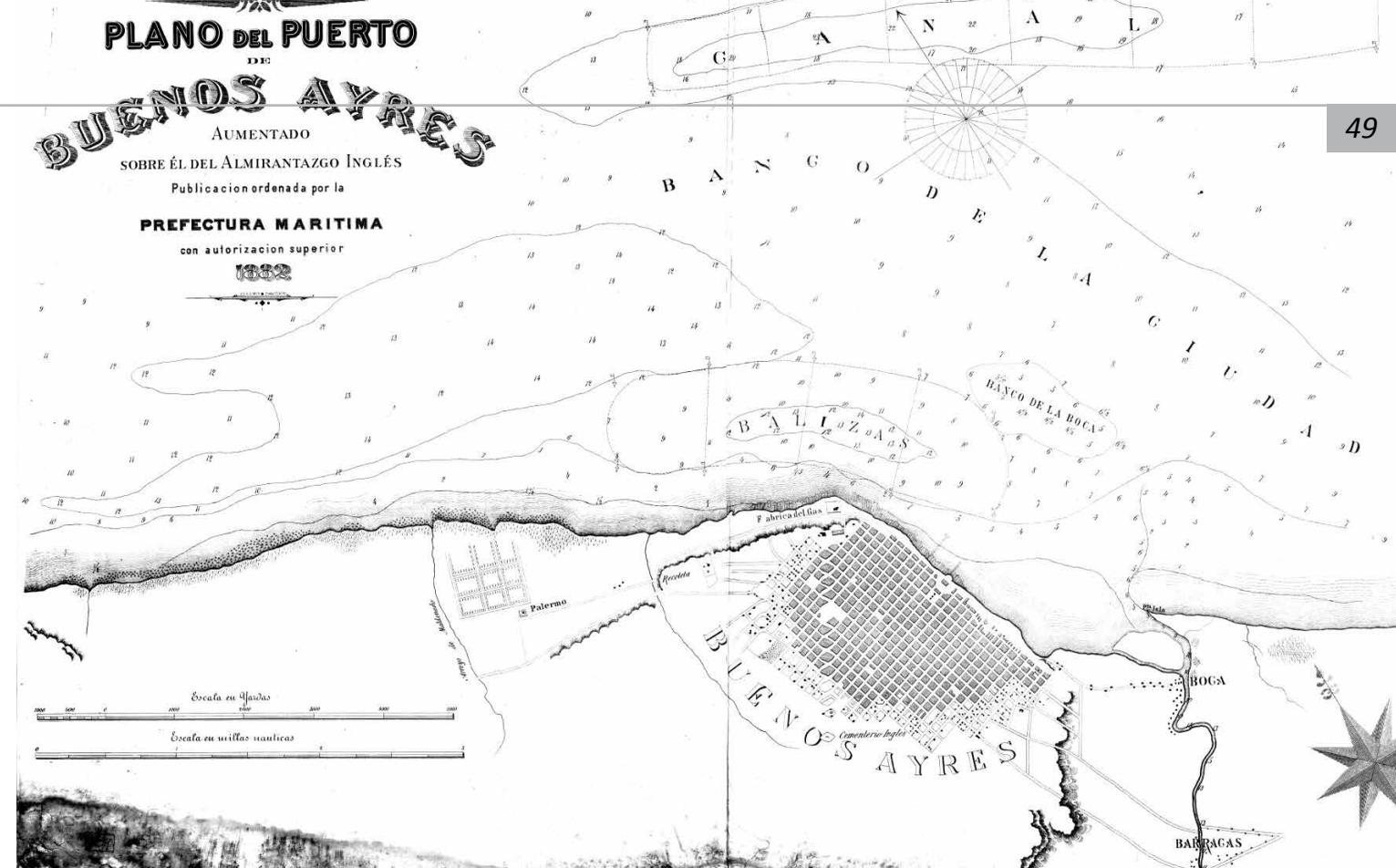


Figura 12 - Plano topografico de las calles de la ciudad de Buenos Ayres, 1820. Archivio CeDIAP.

1855 e 1858, viene costruito la nuova Dogana, seguendo il progetto dell'ingegnere Eduardo Taylor. L'edificio modifica notevolmente l'aspetto della città, trovandosi tra la piazza principale il Rio della Plata, ed essendo costruita in parte sopra esso. La pianta è a semicerchi, rivolta verso il fiume, in modo da poter avere una vista più ampia possibile verso le navi in arrivo. Al piano terra -più chiuso per il contatto diretto con l'acqua- vengono posti i magazzini, mentre i due piani superiori sono caratterizzati dalla struttura ad archi classicheggiante. Centralmente vengono posti un molo lungo 300 metri, accolto dalla porta principale, e la torre del faro. Viene inoltre costruito un molo passeggeri, sempre nel 1855, di lunghezza 280 metri e progettato dall'ingegnere Pueyrredon.

I progetti più rilevanti presentati al concorso per la realizzazione del porto appartengono

a Pellegrini, Coghlan e Tudory. Nel primo si vuole collocare il porto sopra il fronte urbano, a Nord, abbandonando la consuetudine di utilizzare il Riachuelo. Questa soluzione si concretizza con una grande diga con una darsena di accesso, anticipando sotto molti aspetti la successiva realizzazione del porto Madero.

Il progetto dell'ing. Coghlan ha caratteristiche simile a quello di Bevans, presentato precedentemente. Vengono disegnate tre darsene, di cui la centrale di dimensioni maggiori, occupando gran parte del fronte urbano ad Est, aggiungendo una nuova grande fascia di terra a scapito del fiume, dalla Boca alla piazza centrale.

La proposta di Tudury invece prevede la costruzione di un nuovo settore urbano esteso ad Est sopra il Rio della Plata e diviso regolarmente come la città esistente. Il porto divide l'edificato in due settori, ed è composto da un molo lungo circa 700 metri. Tre scogliere fungono da protezione e indirizzano gli accessi navali.

*Dopo la riunificazione dell'Argentina si assiste ad un nuovo impulso per la costruzione del porto*⁵. Il commerciante Eduardo Madero propone il suo primo progetto per cercare di dare una risposta al problema, anche se la situazione politica ancora decisamente instabile non ne consente uno sviluppo. La sua proposta si basa sulla costruzione di una grande darsena ubicata nei terreni fangosi di fronte al nuovo edificio della Dogana disposta Nord-Sud, e collegata con un canale fino al Riachuelo.

Nel 1863 il presidente Mitre ordina l'apertura di un concorso di idee sempre per la costruzione del porto, al quale Madero decide di partecipare. Per prepararsi a questo intraprende un viaggio a Londra, dove incontra gli ingegneri Bell e Miller, assunti nella

società dello stesso Madero (Madero, Proudfoot y Compania) e con i quali decide di collaborare per la realizzazione del progetto. In questo modo gli aspetti economici e tecnici vengono approfonditi, completando così la proposta. Il disegno rimane nella stessa area del precedente, di fronte alla Dogana ed esteso verso Sud. Vengono previste due darsene più un bacino separato, il tutto collegato tramite un canale di accesso. Il progetto di Madero è sviluppato per ricevere il consenso del ministero delle opere pubbliche. Infatti il nel 1869 il Potere Esecutivo lo premia, firmando favorevolmente per la sua attuazione. Passato alla visione del Congresso Nazionale viene approvato anche dai deputati, seppur con alcune controversie. L'ultima votazione richiesta, quella dei senatori, sembra poter essere anch'essa positiva, ma si verifica un fatto inatteso, l'opposizione del senatore Bartolomé Mitre, che provoca la bocciatura della proposta. Le argomentazioni di Mitre si riferiscono al fatto che un'opera di tale importanza dovrebbe essere progettata direttamente dal Governo. L'Argentina si trova anche economicamente sconvolta per la guerra paraguaiana appena terminata, e la costruzione del porto è costretta ad essere rimandata.

Intanto Buenos Aires entra in una fase di profonda trasformazione. Il censimento del 1855 conta circa 95.000 abitanti, più di qualsiasi altra città sudamericana, ma ancora niente rispetto alle metropoli europee. Fino a questa data non si è assistito rispetto ai primi anni del secolo ad un aumento considerevole della popolazione, che invece inizia a crescere drasticamente nella seconda metà. Nel 1869 vengono sanciti 189.000 abitanti, e Buenos Aires si trasforma in una metropoli moderna. Le zone industriali crescono, e vengono localizzate specialmente nella zona Sud, presso Barracas, sfruttando l'acqua del Riachuelo e la prossimità con il centro. La classe ricca, dopo un'epidemia

5 R. GUTIERREZ, *Buenos Aires. Evolucion historica*, Buenos Aires 1992

di febbre gialla, lascia i quartieri centrali per trasferirsi a Nord, portando quindi ad una crescita molto rapida del Ritiro, di Recoleta e Palermo. Le aree meridionali invece vedono l'incremento di quartieri popolari, dove si stabiliscono gli immigrati in continua crescita. L'organizzazione dell'espansione viene stabilita in modo da seguire le nuove linee ferroviarie, a Nord verso Belgrano, a Est verso Flores e a Sud verso Quilmes. Viene inaugurata nel 1872 la Stazione Centrale, in prossimità della Dogana, compromettendo il rapporto con il Rio della Plata, in quanto la linea in direzione Nord separa drasticamente la città dal fiume. Dal rilievo effettuato nel 1866 emerge comunque ancora una città ridotta e concentrata, che non ha perduto il suo aspetto tradizionale, caratterizzato dalla divisione in lotti regolari.

1.2 - LA COSTRUZIONE DEL PORTO

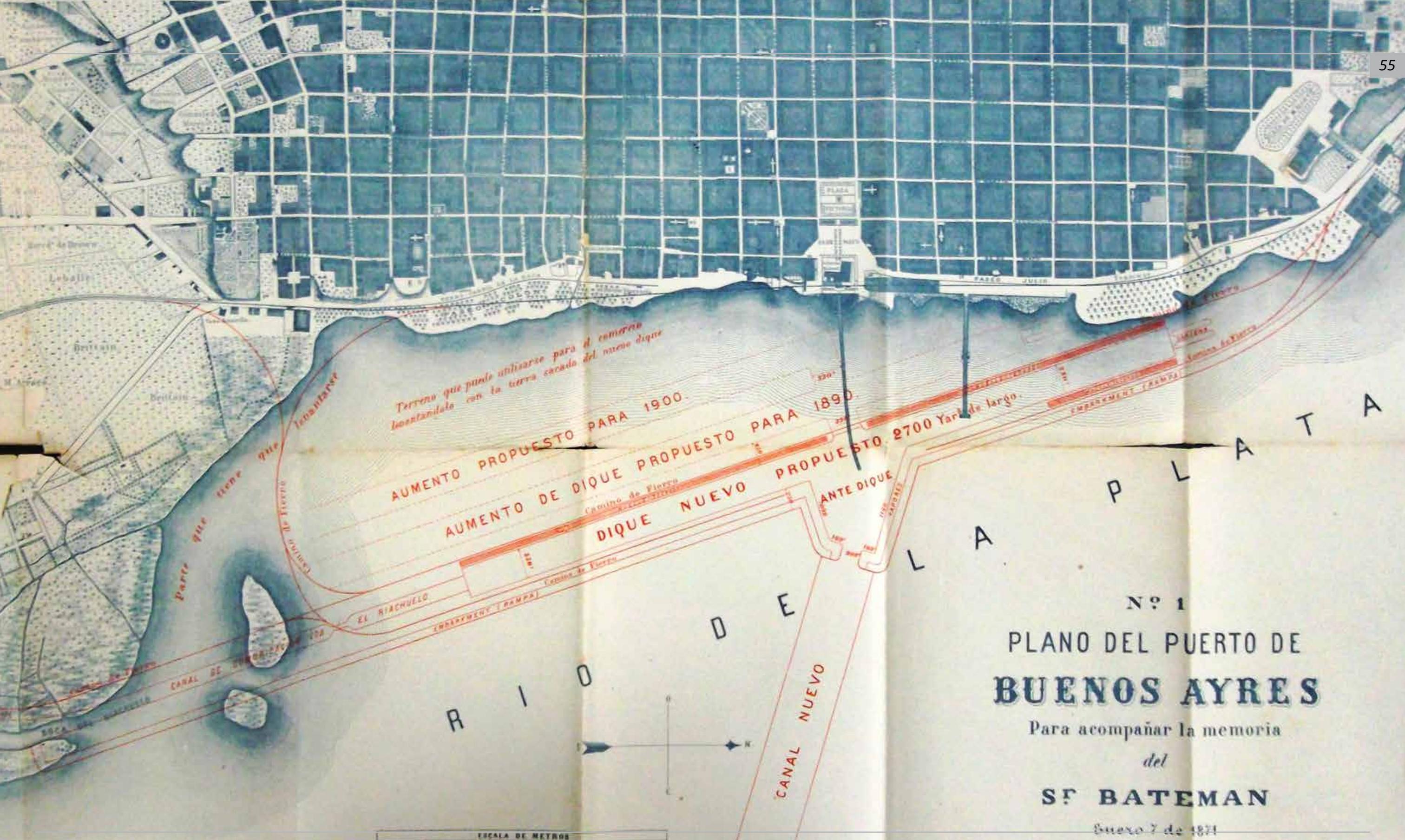
Il 15 Luglio 1870 il Congresso Nazionale stabilisce per legge la costruzione di un porto a Buenos Aires. Il primo passo comprende la realizzazione di studi tecnici e preliminari, accompagnati in un secondo tempo da progetti e proposte.

Viene quindi contattato a Londra John F. Bateman, un importante ingegnere idraulico. Questo invia nell'ottobre dello stesso anno in Argentina il suo assistente John Revy, per cominciare gli studi preliminari per il suo arrivo, avvenuto in dicembre. Il 7 Gennaio 1871 Bateman presenta il suo progetto definitivo e ritorna in Europa, promettendo di approfondirlo nel caso di un parere favorevole da parte del Governo Provinciale e del Congresso. Il disegno del porto viene previsto lungo tutta la costa Est fino alla foce del Riachuelo e si compone di una grande darsena all'altezza della Plaza de Mayo (la piazza centrale) collegata verso Nord tramite un canale di accesso e verso Sud tramite un unico dock, terminante con uno spazio largo di manovra.

La proposta viene analizzata in Ottobre, producendo un grande dibattito politico e tecnico. Numerosi ingegneri, facenti parte della *Oficina nacionales de Ingenieros*, tra cui Luis A. Huergo, e molti politici si oppongono alla realizzazione del progetto, giudicandolo insufficiente tecnicamente per offrire un'adeguata risposta al problema. Nel 1873 il lavoro viene definitivamente sospeso, avendo portato però l'attenzione dell'opinione pubblica sulla necessità di fornire la città di un porto.

Nel 1876 viene indetto un concorso per la sistemazione del Riachuelo, vinto da Huergo.

Il progetto prevede la realizzazione di nuovi moli, un canale di entrata e degli scavi



Nº 1
 PLANO DEL PUERTO DE
BUENOS AYRES
 Para acompañar la memoria
 del
S^r BATEMAN

Buenos Aires 7 de 1871

Figura 13 - Plano del puerto de Buenos Ayres redatto da S. Bateman, 1871. Sociedad central de arquitectos.

per migliorarne la navigazione⁶. I lavori iniziano nel novembre dello stesso anno e proseguono con successo fino al 1882, quando il Congresso vota per la costruzione di un nuovo porto “moderno” e ostacola i lavori del Riachuelo, complicando la burocrazia e portando false obiezioni tecniche. L’anno precedente infatti era stata conferita a Huergo addirittura la medaglia d’oro, per essere riuscito a garantire l’accesso e la manvra del transatlantico “L’Italia”.

Nel 1882 sono messe a confronto due proposte per la realizzazione del porto, una dello stesso Huergo e la seconda di Madero, che già aveva elaborato due proposte precedentemente. L’area di progetto rimane pressoché quella individuata da Bateman, ma i due disegni differiscono per la disposizione degli accessi e delle darsene.

La sua filosofia è che il porto dovrebbe originarsi da quello di cabotaggio esistente, costruendo un canale di accesso e ampliando le darsene verso Nord, per rispondere a richieste sempre crescenti. Il canale progettato comprende la rettificazione del Riachuelo, eliminando le pericolose curve esistenti, ed è accompagnato da nuovi spazi per i depositi.. Vengono previsti inoltre, per facilitare il movimento dei carichi, l’espansione della rete ferroviaria, al momento insufficiente, e la sistemazione delle strade verso il centro della città. Il progetto di espansione, eseguito in seguito, consiste nel disegno di otto darsene parallele e di lunghezza decrescente, orientate verso Sud-Est, ed estendendosi a Nord fino all’altezza di avenida Sarmiento, nei pressi della Plaza de Mayo. La proposta nel complesso è modesta ma realistica e funzionale, rispondendo alle necessità del porto e non richiedendo capitale straniero per la sua realizzazione.

⁶ R. LONGO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1995

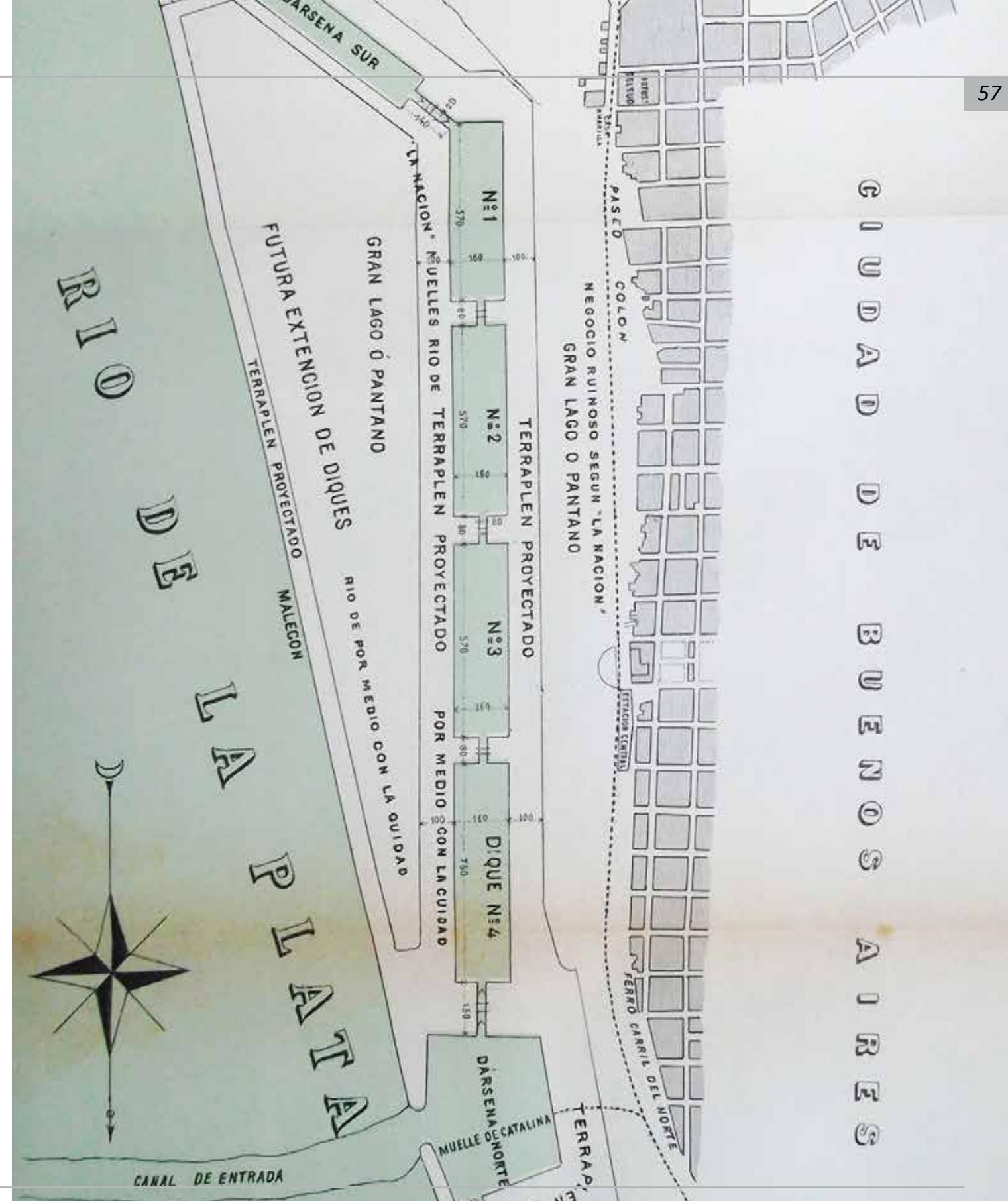


Figura 14 - Proyecto definitivo preparado por los ingenieros Hawkshaw Son y Hayter, para E. Madero, 1885. Sociedad central de arquitectos.

A sostegno di questa proposta si schierano le autorità provinciali, i commercianti stabiliti nella parte Sud della città e i circoli specializzati, dove Huergo gode di un'ottima reputazione.

L'idea di Madero invece è quella di concentrare il porto di fronte a Plaza de Mayo, e svilupparlo longitudinalmente, fino ad avere una darsena di accesso a Nord all'altezza di avenida Cordoba, e una a Sud comunicante con il Riachuelo. Tra i due accessi il porto è formato da quattro darsene rettangolari e comunicanti tra di loro in modo da garantire il passaggio. La larghezza delle darsene è di 150 metri, mentre la lunghezza è di 635. La darsena Nord ha una forma trapezoidale, legandosi all'angolo formato dalla costa verso Nord-Ovest. Con questo progetto Madero cerca di rispondere anche al problema dell'immagine lungo la costa. Il paseo Alemán costruito un secolo prima infatti è ormai inutilizzabile, e tra la città e il Rio della Plata si estende una lunga zona paludosa. Madero, ponendo il progetto di fronte al centro città ridisegna un intero settore urbano, offrendo quindi un affaccio ordinato sul fiume. Una diagonale stabilisce il perimetro dell'espansione ad Est, prevedendo uno spazio per nuove costruzioni ed una passeggiata pedonale lungo la costa. Il confine viene quindi traslato di circa un chilometro, prevedendo di realizzare questa grande estensione con il materiale estratto per la realizzazione delle darsene. Essendo di fronte al centro quest'area acquisterebbe un grande valore economico, e la sua vendita potrebbe contribuire alle spese totali. Per risolvere alcune questioni tecniche Madero collabora con l'ingegnere inglese John Hawkshaw, al momento tra i più importanti, e offrire garanzie economiche si accorda per un prestito da parte della banca Baring Brothers. Il progetto risulta quindi approfondito sotto tutti gli aspetti.

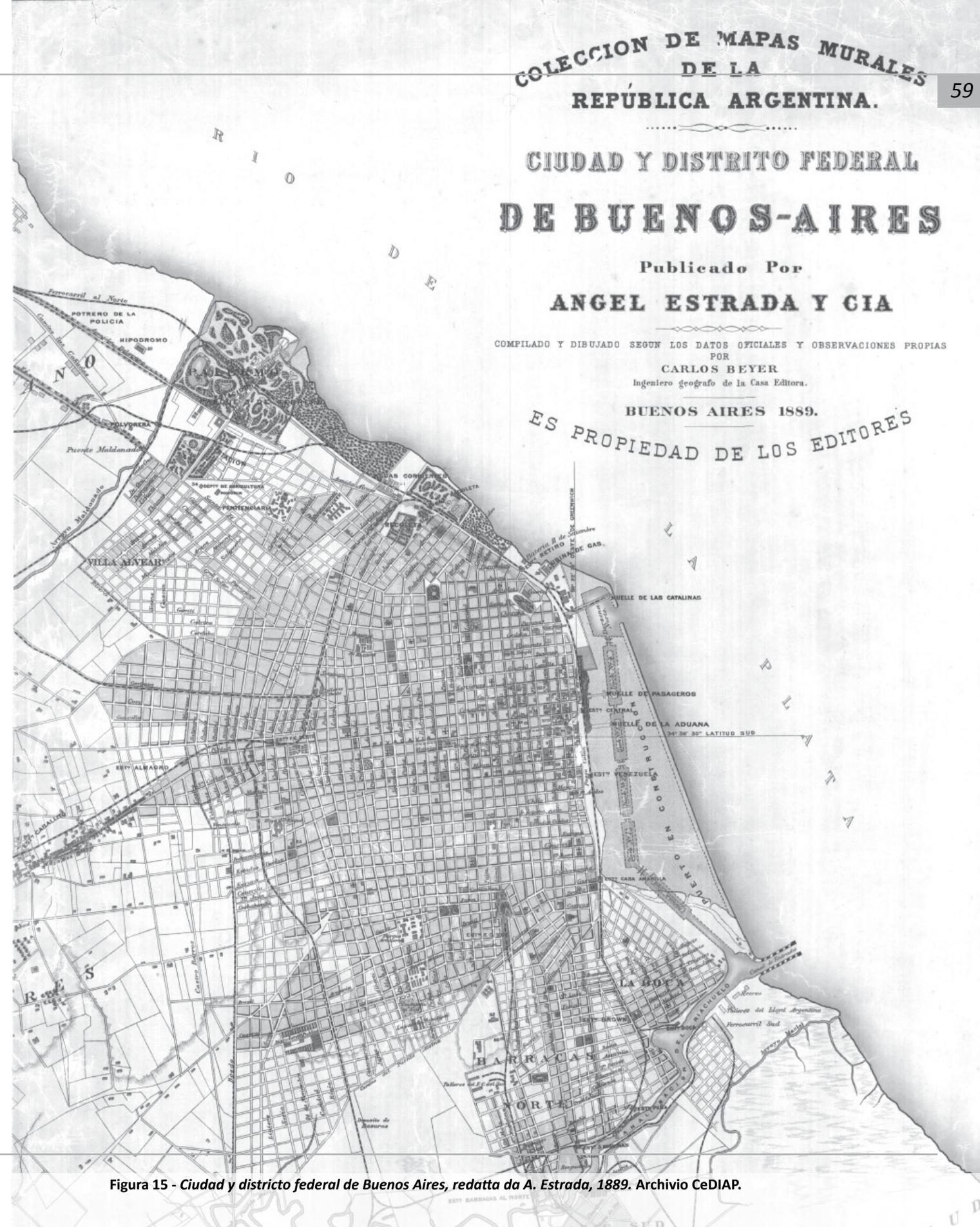


Figura 15 - Ciudad y distrito federal de Buenos Aires, redatta da A. Estrada, 1889. Archivio CeDIAP.

A sostegno del progetto di Madero si schiera l'unione dei commercianti Argentini, i commercianti stranieri occupati nell'esportazione, i circoli finanziari e alcuni giornali, come La Nacion e El Diario, mentre incontra l'opposizione di Huergo, che considera inutile il doppio accesso e lento e obsoleto il sistema a darsene chiuse.

L'ingegnere Emilio Mitre sulla Nacion si esprime favorevolmente nei confronti Madero, in quanto non prevede espropriazioni ma anzi comporta la creazione di nuovi terreni per edificare, e il fatto di avere due canali di accesso è indispensabile nell'eventualità di un incidente in uno dei due.

Nel settembre del 1882 il Governo vota per scegliere il progetto vincente, optando per quello di Madero. *Nel 1886 il vicepresidente della nazione, Francisco B. Madero (lo zio del progettista) firma l'approvazione del progetto definitivo e da inizio ai lavori di costruzione*⁷.

I lavori proseguono lentamente, portando all'apertura parziale del porto nel 1889 e all'inaugurazione completa nel 1898. Durante la sua realizzazione si è dovuto supplire ad alcuni errori in corso d'opera, come l'altezza dei moli e lo spazio per i depositi inizialmente insufficiente. Al completamento della darsena Nord risulta inoltre evidente l'impossibilità di un suo utilizzo come attracco dei passeggeri come da progetto, in quanto troppo esposta alle onde. La costante necessità di dragare le darsene e i lunghi tempi di manovra ne constatano l'inefficienza, portando la città a doversi dotare di un nuovo porto appena dopo la realizzazione del primo. L'aumento costante dei traffici evidenzia inoltre in poco tempo le deficienze del progetto realizzato. Al momento dell'inizio della costruzione del Porto Madero *le merci in entrata e uscita da Buenos*

*Aires sono di circa 4.000.000 tonnellate all'anno, alla sua conclusione sono già salite a 10.000.000 e nei primi anni del '900 superano le 20.000.000*⁸.

Per rispondere a questo problema sempre più impellente nel settembre del 1907 viene promulgata una legge con la quale si decide l'ampliamento del Porto Madero tramite concorso, stanziando 25 milioni di pesos oro. L'ingegnere Huergo partecipa nuovamente al concorso ipotizzando alcune correzioni da applicare al porto esistente, come l'unificazione delle darsene per velocizzare i tempi di manovra. L'ingegnere Corthell invece propone un nuovo porto posto a Nord rispetto all'esistente, disegnato seguendo le teorie di Huergo esposte per il concorso precedente. Il Ministero delle Opere Pubbliche approva questa proposta e nel Gennaio del 1909 stabilisce l'espansione verso Nord. Vince il concorso per la costruzione l'impresa Thomas Walker y Cia, già costruttori del primo porto. Nel Settembre 1911 inizia la costruzione, entro il 1919 vengono costruite le opere base per poter iniziare ad attivare il porto, e nel 1926 i lavori vengono completati.

Il progetto del Porto Nuovo prevede quindi un'espansione della città nei confronti del Rio della Plata, costruendo un nuovo settore urbano verso Nord. Viene concepito il prolungamento delle ferrovie in modo da servire contemporaneamente ad uso civile e per il trasporto delle merci. Oltre a questo viene disegnata un anteporto di circa 80 ha, con lo scopo di accogliere i magazzini e i depositi. Questo è pianificato seguendo una griglia inclinata verso Nord-Est come i quartieri adiacenti, portando ad avere un totale di trentasei isolati quadrati. La via principale di comunicazione stradale segue questa

⁷ E. ROCCA, *El puerto de Buenos Aires en la Historia*, Buenos Aires, 1995

⁸ R. LONGO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1995

inclinazione passando per il parco del Ritiro davanti alle nuove stazioni, mentre una linea ferroviaria dedicata ai servizi portuali garantisce il trasporto verso Nord seguendo la costa e verso Sud con il porto Madero e la zona dei Dock Sud nel Riachuelo. Oltre l'anteporto si realizzano cinque darsene parallele inclinate in direzione Est-Ovest protette da due frangionde.

Ogni darsena ha una lunghezza di cinquecento metri e una larghezza di duecento. In questo modo vengono ospitati per ognuna nove edifici adibiti a magazzino e gli argani per il carico e scarico delle merci.

La costruzione di questi magazzini segue criteri puramente funzionali, in modo da garantire la massima efficienza nell'utilizzo. Sono concepiti a pianta rettangolare di dimensioni cento metri per quaranta e sono disposti longitudinalmente seguendo la direzione delle darsene. Si ottengono quindi tre file con tre edifici ciascuna su ogni darsena. Quelli della fila centrale hanno un'altezza di quaranta metri, mentre quelli delle file laterali di venti.

Dopo secoli di fallimenti la città riesce nell'intento di dotarsi di un porto moderno, anche se le attività portuarie vengono svolte anche nel porto Madero e nella zona dei Dock Sud, portando quindi ad una frammentazione del porto. Il porto nuovo viene chiamato *Puerto Huergo*, in onore dei progetti presentati dall'omonimo ingegnere.



Figura 16 - Foto aerea del Puerto Nuevo, Buenos Aires 1921. Archivio CeDIAP.

1.3 - L'AREA DEL PORTO NUEVO TRA LA CITTA' REALE E QUELLA PIANIFICATA NEL '900

Al momento della costruzione del porto Madero Buenos Aires è una città in piena espansione. Si accelera la realizzazione di nuove strade e la sistemazione delle esistenti, la lottizzazione procede a ritmi esponenziali e si costruiscono servizi ospedalieri ed educativi. La popolazione aumenta incessantemente grazie alla continua immigrazione. Nel 1880 vengono contati circa 300.000 abitanti, un terzo in più rispetto a dieci anni prima, mentre nel 1890 ne vengono censiti circa 600.000. L'espansione della città avviene attorno al centro consolidato. Per facilitare gli spostamenti verso i quartieri periferici si incrementa la rete tranviaria.

Nel 1880 si registra la separazione della città dalla provincia dopo continue trattative. Il Governo Nazionale si riserva però il controllo del porto, dell'amministrazione della giustizia e della polizia. Nel 1888 il perimetro della città viene tracciato con precisione, includendo i territori di Belgrano e Flores.

Lo sviluppo si può leggere anche dal confronto tra le piante storiche, come quella del 1889 redatta dall'ingegnere Carlos Beyer. Appare evidente il consolidamento dei quartieri meridionali, come la Boca e Barracas, che superano anche il limite del Riachuelo, e di quelli settentrionali come Recoleta e Palermo. Verso l'entroterra la crescita sembra più lenta e si concentra nel quartiere Caballito che segue il tracciato della ferrovia. Le linee ferroviarie invece sono concentrate maggiormente a Nord, anticipando la direzione dello sviluppo futuro. La costa Est è occupata dal porto Madero in costruzione, mentre quella Nord, dove sarà in seguito costruito il porto Huergo, mantiene un aspetto naturalistico, con boschi e parchi progettati.

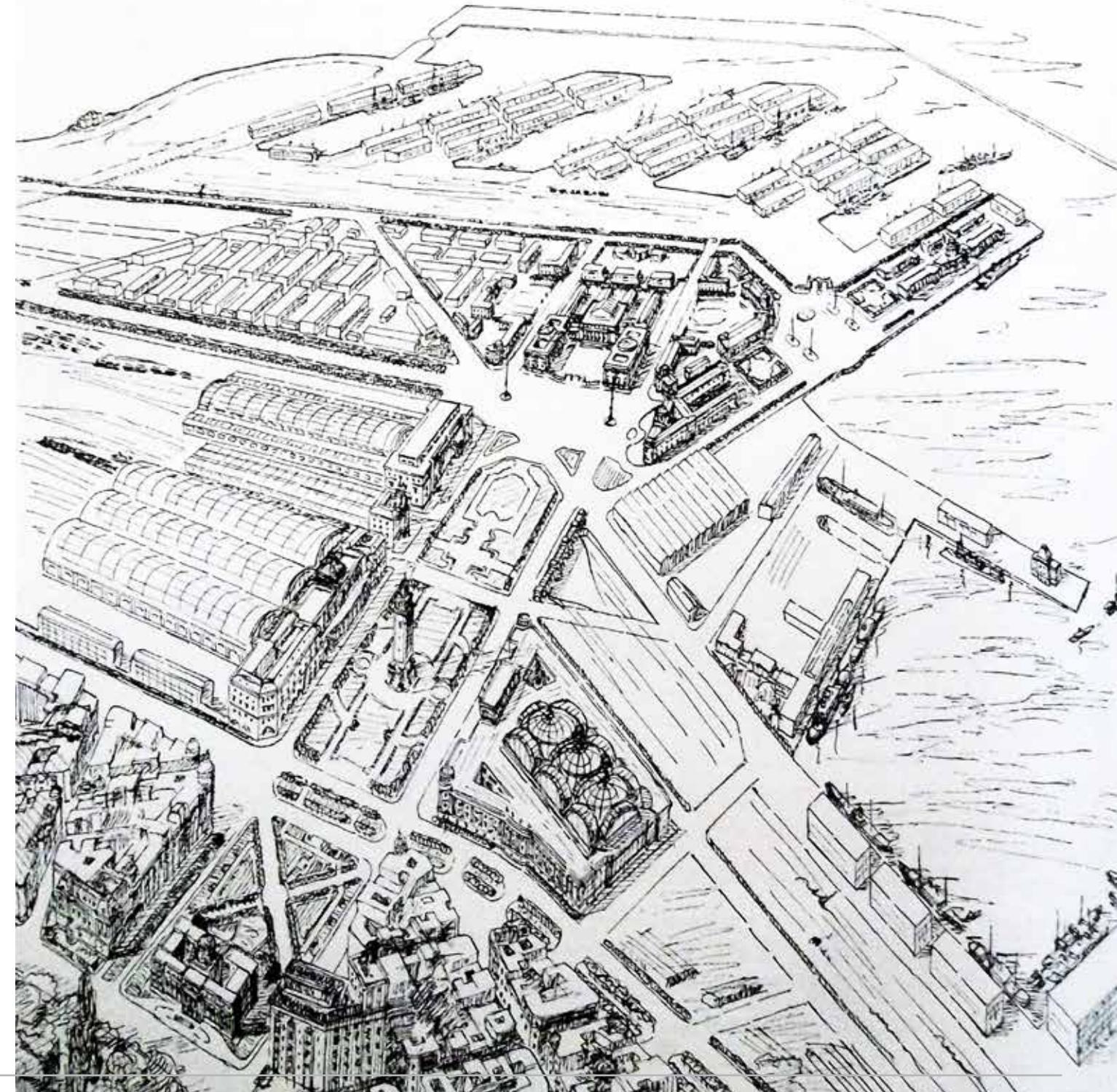


Figura 17 - Puerto Nuevo y esplanada del Retiro. El plano regulador y de reforma de Capital Federal, comision de estetica edilicia, 1925.

La pianta del 1916 disegnata dall'ingegnere Gramajo mostra dei grandi cambiamenti avvenuti in meno di vent'anni. La popolazione supera 1.600.000 abitanti, continuando a crescere a ritmi esponenziali. Il territorio edificato è triplicato, inglobando nella sua espansione lungo i tracciati ferroviari i quartieri satelliti di Flores e Belgrano. Il principio insediativo rimane sempre quello della divisione in lotti quadrati di 125 metri, anche se il preciso ordine Nord-Sud della città storica viene perso, seguendo l'orientamento delle strade di comunicazione presenti prima dell'urbanizzazione. Nel settore centrale avvengono importanti cambiamenti: vengono aperte la piazza del Congresso e l'Avenida de Mayo per connetterla assialmente con la Plaza de Mayo. Dietro a questa si trova il porto Madero completato; i lotti tra il porto e la città appaiono in costruzione e al posto della vecchia Dogana viene realizzato un parco pubblico. A Nord invece si trova il porto Huergo in costruzione. Le nuove stazioni di testa lo separano dalla città per circa 400 metri. La vecchia Stazione Centrale infatti viene distrutta da un incendio nel 1897 rendendo necessario ripensare ai nuovi terminali. Nel 1908 presentano il progetto per la nuova stazione gli architetti Eustace L. Conder, Roger Conder y Sydney G. Follet, e l'ingegnere Reginald Reynolds, tutti di origine britannica e stabilitisi a Buenos Aires. I lavori cominciano l'anno seguente e vengono terminati nel 1915. Le dimensioni della stazione al momento della realizzazione sono tra le più grandi al mondo, proprio per simboleggiare l'idea di progresso e di crescita illimitata della città. A fianco a questa viene costruita nel 1914 la stazione Retiro Belgrano, per le linee in direzione Nord, disegnata nel 1912 dagli architetti Louis Faure Dujarric e Robert Prentice. Nel 1920 viene infine realizzata la stazione San Martin affiancata alle precedenti. Il nodo del Retiro acquista quindi nelle prime due decadi del '900 un'importanza fondamentale della città: punto

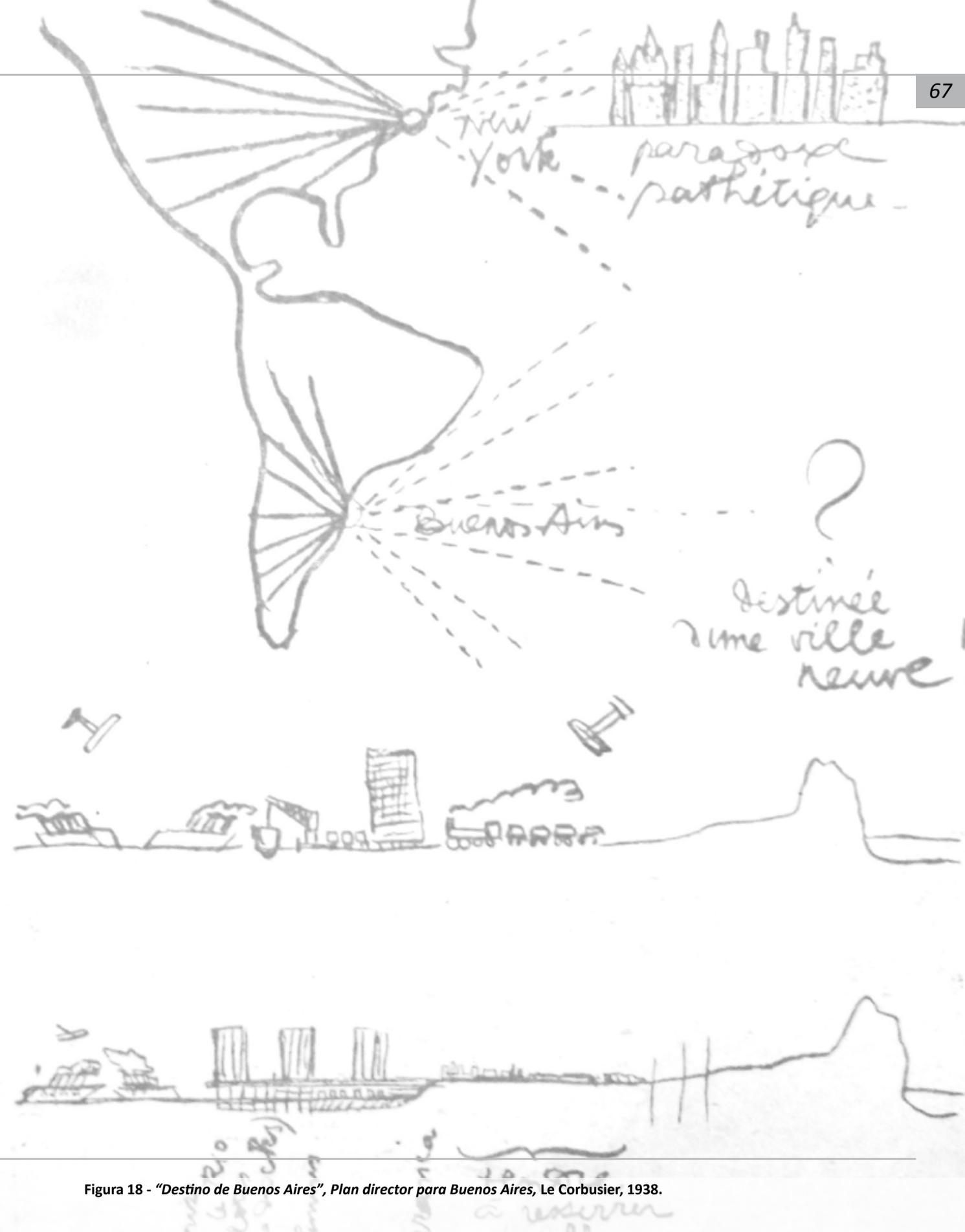


Figura 18 - "Destino de Buenos Aires", Plan directeur para Buenos Aires, Le Corbusier, 1938.

di partenza per tre linee ferroviarie, collegata dalla via di comunicazione veloce L. Alem, a ridosso del centro e a cavallo tra i due porti. Un parco di fronte alle stazioni disegna lo spazio e indirizza l'accesso verso il porto nuovo. La costa Nord è ancora caratterizzata dai parchi del quartiere Palermo, anche se una linea ferroviaria li divide in due parti.

Nel 1923 viene formata la Commissione Estetica con l'incarico di presentare una soluzione organica e definitiva per il futuro della città. Gli elaborati prodotti vengono pubblicati nel *Proyecto Organico para la Organizacion del Municipio* nel 1925. Il piano si fonda sulla ricerca estetica e monumentale. La città viene concepita come un manifesto della nazione e deve rappresentarne lo sviluppo economico e culturale. Questi due punti principali diventano quindi il metodo per affrontare i problemi concreti e particolari, senza tralasciare la questione economica.

Nella zona centrale viene concepita l'apertura di nuove strade, in grado di offrire nuove prospettive monumentali e migliorare la circolazione. Viene concepita una strada a scorrimento veloce Nord-Sud parallela alla zona portuaria.

Un tema particolarmente analizzato dal piano è quello denominato la riconquista del rio, prevedendo la realizzazione di parchi e passeggiate in modo da poter utilizzare la costa ad usi ricreativi⁹. Viene progettata l'avenida Costanera, che connette il Porto Nuovo con il limite Sud della città, non escludendo la possibilità di guadagnare terreno nei confronti del fiume. Verso Nord-Ovest invece, lungo la costa, si concepisce un grande parco, disegnato da Forestier, con l'obiettivo di collegare la zona del porto e del Ritiro con i parchi esistenti di Palermo. Questo parco ha una larghezza variabile, in

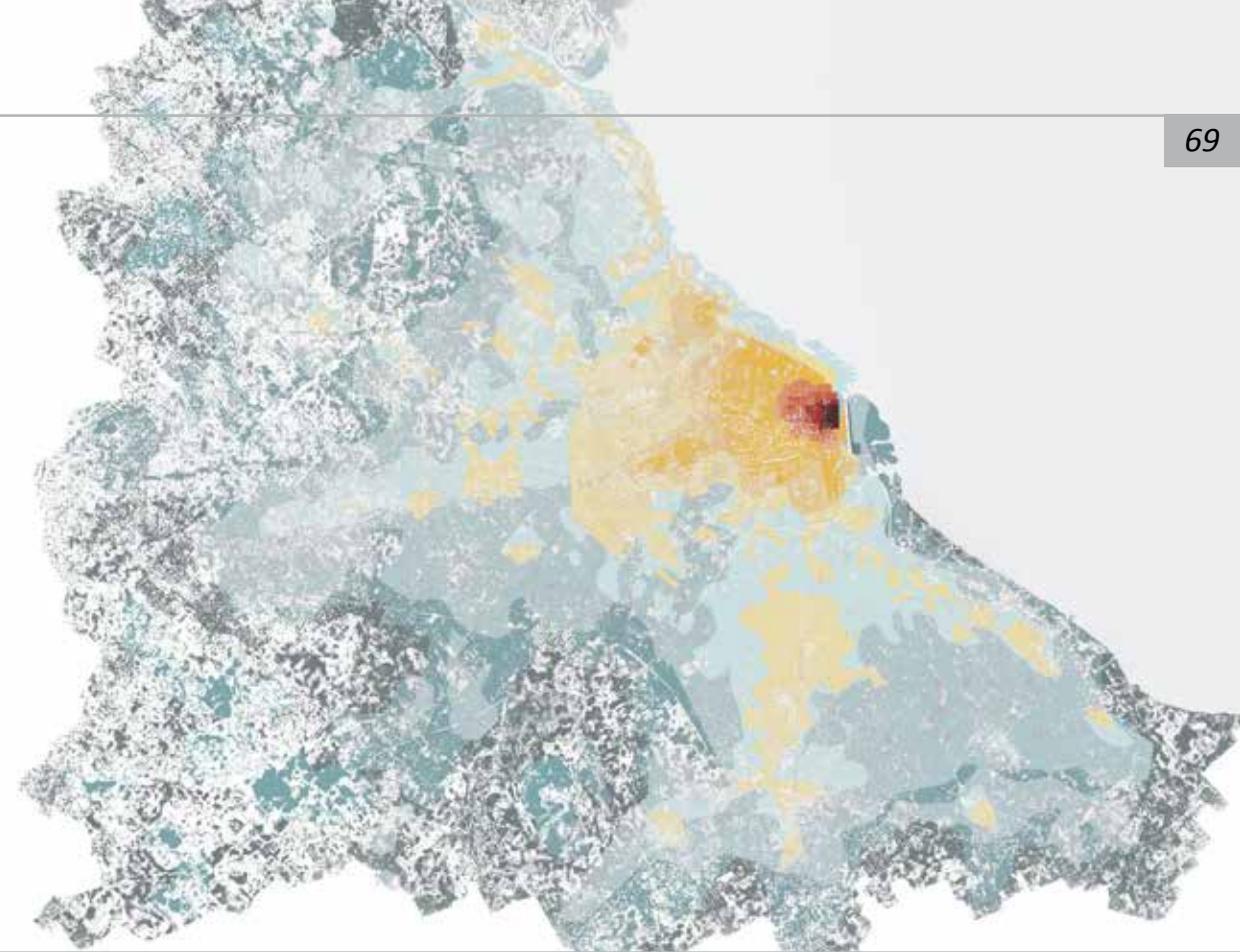


Figura 19 - Evoluzione storica della Provincia de Buenos Aires. Elaborazione degli autori, 2013.

quanto il perimetro viene tracciato seguendo una linea curva. La lunghezza invece è di circa 6,6 km, partendo dall'ultima banchina costruita del Porto Nuovo fino al quartiere Vicente Lopez, caratterizzando tutta la costa Nord.

Viene realizzato anche un progetto per lo sviluppo dell'area del Ritiro e del Porto Nuovo, considerata fondamentale per il piano, in quanto rappresenta il punto di accesso alla città e quindi alla nazione. Convergono in quest'area infatti i trasporti legati al porto di merci e passeggeri, le grandi stazioni ferroviarie dirette in tutto il paese e le grandi arterie di comunicazione stradale. Il progetto prevede la sistemazione del piazzale antistante le stazioni e la realizzazione di un nuovo quartiere nella parte inutilizzata dell'antepporto. I criteri utilizzati seguono quelli generali del piano: la ricerca estetica e la monumentalità. Viene prevista l'unione delle piazze S. Martin e Britanica, in modo da

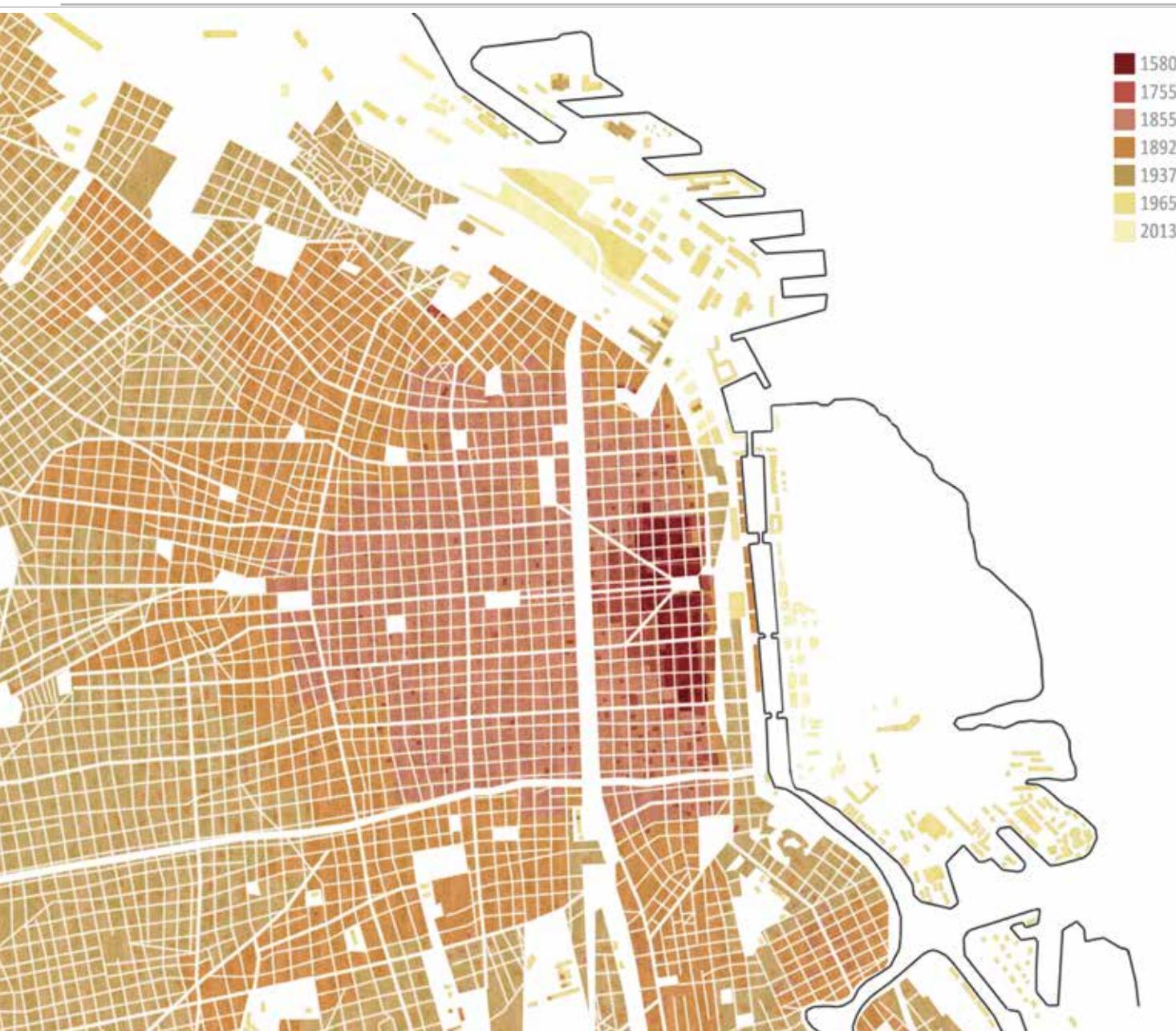


Figura 20 - Evoluzione storica del centro di Buenos Aires, Elaborazione degli autori, 2013

avere un parco regolare lungo circa 1 km dal quale, grazie al dislivello presente, sarebbe possibile vedere il Porto Nuovo e l'orizzonte sul Rio della Plata. Al termine di questo piazzale viene disegnata una strada che fiancheggia la stazione S. Martin con lo scopo di allacciarsi alla nuova avenida Costanera, che collega tramite un ponte, sopra la linea

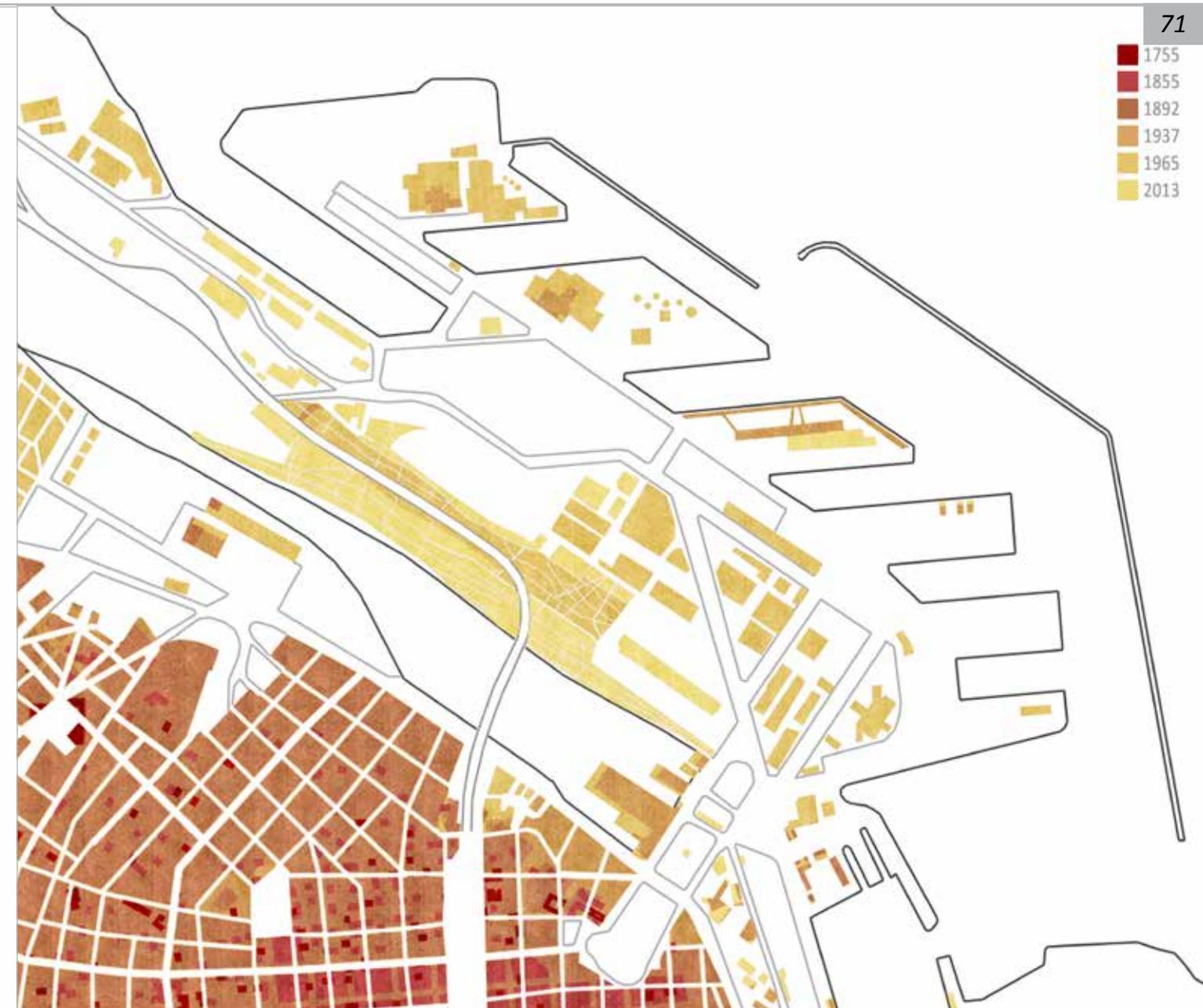


Figura 21 - Evoluzione storica del Puerto Nuevo di Buenos Aires, Elaborazione degli autori, 2013.

ferroviaria e le strade per il trasporto pesante, la città con il nuovo grande parco lungo la costa.

Il disegno dell'anteporto è direttamente connesso con quello del piazzale e si concentra nella parte Est, dove viene posizionato l'arrivo dei transatlantici nel Terminal 1.

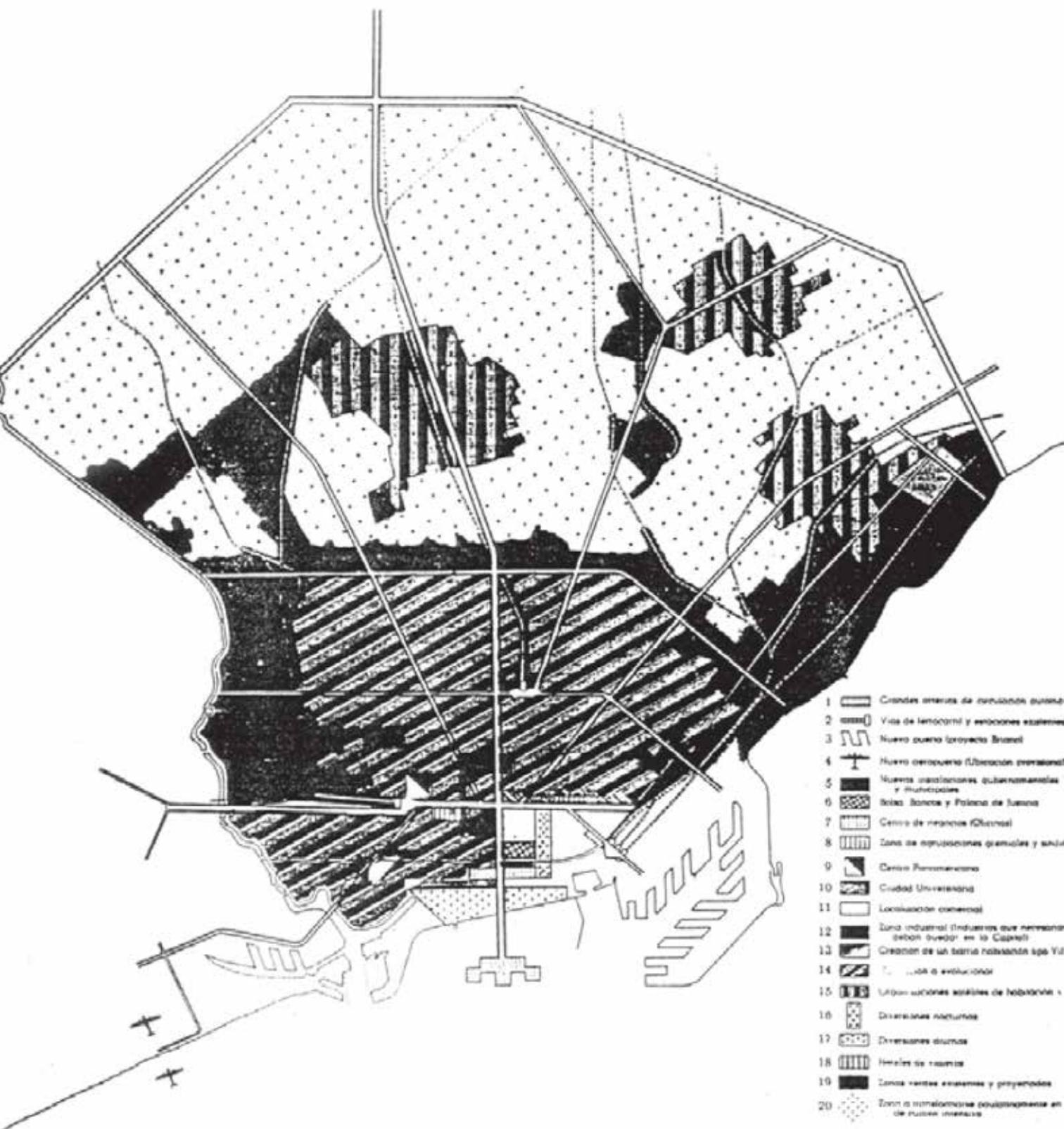
L'area viene caratterizzata da edifici simmetrici di grandi dimensioni, separati da piazze regolari, in modo da conferire all'insieme un aspetto monumentale. Per sottolineare l'importanza di quest'area vengono inseriti diversi edifici pubblici, come il museo di belle arti, l'università di scienze e di fisica, una stazione marittima e un palazzo per le esposizioni. L'area Ovest dell'anteporto viene tenuta per le funzioni portuali e viene caratterizzata da due diagonali simmetriche con lo scopo di indirizzare il traffico e che si allacciano con l'avenida Antartida che corre lungo la costa. Viene prevista l'interruzione delle linee ferroviarie dirette al porto Madero, consentendo gli accessi solamente da Nord.

Dal rilievo fotogrammetrico del 1929 si nota come il Porto Nuovo appena terminato è in funzione solo nei Terminal due e tre, mentre la zona dell'anteporto è ancora vuota. Si possono leggere invece ulteriori trasformazioni dell'area dal rilievo aereo del 1937. La piazza S. Martin e Britanica sono unificate, conformando un parco antistante alle stazioni. Il Terminal 1 è adibito a giardino pubblico, ed un percorso alberato lo collega con l'area del Retiro. L'anteporto è ancora praticamente inutilizzato, però sono stati realizzati due tracciati seguendo il progetto del 1925 e l'edificio per gli uffici di proprietà ferroviaria. Il Terminal 5 è in espansione e il Terminal 6 in costruzione per permettere l'edificazione delle centrali termoelettriche rispettivamente CHADE e CIAE. Il progetto originario del porto viene quindi modificato, arrivando ad avere sei Terminal e sei darsene, di cui l'ultima in costruzione. Si può leggere inoltre la comparsa della prima Villa Miseria, un piccolo accampamento informale nato dopo la crisi economica del '29. Nell'area del Porto Nuovo nel '31 il Governo decide di dare rifugio in alcuni capannoni

ad un contingente di immigrati polacchi. L'anno seguente nella stessa area presso l'avenida Costanera nasce un gruppo di abitazioni precarie organizzate lungo strade di ridotta dimensione orientate Nord-Sud.

La città continua a crescere vertiginosamente, arrivando ad avere 2,2 milioni di abitanti, continuando la sua espansione verso Nord e verso Ovest.

In questo periodo, nel 1929 arriva per la prima volta a Buenos Aires Le Corbusier. La sua impressione è decisamente negativa, descrivendola come la città più malata al mondo. Elabora un piano urbanistico, chiamato il *Plan Director para Buenos Aires* e pubblicato nel 1940. Cerca in questo piano di applicare i principi dell'architettura moderna, adeguandoli al contesto in questione. Una delle priorità nella pianificazione è quella di ottenere un gran numero di spazi aperti, garantendo anche le corrette aerazione ed illuminazione delle abitazioni. La città è organizzata seguendo il principio dello zoning, dividendo quindi le aree a secondo di funzioni specifiche prevalenti. Per l'area del porto prevede l'abbandono del disegno del 1925, stabilendo una lottizzazione regolare ad utilizzo delle funzioni portuarie. Le darsene vengono raddoppiate seguendo il disegno delle precedenti, ma dislocate più a Nord, sopra una nuova porzione di terra posizionata sul Rio della Plata. Prevede anche la demolizione del nuovo parco davanti al Ritiro, sostituendolo con una nuova piazza triangolare. Rimane invece il parco lineare disegnato lungo la costa Nord, al momento in costruzione. Caratterizza il disegno anche una nuova isola con funzione di centro direzionale posta assialmente rispetto al Porto Madero e collegata tramite un'unica strada. Nel centro cittadino vengono disposte tutte le funzioni amministrative, prevedendo la costruzione di nuovi edifici per accoglierle. Per il Sud della città viene pensato con funzione residenziale, cercando con nuove



edificazioni moderne di riqualificare la zona già in declino. La circolazione si concentra in quattro grandi arterie: la prima segue l'avenida de Mayo e viene prolungata fino al termine della città verso Ovest, la seconda organizza le comunicazioni Nord-Sud e ricalca l'attuale avenida 9 de Julio, la terza e la quarta invece partono dall'incontro tra queste due e proseguono diagonalmente verso Ovest.

Il rilievo fotogrammetrico del 1940 rispetto a quello precedente mostra alcuni cambiamenti nella zona del Porto Nuovo. Le centrali termoelettriche sono state completate e nel Terminal 4 è in costruzione l'Elevador de Granos, con la funzione di caricare il grano sulle navi mercantili. Oltre agli uffici delle ferrovie nella zona dell'antepuerto vengono costruite alcune fabbriche e magazzini vicino ai Terminal 2 e 3, mentre rimane per il resto ancora inutilizzato. Una linea ferroviaria è in costruzione nei pressi dei Terminal, con lo scopo di collegarli più rapidamente alle linee nazionali. La città ha superato i 2,5 milioni di abitanti e sta per superare -nel 1950- i 3 milioni.

Tra gli anni '57 e '62 viene elaborato il *Plan Regulador* per la Municipalità di Buenos Aires, sotto la presidenza del presidente Illia, originario della Valchiavenna. Gli studi del piano si dividono in preliminari, morfologici, sociologici e tematici, dove vengono espressi i progetti previsti. Vengono usate tre scale di progettazione. La prima corrisponde all'area regionale, comprendendo anche i settori rurali, la seconda all'area metropolitana, che si estende su tutto il territorio provinciale con un raggio di 30 km, e la terza all'area urbana, coincidente con i confini giuridici della città. Le analisi sottolineano lo squilibrio esistente tra il Nord e il Sud, derivati da un'espansione incontrollata della città. Riguardo

Figura 22 - Progetto di espansione e di divisione delle funzioni. Plan director para Buenos Aires, Le Corbusier, 1938

la circolazione e i trasporti invece si osserva *una disposizione radiale della rete viaria e ferroviaria concentrata nella zona portuaria*¹⁰. L'intercambio del Ritiro quindi mantiene un ruolo fondamentale negli spostamenti e nel commercio internazionale. Il sistema radiale non è comunque supportato da un adeguato sistema anulare, portando quindi spesso ad una congestione della circolazione cittadina.

Le opere proposte per l'area metropolitana sono idrauliche e di bonifica, per recuperare le aree sottoposte ad inondazioni, e strategiche, ordinando i nuclei esistenti e promuovendo piccoli centri industriali. Per la scala metropolitana, direttamente connessa con la precedente, il piano cerca di guidare lo sviluppo futuro avvenuto per ora in modo disarmonico. Vengono stabilite le aree rurali e quelle edificabili, zoonificando il territorio. Per la circolazione viene proposto un sistema integrale con l'intento di decentralizzare e semplificare gli accessi all'area metropolitana: un'autostrada della costa che collega le città di Tigre e La Plata, e un'autostrada centrale, che indirizza gli spostamenti Nord-Sud. L'area urbana viene organizzata secondo i principi dello zoning. Il settore urbano centrale, direttamente connesso con la zona del porto, assume il ruolo amministrativo. Il suo sviluppo è guidato da una strada costiera a scorrimento veloce e da una strada interna, e vengono progettati nuovi edifici a scala decisamente maggiore di quelli presenti, seguendo i principi dell'architettura moderna. Viene prevista anche l'eliminazione del Porto Madero per sostenere lo sviluppo dell'area amministrativa. Un'ultima proposta rilevante è quella della creazione di un aeroporto su un'isola a circa 3 km dalla costa Nord.

E' interessante leggere le trasformazioni avvenute nella città reale tramite il rilievo

fotogrammetrico effettuato nel 1965. Si nota la costruzione dell'attuale avenida 9 de Julio, un importante asse di circolazione Nord-Sud all'interno dell'area centrale, realizzata grazie alla demolizione di un'intera fila di isolati. L'area del porto è in completo utilizzo: le centrali elettriche sono in espansione nei Terminal 5 e 6, L'*elevador de granos* è terminato e occupa il Terminal 4 e i terminal 2 e 3 mantengono le loro funzioni. Il Terminal 1 mantiene un utilizzo a verde pubblico, anche se una parte è stata edificata, costruendo un magazzino per i servizi portuali. La darsena F, l'ultima costruita è in funzione come scalo per idrovolanti. L'area dell'anteporto è in rapida trasformazione, mantenendo però i tracciati principali fedeli al disegno del 1925, caratterizzati da due diagonali simmetriche che dividono una lottizzazione ortogonale. Sono stati costruiti alcuni edifici: il tribunale, la difesa (palazzo Libertad), l'aviazione militare (palazzo Condor), la zecca di Stato ed un ospedale. Questi edifici hanno dimensioni decisamente differenti da quelli presenti nella città, andando ad occupare praticamente un lotto a testa. Anche il loro disegno si differenzia, utilizzando una pianta libera e seguendo criteri funzionali. Altri lotti ospitano servizi legati al porto, come magazzini e depositi, mentre altri sono ancora inutilizzati.

Emerge il problema del quartiere informale Villa 31, in continua espansione. Nell'aprile del '56 viene creata la Commissione Nazionale per le *Vivienda*, che conta in Buenos Aires la presenza di 21 quartieri informali per un totale di circa 34.000 persone. La Villa 31 è la più popolosa, e si estende longitudinalmente sopra gran parte dell'area dell'anteporto nei pressi della ferrovia. Le abitazioni sono precarie e le strade sono strette e non asfaltate. Per la costa a Nord del Porto Nuovo è stato abbandonato il progetto di un grande parco come collegamento con il giardini del quartiere Palermo,

10 R. GUTIERREZ, *La ciudad y sus transformaciones*, Buenos Aires, 2001



Figura 23 - Evoluzione storica dell'area centrale e del Puerto Nuevo di Buenos Aires, Elaborazione degli autori, 2013.

ed è stato costruito un aeroporto. L'area del Ritiro e quella portuale iniziano quindi a manifestare delle grandi criticità, non ancora risolte. La ferrovia segna drasticamente una separazione con la città esistente ed una seconda linea divide ulteriormente il porto, portando ad avere uno spazio centrale segregato e problematico, conteso tra grandi edifici pubblici, depositi e quartieri informali.

Nel 1966 viene creata l'*Oficina Regional del Area Metropolitana*, sotto la direzione dell'architetto Juan Ballester Peña, con l'intento di produrre un piano regolatore per il nuovo governo militare. Dopo tre anni di lavoro viene pubblicato, nel '69, l'*Esquema Director Año 2000*. Il piano mantiene la metodologia del precedente, pianificando grandi strutture urbane e prevedendo una zonizzazione della città. Il piano utilizza una scala regionale, dovendo rispondere direttamente allo Stato centrale.

Vengono progettate, per risolvere il problema della mobilità, due autostrade in direzione Nord-Sud. La prima corre vicino alla costa e ricalca il disegno di quella concepita nel piano del '65, collegando La Plata con Zarate, passando per la Boca, l'area centrale, il Porto Nuovo e i quartieri residenziali di Palermo, Belgrano e S. Isidro. La seconda autostrada è tracciata parallela all'altra ma è disposta più internamente, non interferendo con la città costruita. Il piano rileva inoltre la crisi della configurazione monocentrica cittadina. Al posto di una crescita spontanea viene proposto uno sviluppo seguendo modelli prestabiliti. Per la regione metropolitana viene quindi concepita una nuova espansione lineare, compresa tra le due autostrade previste. Scendendo di scala viene posta attenzione anche all'area centrale della città. E' prevista un'espansione di questa verso Est, oltrepassando il Porto Madero, edificando su una porzione di terra sopra il Rio della Plata. L'area in questione, da San Telmo alla zona del Ritiro, viene inquadrata

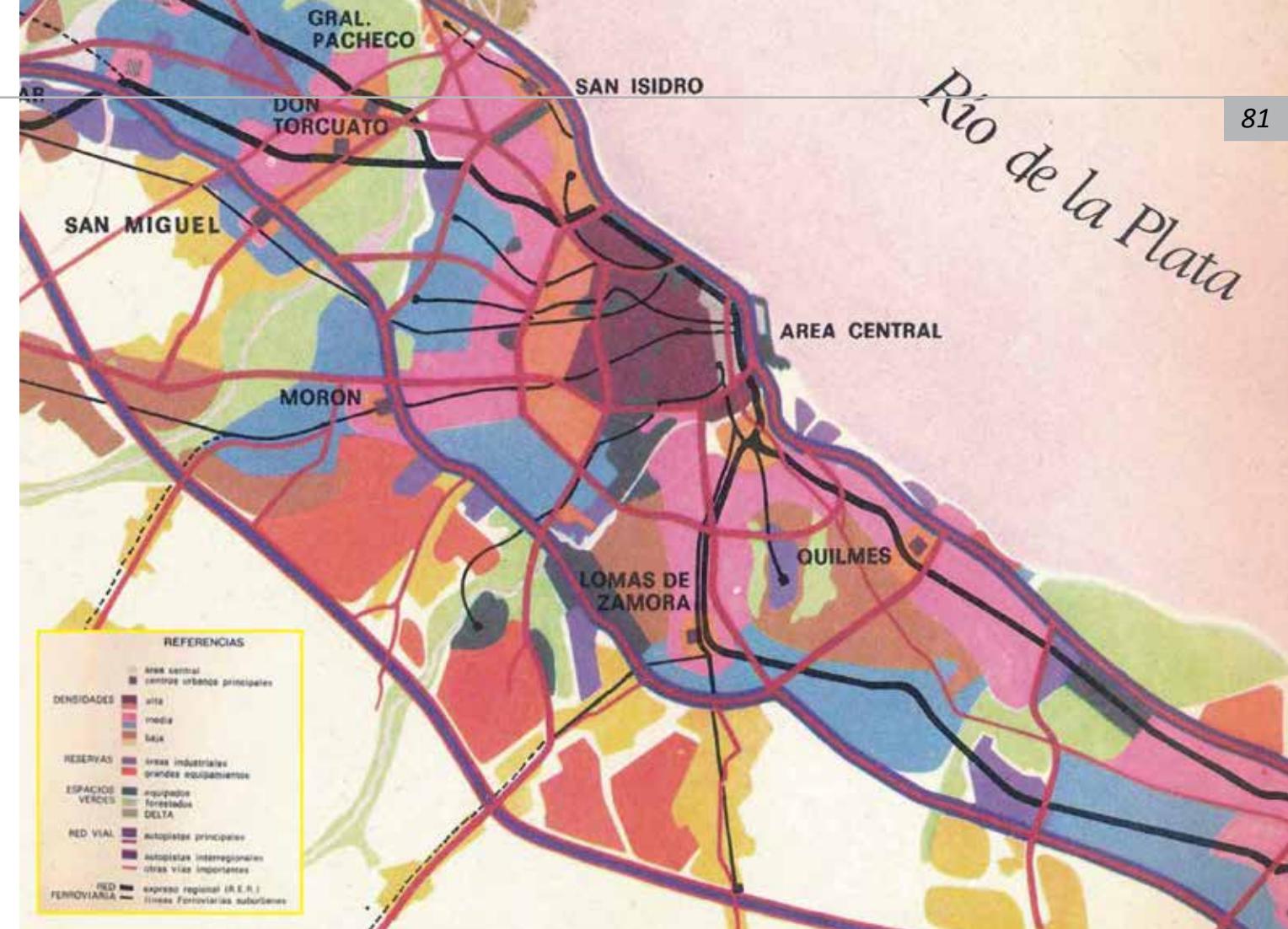
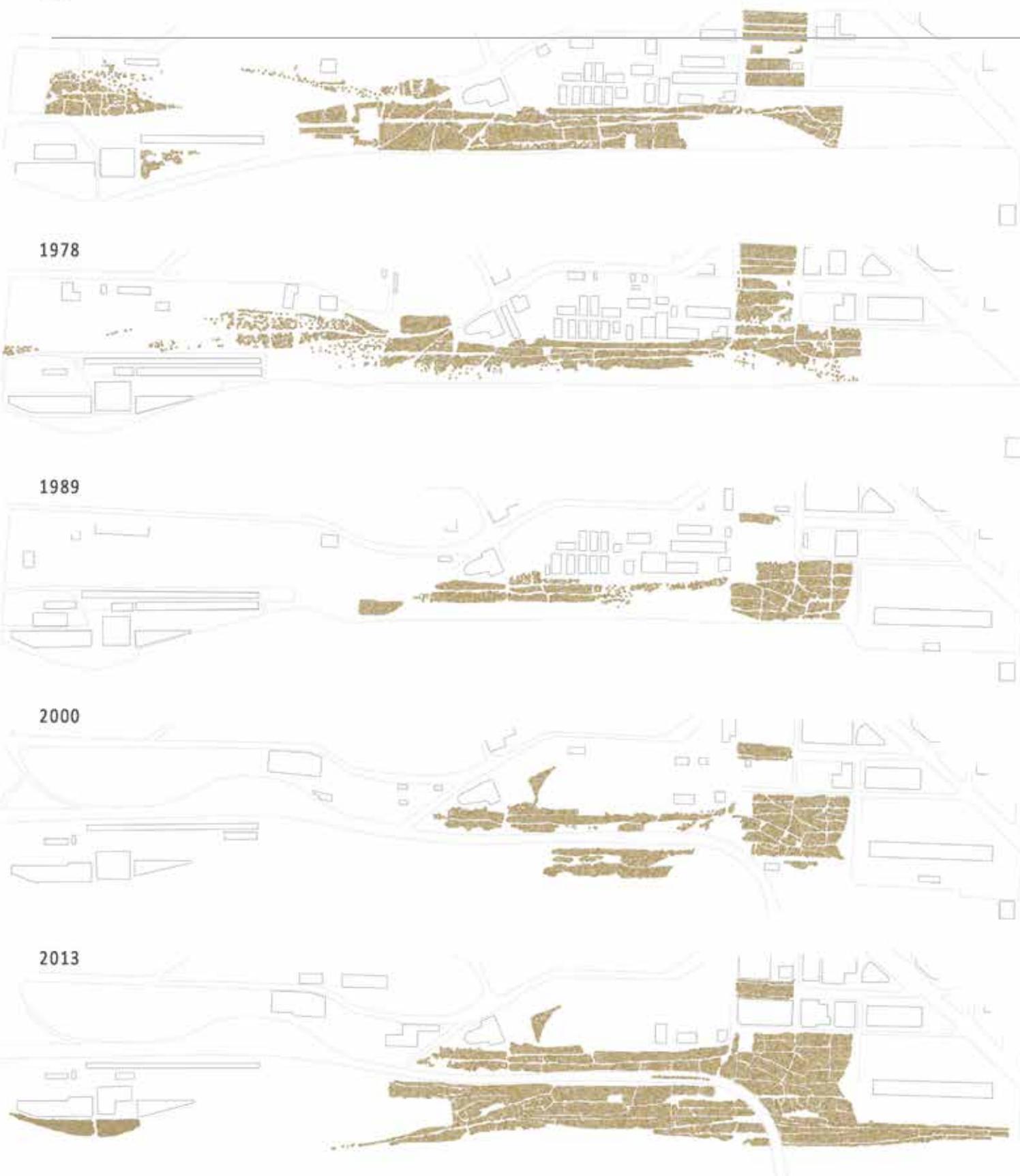


Figura 24 - Densità abitativa e sistema infrastrutturale. *Esquema director de la organizacion espacial de la region metropolitana de Buenos Aires año 2000, 1969*

ad Est dall'autostrada costiera e ad Ovest da una strada urbana a scorrimento veloce, in linea con i disegni del piano precedente. Le principali strade Est-Ovest vengono invece ridimensionate, facilitando le comunicazioni trasversali. Gran parte del nuovo settore Est è tenuto a verde, anticipando la futura riserva naturale. L'area del Ritiro e del Porto viene ridisegnata, essendo un'area ad alto valore e totalmente non risolta. Per iniziare viene concepito lo spostamento delle stazioni, abbattendo due delle presenti, arretrando la stazione Mitre e costruendo le nuove in centro, a Nord del palazzo del Governo (Casa Rosada), in modo da poter far coincidere il tracciato ferroviario con



quello autostradale. Nel punto del Ritiro viene pensato un tunnel di circa 700 metri, al termine del quale si ottiene l'allacciamento della via 9 de Julio all'autostrada. In questo modo è possibile pianificare l'espansione urbana verso il porto su terreni ad alto valore immobiliare. Il parco della piazza Britanica, antistante alle stazioni, viene mantenuto e ampliato. Viene disegnata anche un'altra area verde perpendicolare a quest'ultima e posta tra la città e il porto, prevedendo quindi la demolizione degli edifici presenti e della Villa 31.

Nel 1971 viene redatto un piano dall'architetto Juan Kurchan con lo scopo di permettere lo sviluppo della zona Sud della città, limitrofa al centro. Il piano si concentra su due settori cittadini adiacenti. Per il primo, a Sud di avenida Belgrano si prevede un uso del suolo misto, residenziale e commerciali, con l'inserimento di parchi realizzati grazie a demolizioni di interi isolati. Per il secondo, coincidente con il Puerto Madero, viene prevista l'espansione del settore terziario, organizzata sulla città esistente e su una nuova isola artificiale.

Agisce invece su scala regionale il piano *Estudio del sistema Metropolitano Bonarense*, redatto per la Provincia di Buenos Aires dagli architetti Morey e Morea. Come nei piani precedenti si cerca di frenare lo sviluppo radiocentrico della città, promuovendo una crescita lineare lungo la costa o attorno a nuovi nuclei satelliti. L'autostrada costiera Nord-Sud mantiene il ruolo fondamentale, regolando la mobilità cittadina e provinciale. Dal rilievo fotogrammetrico del 1978 è possibile comprendere le realizzazioni effettuate. A livello di infrastrutture si può vedere come l'autostrada costiera proveniente da La Plata non sia stata terminata come da progetto, ma superato il Riachuelo si inserisce nell'avenida Brown. Lungo tutto il Puerto Madero corre una strada urbana a rapido

1929



1965



85

1937



1989



Figura 26 - Confronto rilievi fotogrammetrici, 1929 - 1937 - 1965 - 1989. Archivio CeDIAP.

scorrimento che indirizza verso Nord lungo la Costanera passando dal Puerto Nuevo. L'apertura dell'avenida 9 de Julio è quasi completata e la strada parte dall'altezza di avenida Santa Fe e termina con avenida Cochabamba. In questo modo vengono organizzati gli spostamenti Nord-Sud all'interno della città, come previsto dai piani del '65 e del '69. L'area del Ritiro inizia a conformarsi come area terziaria e amministrativa. L'alto valore dei terreni porta alla costruzione di edifici a torre, orientati liberamente, senza seguire la maglia cittadina ortogonale. Il settore oltre le stazioni però continua a manifestare delle problematiche. I lotti sono quasi completamente edificati da edifici pubblici, ma il quartiere informale Villa 31 è rimasto. Al suo interno nel 1971 vengono sancite 16.000 persone, in continuo aumento. Nel 1978, per ospitare i mondiali di calcio, *il Governo Militare promuove delle manovre per demolire i quartieri informali nel Nord della città e ricollocarne forzatamente la popolazione a Sud*¹¹, in modo da poter ottenere una città all'apparenza senza problemi. La Villa Bajo Belgrano, nei pressi dello stadio, viene distrutta completamente, mentre nella Villa 31 si produce un radicamento e le operazioni procedono con difficoltà. Gran parte del quartiere informale viene comunque demolito. Dal confronto con il rilievo fotogrammetrico del '65 si può leggere un'iniziale crescita della Villa 31 verso Plaza Britanica, in direzione Sud-Est, ed una successiva demolizione di una parte consistente dell'accampamento. Precisamente sono state demolite tutte le abitazioni ad una distanza di 100 metri dai binari ferroviari, per una lunghezza di circa 1 km. Viene demolita interamente anche la parte terminale situata più a Nord, nel quartiere di Palermo. Il progetto di spostare le stazioni di testa dal Ritiro al centro non è stato attuato e la linea ferroviaria lungo

il Puerto Madero è inutilizzata, essendo stato interrotto il collegamento in direzione Nord.

Nel 1976 viene realizzato il *Plan de Autopistas Urbanas*, un progetto realizzato per la Giunta Militare che propone una rete di strade urbane a scorrimento veloce interne alla città per un totale di circa 74 km. Delle nove linee progettate ne vengono realizzate solamente due nel 1978, di cui una orientata Est-Ovest all'interno del centro storico, portando quindi a numerose demolizioni e all'apertura di un dibattito sulla protezione storica. Nel piano è presente anche la AU2, che ricalca il tracciato ideato nel piano regolatore precedente: allaccia il Nord con il Sud costeggiando la riva e passando per l'area del Ritiro, del Puerto Madero e della Boca.

Nel 1980 viene redatto il progetto *Extension del area central*, che coniuga il ridisegno del Puerto Madero, la cui attività è del tutto superflua per i servizi portuari, con la realizzazione di una nuova porzione di terra di grandi dimensioni sopra al Rio della Plata. Questo nuovo settore è posizionato ad Est rispetto al centro, come già era previsto nel piano regolatore del '69 e nella proposta per la riqualificazione dell'area Sud. Questa proposta prevede il mantenimento dei docks e delle darsene del porto anche se con nuove funzioni. Adiacente alle dighe sul lato Est viene disegnato un nuovo quartiere residenziale che mantiene la griglia e le dimensioni della città storica, relazionandosi direttamente con essa. La porzione restante del nuovo terreno viene adibito a parco, le cui vie di circolazione derivano dal prolungamento di quelle del quartiere antistante. Con questo progetto viene quindi proposto un nuovo rapporto tra la città e il Rio: quest'ultimo sempre più lontano ma adiacente ad una nuova area pubblica. Rimane comunque l'autostrada costiera, che separa inevitabilmente quest'area e quella del

11 M. GUTMAN, *Buenos Aires 1536-2006. Historia urbana del area metropolitana*, Buenos Aires 2007



Figura 27 - Riqualificazione urbana e divisione delle funzioni. Esquema de propuesta urbanistica para el Sur, incluyendo Puerto Madero y la extension sobre el Rio de la Plata, 1978.

Puerto Nuevo dalla città consolidata.

Nel 1983 si assiste alla fine della dittatura e al ripristino della democrazia. Una delle iniziative urbanistiche promosse dal nuovo Governo è la promozione del concorso nel 1986 *20 Ideas para Buenos Aires*. Il bando viene elaborato dall'architetto Dardo Cuneo, allora presidente del Consiglio della Pianificazione Urbana, e prevede una sintesi dell'evoluzione urbanistica della città oltre che alla realizzazione di venti progetti realizzati da diversi architetti su aree problematiche o ancora non risolte. I punti cardine dei progetti sono il recupero dell'identità urbana, la definizione dello spazio pubblico e l'abbandono dello zoning, evitando quindi la realizzazione di quartieri monofunzionali.

Un progetto riguarda la nuova porzione di terreno progettata ancora dalla giunta militare, mantenendo il tema del parco lungo la costa e diminuendo l'edificazione di nuovi edifici.

Un progetto riguarda anche l'area del Retiro, proponendo un intervento a grande scala. Viene infatti prevista la realizzazione di un nuovo complesso residenziale e terziario a ponte sopra i binari ferroviari, organizzato seguendo una griglia quadrata di lato 500 metri. Questo nuovo complesso si pone da tramite tra la città e la zona portuaria, rispondendo anche all'esigenza speculativa di poter costruire vicino al quartiere di Recoleta, dove il valore dei terreni è tra i più alti della città. La Villa 31 scompare, per lasciar posto oltre che alle nuove costruzioni, anche ad un parco lineare lungo la costa. Il progetto dell'estensione dell'area centrale del 1980 rimane in attuazione fino al 1984, quando vengono sospesi i lavori. La grande porzione di terreno prevista e in gran parte realizzata utilizzando il materiale derivante dalle demolizioni per le autostrade urbane è quindi ormai una realtà. Nel 1986 si decide di mantenerla come riserva naturale, proibendo l'edificazione sopra ad essa. La città ottiene quindi un grande spazio pubblico, ma il rapporto con il Rio della Plata viene decisamente modificato.

Il rilievo fotogrammetrico del 1989 mostra i cambiamenti della città e lo stato dei progetti in corso. L'autostrada costiera non è ancora stata prolungata all'interno della città, e la viabilità principale continua ad essere concentrata tra l'avenida Huergo, parallela al Puerto Madero e l'avenida 9 de Julio. Quest'ultima è stata prolungata verso Nord, fino all'incontro con la barriera ferroviaria. Nella zona del Retiro sono in costruzione ulteriori edifici a torre, caratterizzando così sempre più l'area come terziaria. A Nord rispetto alle stazioni terminali continua invece l'edificazione di edifici pubblici e per i servizi

portuari. Vengono realizzati la stazione degli autobus, adiacente la Stazione S.Martin, la Gendarmeria e l'edificio delle Poste. Queste realizzazioni portano alla demolizione di gran parte della Villa 31, che però resiste, mantenendo i settori di prima fondazione e una porzione parallela ai binari ferroviari. I settori più a Nord sono stati sostituiti da un'area per il deposito dei container. Anche i settori compresi tra avenida Prefectura Naval Argentina e avenida Ramon Castillo sono stati nettamente ridimensionati, lasciando spazio ad edifici produttivi. L'ultimo cambiamento notevole dell'area riguarda il Terminal 1, che perde completamente la sua funzione pubblica diventando un'area per lo smistamento dei container.

L'area portuale, per la sua estensione e la sua frammentarietà continua a non essere risolta, e nel 1992 viene bandito un concorso nazionale dalla Municipalità in accordo con la Società Centrale degli Architetti per la riqualificazione dell'area del Puerto Madero. Come previsto dal programma, i tre vincitori ottengono il compito di elaborare un progetto definitivo, completato nell'Ottobre dello stesso anno. Il progetto propone uno sviluppo dell'area integrando diverse funzioni. Le darsene vengono mantenute e organizzano longitudinalmente il disegno. La prima e la seconda rimangono vuote, mentre nella terza è previsto un nuovo ponte pedonale (disegnato in seguito da Calatrava) con una funzione più simbolica che logistica, e nella quarta viene inserito uno yacht club. I docks caratteristici vengono conservati e rifunzionalizzati, accogliendo bar e ristoranti con l'intento di rendere l'area turistica e ricreativa. Il settore Est rispetto alle darsene viene urbanizzato, prevedendo l'edificazione di abitazioni di altezza contenuta, spazi commerciali e centri sportivi. Nella parte meridionale invece vengono inseriti degli edifici a torre, con funzione terziaria e residenziale.

Gli anni '90 portano alcuni cambiamenti per l'area Retiro e Puerto Nuevo. Nel 1995 viene elaborato il documento *Analisi Integral del Conurbano Bonarense* per la Provincia della città, dove vengono analizzate e studiate le varie problematiche della città e dell'hinterland. Le proposte del piano cercano di preservare il territorio agricolo, porre un fine allo spopolamento in corso e terminare la costruzione di strade a scorrimento veloce. E' quindi del 1996 l'inaugurazione dell'autostrada Umberto Illia. Questa prolunga la strada 9 de Julio, soprelevandola oltre la linea ferroviaria e indirizzandola a Nord lungo la costa.

La villa 31, di nuovo in rapida crescita, viene divisa all'interno dalla nuova infrastruttura, che la taglia longitudinalmente. I settori a Nord vengono demoliti per lasciare spazio a strutture produttive, ma il quartiere informale torna ad espandersi in direzione della ferrovia.

Inizia anche il dibattito sul progetto chiamata *Proyecto Retiro*, che contempla l'urbanizzazione di 75 ettari di terreni ferroviari e portuari, costruendo una nuova stazione di interscambio più a Nord, raggruppando così i trasporti su treno, autobus e metropolitana. Il progetto prevede la realizzazione di linee sotterranee, di hotel di lusso, centri amministrativi e culturali (recuperando le stazioni esistenti), sviluppando così al più possibile un'area a ridosso del centro e decisamente non risolta. L'approvazione avviene nel 1998, contemporaneamente a quella di un piano per alloggi popolari nel Sud della città, in quanto la Villa 31 non viene considerata nei disegni, con la giustificazione che i terreni non sono di proprietà degli abitanti.

Con l'arrivo l'anno seguente di Anibal Ibarra al governo della città il progetto viene sospeso ridefinito, dando meno spazio alla speculazione e prevedendo un'integrazione

con un progetto di edilizia popolare per gli abitanti della Villa 31.

Negli anni 2000 vengono elaborati dal Governo cittadino diversi piani dove emergono una nuova visione della città e nuove strategie d'intervento. Il primo piano prodotto è il *Plan Urbano Ambiental* nel 2000 e si basa sul concetto di sviluppo sostenibile, promuovendo la crescita e l'equità sociale. Le analisi evidenziano la necessità di approcciare il problema a scala metropolitana, di migliorare la rete di trasporti decongestionando l'area centrale e di lavorare sulle differenze Nord Sud, intervenendo sullo spazio pubblico e le aree verdi, arginando quindi l'aumento delle tensioni e le fratture sociali in aumento. Vengono quindi prevista la pedonalizzazione di numerose vie centrali e la piantumazione di alberi in tutta la città. Un'altra proposta del piano è un sistema di mobilità integrato per merci e passeggeri, migliorando i servizi ferroviari e portuali.

Nel 2007 viene realizzato per il Governo della Provincia di Buenos Aires il piano chiamato *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Le tematiche riprendono quelle del piano precedente, e si concentrano sulla crescita sostenibile, affrontando i problemi ambientali e la segregazione socio-territoriale. Viene posta attenzione al sistema dei trasporti, puntando a una sua espansione e ristrutturazione e creando un ente coordinatore dei trasporti metropolitani.

Nel 2008 viene redatto il *Plan Urbano Ambiental* con l'intento di sintetizzare i precedenti ed esprimere obiettivi concreti e specifici. Si persegue una città integrata, con minori differenze Nord Sud, policentrica, promuovendo una rete di centri secondari, e sostenibile, integrando lo sviluppo delle aree verdi con il recupero dei quartieri informali. L'anno seguente viene quindi approvato il progetto di Javier Fernandez Castro per la

riqualificazione della Villa 31, anche se i lavori non sono mai iniziati.

Nel 2010 viene approvato il *Plan Estratégico Buenos Aires*. I punti principali su cui si fonda, in linea con i precedenti, sono quelli di dare priorità al trasporto pubblico e alla connettività dell'area metropolitana, di recuperare lo spazio pubblico e i quartieri informali. Vengono quindi lanciati numerosi concorsi e piani specifici tra cui, nei pressi dell'area del Retiro quello per il recupero della Darsena Nord e per un nuovo centro di esposizioni fieristiche, cercando così di riqualificare l'area.

Il problema della Villa 31, in continua espansione, però non è ancora stato risolto, così come quello della congestione del traffico nella zona e della frattura tra il Puerto Nuevo e la città.



Figura 28 - *Divisione delle funzioni e sistema infrastrutturale, Modelo territorial Buenos Aires 2010-2060, 2010.*

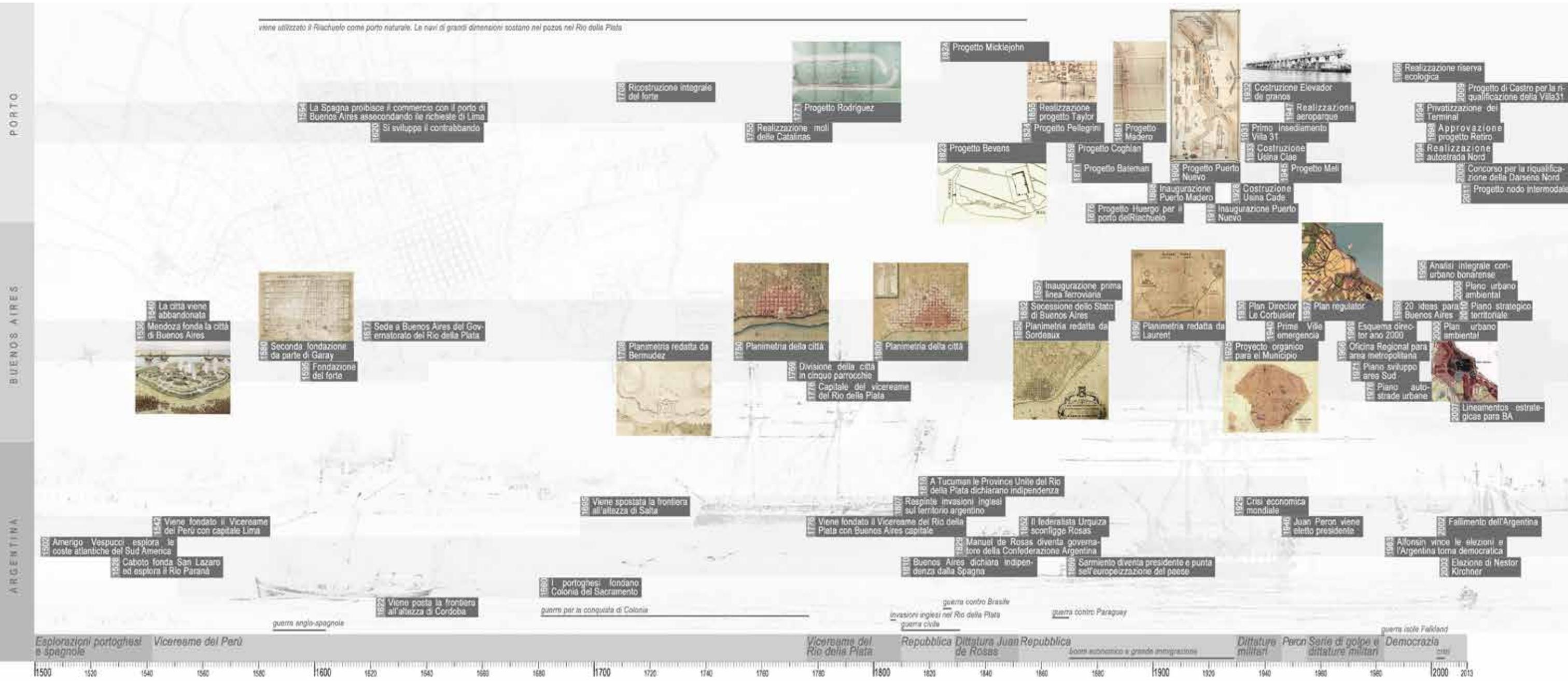


Figura 29 - Schema riassuntivo della storia di Buenos Aires e del Puerto Nuevo. Elaborazione degli autori.

1.4 - LA PIANIFICAZIONE URBANA ATTUALE: “EL PLAN ESTRATEGICO BUENOS AIRES 2010”

Nel 2010 viene approvato dal Consejo de la Ciudad Autonoma il *Plan Estrategico Buenos Aires*. I punti principali su cui si fonda, in linea con i precedenti, sono quelli di dare priorità al trasporto pubblico rispetto a quello privato e alla connettività dell'area metropolitana con la regione, di recuperare spazio pubblico e verde urbano e i quartieri informali. Vengono quindi lanciati numerosi concorsi e piani specifici tra cui, nei pressi dell'area del Retiro quello per il recupero della Darsena Nord e per un nuovo centro di esposizioni fieristiche, cercando così di riqualificare l'area.

Il Piano Urbanistico ha inoltre come caratteristica innovativa il tentativo di incentivare una politica di stato che trascenda la visione di un governo prestabilito e unitario, con l'intenzione di esprimere tutti i comuni denominatori della società civile. In questo senso, le linee guida che lo definiscono mantengono un alto livello di generalità, coprendo con notevole ampiezza i temi trattati, nati dal consenso delle diverse organizzazioni coinvolte nella sua redazione. Nella visione della città desiderata il Piano individua dodici punti strategici cardinali.

Città equa e inclusiva: per mettere i riflettori su infanzia e adolescenza come una priorità della politica sociale, garantendo l'accesso agli alloggi e condizioni di habitat, promuovere la piena occupazione e l'occupazione formale, integrare le persone con disabilità e gli adulti e gli anziani, di eliminare le disuguaglianze strutturali della città e garantire riforma fiscale con l'accento sulla equità, progressività e della capacità fiscale.

Città ambientale: considerare la cura dell'ambiente come bene culturale, con il

miglioramento della qualità ambientale attraverso l'adozione di strumenti di mitigazione delle emissioni e di strategie adatte all'adattamento ai cambiamenti climatici, incorporando nuovi strumenti di incentivazione economica per la cura ambientali.

Città accessibile: per recuperare, organizzare e mantenere lo spazio pubblico in funzione della diversità, l'inclusione e l'equità, articolare il sistema di trasporto collettivo integrato con la regione metropolitana, prioritizzare l'economia dei trasporti pubblici e cercare un equilibrio tra economia e qualità ambientale¹.

Città sicura: per garantire la sicurezza pubblica; dare rilevanza alla prospettiva di genere nelle politiche di sicurezza, e rendere accessibile l'erogazione di servizi di giustizia per tutti.

Città promotore di salute: in cui il sistema di assistenza sanitaria sia il pensiero universale e sostenibile per la salute come un diritto e non un privilegio, garantendo l'accessibilità per tutti i cittadini, con priorità nell'attenzione ai bambini, alle donne e agli anziani.

Città produttiva, creativa e di innovativa: per attirare attività ad alto valore aggiunto, e in grado di creare nuove idee, con nuovi fulcri di sviluppo produttivo-creativo che promuovano la fioritura del tessuto imprenditoriale innovativo e consentano di ottenere un fattore differenziale².

Città promotrice della conoscenza: per prendere e garantire la qualità dell'istruzione pubblica come un diritto umano fondamentale, e che, insieme con la cultura, la scienza e la tecnologia, diventano strumenti perequativi opportunità per tutti.

Città progettuale: per ri-strutturare la pianificazione urbanistica in modo da realizzare

¹ Trad. Da *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*, Ministero de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009.

² Ibid.

una città più equilibrata, sostenibile con una migliore qualità della vita, riconvertendo, recuperando e adattando gli spazi dismessi e le grandi infrastrutture come le aree portuali ed aeroportuali, incrementando le politiche per la protezione del patrimonio naturale e culturale e ridisegnando la città con la prospettiva delle generazioni future.

Città della gestione associata e della partecipazione dei cittadini: al fine di incoraggiare il monitoraggio e il controllo dei fondi pubblici cittadini, rafforzare i meccanismi di partecipazione sociale per incrementare il processo di decentramento, modernizzare le strutture statali, professionalizzare il settore pubblico e promuovere riforme per una politica di maggiore trasparenza³.

Città metropolitana: per tendere verso l'interazione completa tra regione e Capital Federal, elaborando congiuntamente politiche volte a risolvere i problemi comuni al fine di ottimizzare gli investimenti pubblico-privato.

Città Capitale Federale e autonoma: per continuare gli sforzi fatti a far sì che Buenos Aires si possa sedere in condizioni paritarie alla tavola delle sue sorelle, le province argentine, rafforzando così il suo ruolo nel sistema governativo federale, e allo stesso tempo, in maniera da stabilire con la nazione un rapporto maturo e costruttivo che permetta di porre gli interessi del pubblico sopra ogni cosa.

Città nel mondo: per inserire la città di Buenos Aires nel panorama internazionale come leader nella regione, sfruttando le sue principali potenzialità competitive: culturali, educative, infrastrutturali e di integrazione etnica e religiosa, in modo da renderla una calamita per il turismo e gli investimenti esteri.

A questo scopo il Consejo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha sviluppato una

serie di linee guida di politica statale, in modo da approfondire e ampliare la prospettiva internazionale della città:

1. Prospettiva metropolitana nelle politiche pubbliche.
2. Pieno funzionamento dei distretti come unità di gestione politica e amministrativa.
3. Riforma dello Stato e la professionalizzazione della pubblica amministrazione.
4. Sviluppo della pubblica sicurezza.
5. Riforme politiche in conformità con i mandati costituzionali.
6. Consacrazione della piena autonomia della città di Buenos Aires.
7. Infanzia come priorità nelle decisioni di politica sociale.
8. Sistema universale e sostenibile di assistenza sanitaria.
9. Educazione come per lo sviluppo culturale e tecnologico.
10. Piano strategico come sistema di pianificazione della città.
11. Valutazione ambientale strategica.
12. Mobilità sostenibile.
13. Equità sociale attraverso il contributo fiscale.
14. Sostenibilità degli investimenti pubblici tramite la cooperazione del settore privato.
15. Creatività e innovazione come paradigma culturale e produttivo.
16. Sviluppo produttivo per l'inclusione sociale.

³ Ibid.



2. STATO ATTUALE E PROSSIME EVOLUZIONI DELL' AREA "PUERTO NUEVO - RETIRO"

2.1 - LOCALIZZAZIONE DELL'AREE PORTUALI NELLA CITTA' DI BUENOS AIRES

Le attività portuali presenti nella città di Buenos Aires sono dislocate principalmente in tre zone differenti della costa est affacciata sull'estuario del Rio della Plata e si sviluppano occupando la quasi totalità del fronte fluviale antistante alla città consolidata. Si differenziano per modalità di connessione viabilistica con il centro cittadino e il conurbano metropolitano e si suddividono per ambito commerciale e tipologia di

merce trasportata.

La zona sud, separata dalla Capital Federal de Buenos Aires dalla foce del fiume *Riachuelo*, è denominata *Dock Sur* e ospita i moli e le darsene maggiormente dedicate al trasporto e alla lavorazione dei derivati del petrolio. Si caratterizza per la presenza di numerosi centri di lavorazione e stoccaggio che, uniti alla presenza dell'*Autopista Buenos Aires-La Plata* che attraversa l'area in direzione nord-sud, determina un generale abbassamento delle qualità urbana oltre che ambientale dei quartieri *Las Torres*, *Villa Tranquilla* e *Isla Maciel* adiacenti alla zona portuale sud, fatta eccezione del quartiere storico de La Boca che attualmente trae beneficio dalla sua vocazione turistica¹.

La fascia costiera prospiciente ai quartieri di fondazione storica della città (*San Telmo*, *Montserrat*, *San Nicolas*, *Retiro*), compresi fra l'arteria di viabilità urbana Avenida 9 de Julio a ovest e il Paseo Colon a est, accoglie invece il sistema lineare di quattro darsene in successione lunghe 570 metri e larghe 160 di cui si compone il Puerto Madero che a seguito di un recente intervento di riqualificazione e di rifunzionalizzazione ha perso la sua prerogativa di porto commerciale per accogliere ora attività portuali di tipo sportive e ricreativo. Da Avenida Cordoba a nord si estende per tre chilometri e mezzo, fino a incontrare a sud lo svincolo tra le autostrade 25 de Mayo e Buenos Aires-La Plata, ponendosi come fronte principale di contatto fra la città e il Rio. Questa connessione viene però fortemente compromessa dalla presenza del Paseo Colon e dell'Avenida Huergo, due strade caratterizzate dall'alta percorrenza di veicoli pesanti per il trasporto dei containers, che separano in maniera netta i quartieri adiacenti a Plaza de Mayo e a Casa Rosada sia dai moli ovest del Puerto Madero, di notevole

¹ Da *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*, Ministero de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires 2009.



Figura 30 - Localizzazione delle aree portuarie e dei quartieri adiacenti, Buenos Aires. Elaborazione degli autori.

pregio architettonico, riqualificati nell'ultima decade a edifici residenziali e locali per la ristorazione e l'intrattenimento, sia dai quartieri a ovest delle darsene, di nuova costruzione e con alto valore immobiliare, caratterizzati soprattutto da edifici sviluppati in altezza e destinati a uso terziario e residenziale. Per queste ragioni l'intero quartiere *Puerto Madero* si pone oggi come una parte della città con un alta attrattiva turistica, grazie anche alla recente costruzione del "*Puente de la Mujer*" ad opera dell'architetto spagnolo Santiago Calatrava, che non riesce però a stabilire un contatto solido ne con la città ne con il fronte fluviale. Infatti il settore urbano è delimitato a est dall'Avenida Costanera Sur affiancata da un *paseo* pedonale che fino agli anni '80 si estendeva per due chilometri di lunghezza a contatto con la riva del Rio de la Plata.

Oggi, a seguito di una costante fenomeno naturale di sedimentazione del materiale trasportato dal fiume unito alla massiccia opera di terrapieno con i detriti dalle grandi opere infrastrutturali come lo scavo delle linee metropolitane o la costruzione dell'autopista Buenos Aires-La Plata, il percorso lungofiume è separato dalla riva da una penisola larga un chilometro e mezzo che estendendosi per tutta la lunghezza della Avenida Costanera Sur ospita una riserva naturale di 353 ettari di superficie. La presenza della *Reserva Ecológica* risulta essere molto importante per le dinamiche ambientali della città, ma la sua collocazione attuale nega una volta di più il rapporto che Buenos Aires dovrebbe avere con il Rio de La Plata².

A nord dell'Avenida Cordoba, come congiunzione tra il Puerto Madero e il Puerto Nuevo, si articolano i moli della Darsena Norte separati dal Barrio Retiro da tre vie caratterizzate da un traffico molto intenso: Avenida L. Pelotudo Alem, Avenida Eduardo

Madero e Avrvida Antartida Argentina. Affacciate su questo bacino artificiale si trovano la sede della Marina Militare Argentina, un sistema di banchine per l'attracco di barche da turismo e gli scali di partenza delle principali compagnie di trasporto fluviale di breve e media distanza che collegano la Capital Federal a le principali città sulle coste dell'Uruguay. In questa area si concentrano infatti i principali nodi di trasporto fluviale, su rotaia e su gomma di merci e passeggeri come le tre stazioni di testa delle linee ferroviarie Retiro, San Martin e Mitre, lo svincolo dell'Autopista Arturo Illia, l'Avenida Ramon Castillia e l'Avenida Costanera e la stazione terminal degli autobus di media e lunga percorrenza provenienti dalle provincie e dalle nazioni confinanti all'Argentina³. Il terzo centro portuale della città, il *Puerto Nuevo*, si estende poco più a nord di questi fulcri infrastrutturali che lo dividono dai quartieri ad alto valore immobiliare di Recoleta e del Retiro. E' costituito da due settori principali, l'Anteporto che comprende i binari e gli scali ferroviari, tra cui da alcuni decenni si è sviluppato un grande quartiere informale denominato Villa 31, e alcuni edifici di interesse pubblico e militare come il tribunale militare, la sede delle poste, della gendarmeria nazionale e la zecca di stato. Il fronte portuale si estende invece per tre chilometri e mezzo di costa con un sistema di sei moli e sei darsene parallele sviluppate da est-ovest e disposte a spina di pesce.

2 J. A. BALLESTER, *Area metropolitana de Buenos Aires, Problemas y soluciones*, ivi 1985

3 Da *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*, Ministerio de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires 2009

2.2 - DESCRIZIONE DELL'AREA "PUERTO NUEVO – RETIRO"

Il settore urbano nord-est della città, identificabile con le zone occupate dal quartiere Retiro e dal porto commerciale, su cui si focalizza questa tesi, costituisce una unità funzionale ad alta complessità all'interno di Buenos Aires dovuto a una confluenza di attività e differenti linee di trasporto che conformano uno spazio di intercambio modale di beni, prodotti e persone sia a livello urbano che interurbano. Si tratta di un'area di notevole dimensione, circa 420 ettari, in attesa di una generale riconversione funzionale, che determinano un importante collegamento territoriale tra l'area centrale della città e l'asse di urbanizzazione nord dei quartieri San Isidro e Venente Lopez oltre che essere la zona potenzialmente privilegiata per il l'interfase tra Rio della Plata e la città⁴.

Per un'agile comprensione l'intera area è suddivisibile in differenti ambiti a seconda della caratteristica morfologica, tipologica e dalla funzione predominante: i quartieri residenziali di alto valore immobiliare del Retiro e de La Recoleta dove sono presenti anche alcuni edifici di importante attrattiva pubblica come il Centro Espositivo della città, diverse sedi dell'università pubblica, la Biblioteca Nazionale, alcuni centri culturali, il cimitero monumentale cittadino e il museo di belle arti; lo spazio occupato dalle tre stazioni ferroviarie di Mitre, Belgrano e San Martin e relativi binari; l'insediamento informale denominato Villa 31 che attualmente ospita circa 28.000 persone; la zona detta Antepuerto dove sono collocati alcuni edifici di interesse pubblico, giuridico e militare come l'Hotel de Inmigrantes, la zecca, lo stato maggiore della forza aerea, al

⁴ A. COLLIN DELAVALD, *Espace et pouvoir dans la restructuration de l'aire métropolitaine de Buenos Aires*, in *L'Information Géographique*, vol. 51, n. 2

sede della gendarmeria nazionale, il tribunale della forze aeree, la sede centrale della marina militare e ex-ospedale militare; la parte strettamente infrastrutturale del porto commerciale composta da sei darsene e sei moli dove si concentra l'attività di stoccaggio e smistamento di circa 12 milioni di tonnellate di merce all'anno⁵.

Il bordo occidentale dell'area presa in analisi è costituito da i due quartieri de Wilde-Recoleta e del Retiro, viabilmente separati dall'area portuale dall'Avenida Libertador, caratterizzati all'interno della città di Buenos Aires per l'ampia presenza di edifici di valore storico-architettonico e da un elevato valore immobiliare che si aggira tra i 3.200 e i 4.900 US\$/m². Il primo si estende tra Avenida Montevideo, Avenida Cordoba, Avenida Coronel Díaz e Avenida Las Heras e attualmente conta una popolazione di 157.930 abitanti distribuiti su una superficie di 5,9 km². Il quartiere si distingue nel panorama della città per i numerosi punti di interesse storico-culturale pubblici come il Cemeterio Monumental de la Recoleta, attiguo al convento dei padri agostiniani recolletti, disegnato dall'architetto francese Prosper Catelin nel 1822 su iniziativa del presidente Bernardino Rivadavia dove si possono ammirare le elaborate tombe delle principali famiglie dell'aristocrazia e dell'alta borghesia di Buenos Aires, apprezzabili esempi di architettura funeraria del XIX e XX secolo. Un altro edificio di spicco nel panorama culturale della città è la *Biblioteca Nacional* situata tra Avenida Austria e Avenida Lidertador costruita nel 1971 su disegno dall'architetto argentino Clorindo Testa. La costruzione è oggi un valido esempio dello stile brutalista sudamericano della metà del secolo, basato sull'esaltazione delle parti strutturali sia del basamento, quattro grandi colonne che Testa paragonò alle zampe di un quadrupede, che dell'involucro

⁵ A. D. ARRESE, *Buenos Aires Y la Ribera Del Plata*, Publikatieburo Bouwkunde, Faculteit Bouwkunde, Delft 2002



Figura 31 - Inquadramento del settore "Puerto Nuevo-Retiro", Buenos Aires. Elaborazione degli autori, 2013.



LEGENDA

- Residenza
- Industria
- Terziario
- Commercio
- Servizi
- Verde
- Attività portuaria
- Attività ferroviaria
- Disuso
- Strade
- Proprietà militare
- Depositi
- Villa

Figura 32 - *Uso del suolo, Buenos Aires.* Elaborazione degli autori.



EDIFICI PAESAGGISTICAMENTE CARATTERIZZANTI E DI ATTRAZIONE TURISTICA

1. Museo de Arte Latino americano de Buenos Aires (MALBA)
2. Centro Municipal de Exposiciones
3. Museo Nacional de Bellas Artes
4. Biblioteca Nacional
5. Palais de Glace
Palacio Nacional de las Artes
6. Centro Cultural la Recoleta
Buenos Aires Desing Center
7. Cementerio de la Recoleta
8. Palacio Ortiz Basualdo
9. Estacion Terminal de Omnibus del Retiro (ETOR)
10. Estacion de Ferrocarril Retiro
11. Torre Monumental de Ingleses



STOCCAGGIO CONTAINERS

VERDE DISEGNATO

VERDE DISMESSO

VERDE SPONTANEO

RESIDENZA INFORMALE

"BARRIO" GIARDINO

RESIDENZIALE OTTOCENTO

EDIFICI IN ALTEZZA

STRUTTURA FERROVIARIA

TRAFFICO PESANTE

Figura 33 - Paesaggio, Buenos Aires. Elaborazione degli autori.

della sala lettura panoramica, entrambe trattate appositamente in cemento armato a vista.

Poco lontano si trova il *Palais de Glace*, oggi centro espositivo multimediale cittadino, fungeva nel 1911, epoca della sua costruzione, come pista di pattinaggio su ghiaccio successivamente convertito in sede permanente della collezione di belle arti di Buenos Aires dal 1938 al 1960. Attualmente la collezione si trova nel museo di Bellas Artes de la Ciudad in Avenida Libertador, all'interno del sistema dei parchi di *República Federativa de Brasil* e *Plaza Francia*, che con uno dei patrimoni artistici più importanti della nazione attrae ogni giorno un grande numero di visitatori sia dalla stessa Recoleta che da tutta la città. Sempre all'interno del parco è situato il *Centro Cultural de La Recoleta* che ospitando anche il Buenos Aires Design Center è oggi uno dei più attivi centri culturali della città, sede di importanti mostre itineranti e festival.

All'interno del quartiere hanno sede inoltre cinque importanti facoltà universitarie della capitale: medicina, biochimica, farmacia, odontologia, giurisprudenza e scienze sociali, che incrementano ulteriormente la vitalità culturale del settore urbano La Recoleta.

Simile per caratteristiche tipologiche e morfologiche dell'edificato caratterizzato da edifici di pregio architettonico ispirati al gusto francese del XIX secolo è anche l'adiacente parte meridionale del quartiere del Retiro, compresa fra Avenida Cordoba, Calle Uruguay e Avenida Libertador e attraversata in direzione nord-sud dall'arteria urbana Avenida 9 de Julio. Questa porzione di città risulta nettamente scollegata dalle altre parti del quartiere, sia per il suo predominante uso del suolo a funzione residenziale che per la effettiva difficoltà di collegamento fisico causata dalla presenza dell'Avenida Libertador. Unica eccezione a questo ostacolo può essere individuata nella

posizione del Parque Retiro che sviluppandosi in direzione nord-est con la successione di *Plaza Libertador Gral. San Martin*, *Plaza Fuerza Aerea Argentina*, *Plaza Salvador M. del Carril* e *Plaza Canadá* si pone come elemento di congiunzione fra il tessuto urbano consolidato, il settore urbano denominato Antepuerto composto da importanti edifici di interesse pubblico, giuridico e militare e il nodo infrastrutturale determinato dai terminal ferroviari delle linee Mitre, Belgrano e San Martin e la stazione degli autobus di lunga percorrenza (ETOR) dove ogni giorno circolano complessivamente tra traffico urbano e interurbano circolano circa 350.00 persone.

Sotto il nome di *Estacion Retiro* sono identificate infatti tre fra le stazioni di testa più importanti per la mobilità ferroviaria della città, tutte situate in Avenida Ramon Meija e collegate alla mobilità urbana attraverso trentasei autobus che fermano nelle



Figura 34 - *Esplanada del Retiro. El plano regulador y de reforma de Capital Federal. Comision de estetica edilicia, 1925.*



Figura 35 - Retiro e Microcentro. Tratta da www.panoramio.com.

vicinanze e la linea C della metropolitana. Le prime due si ispirano direttamente a un'idea progettuale derivata dalla sperimentazione francese dell'epoca, esempio fra tutti ne è *La Gare de L'Est*, che prevedeva un approccio frontale della stazione rispetto agli arrivi e alle partenze dei treni e la netta separazione stilistica e costruttiva tra la parte posteriore dove sono posizionate i binari e la testata di rappresentanza dove si concentrano i servizi ai viaggiatori e gli spazi amministrativi. La stazione *Mitre* infatti, costruita su progetto dell'architetto Eustace L. Conder e l'ingegnere Reginald Reynolds nel 1914, che collega la Capital Federal con le città del nord della nazione e attualmente ospita anche alcune linee di mobilità urbana, si distingue per la ricercatezza estetica della facciata in pietra in stile monumentale francese orientata su Plaza Fuerza Aerea Argentina e la struttura in vetro e metallo retrostante costruita su due navate parallele lunghe 250 metri, alta 25 e con una luce massima delle arcate di cinquanta metri.

La stessa linea progettuale si può ritrovare nella stazione Belgrano costruita nel 1915

dallo stesso gruppo di disegnatori e nominata nel 1997 monumento e patrimonio storico-culturale nazionale perchè "*claro símbolo de la idea de progreso de la época*"⁶. Di diversa impostazione costruttiva è il modesto edificio della *Estacion San Martin* che raccoglie i binari delle linee ferroviarie Ferrocarril General San Martin che collegano Buenos Aires con l'ovest del paese, costruita nel 1920 in forma provvisoria ma mai aggiornata alla progressiva crescita di viaggiatori che oggi sfiorano le 65.000 unità giornaliere.

Adiacente allo snodo ferroviario si trova inoltre un altro fulcro cruciale per la mobilità urbana, interurbana e internazionale: la Estacio *Terminal de Omnibus de Retiro* (ETOR), la più grande stazione di interscambio per il trasporto su gomma della nazione. Il terminal, inaugurato nel maggio 1938, attualmente ospita centododici imprese di trasporto che collegano la capitale con gran parte del paese e le più importanti destinazioni del

⁶ P. H. RANDLE, *Algunos aspectos de la geografía urbana de Buenos Aires*, in *Anales de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos* (GA), Buenos Aires 1969

continente, in particolare Montevideo, Santiago del Chile, Asuncion, Porto Alegre, San Paolo e Bogotà, arrivando nei periodi turistici di alta stagione a mobilitare fino a duemila servizi giornalieri, per un totale di circa quarantamila passeggeri. L'edificio si caratterizza per il marcato orientamento orizzontale, con quasi quattrocento metri di estensione lineare, è sviluppato in altezza su tre livelli, ospitanti sia i servizi ai viaggiatori che le sedi delle compagnie di trasporto, e suddiviso in cinque nuclei concatenati e con ingresso autonomo.

Un'altra area cruciale per la comprensione delle dinamiche urbane che interessano l'intero *Puerto Nuevo* è il settore denominato *Antepuerto*. Questo spazio, ubicato tra *Avenida Antartida Argentina* e *Avenida Ramon Castilla*, è sede di alcuni grandi edifici di interesse pubblico, militare e giuridico.



Figura 37 - *Hotel de Inmigrantes, Buenos Aires*. Tratta da www.panoramio.com.

Più importante fra tutti, l'*Hotel de Inmigrantes*, situato in prossimità della Darsena Norte, anche se di scarso interesse per qualità architettonica, è una delle costruzioni in cui si concentra maggiormente l'identità storica e culturale bonaerense. In questo edificio infatti fin dalla sua costruzione nel 1911 venivano accolti tutti gli immigrati provenienti via mare per le procedure di sbarco, registrazione, visite mediche, ammissione, collocamento e alloggio temporaneo. Dopo la sua dismissione nel 1953 l'edificio fu prontamente dichiarato monumento storico nazionale e convertito nel 1995 in *Museo Nacional de la Inmigracion*, purtroppo chiuso al pubblico dal 2010 e attualmente occupato dagli uffici del ministero degli interni.

La zona *Antepuerto* si caratterizza inoltre per la presenza di numerosi edifici di interesse militare come la Sede dello Stato Maggiore delle Forze Aeree, la Sede della Gendarmeria Nazionale, il Tribunale delle Forze Aeree, la Sede Centrale della Marina Militare generalmente accomunati dallo stile internazionale poco interessante per la qualità architettonica, le grandi dimensioni, per la disposizione che appare disordinata e indefinita e l'orientamento stabilito dalla struttura viaria caratterizzata da Avenida



Figura 36 - *Liberty building, General staff of the Navy of Argentina*. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.



Figura 38 - *Gendarmeria Nazionale, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.*

Antartica Argentina, Avenida Comodoro Py, Avenida Pres. Ramon Castillo e Avenida de los Emigrantes. Queste quattro arterie di mobilità all'interno dell'area portuale, essendo le uniche a raccordare direttamente il nodo infrastrutturale del Retiro agli accessi delle darsene, soffrono però di un eccessivo carico di traffico, in modo particolare di veicoli pesanti, tra i 3500 e i 5000 transiti al giorno, che tendono a isolare il settore del *Puerto Nuevo* rispetto agli altri quartieri di Buenos Aires.

L'area interposta i tracciati delle rotaie degli scali San Martin, Belgrano e Mitre, delimitata a sud dalle stazioni ferroviarie e dalla Estacion Terminal de Omnibus Retiro e a est dal settore urbano Antepuerto e da Avenida Presidente Ramon Castillo è occupata per un'ampiezza di 15,25 ettari di terra, appartenente per lo più alla Nazione Argentina e in parte alla azienda petrolifera YPF, dal quartiere informale ufficialmente denominato

Villa 31, dove attualmente vivono circa 40.000 persone in residenze di emergenza auto-costruite dagli stessi abitanti con materiali autonomi o forniti dal governo, che nella maggior parte dei casi faticano ad accedere ai servizi base di acqua, elettricità e rete fognaria.

Analizzando una fotografia zenitale dell'area il tessuto edificato e la densità del costruito il quartiere può inizialmente apparire omogeneo e internamente indifferenziato nella sua logica insediativa.

La struttura riconoscibile può però essere sintetizzata nella descrizione di una testata più densa, il settore storicamente denominato Güemes, confinante a sud con la Estacion Terminal de Omnibus Retiro ETOR, da cui è separato da una piazza lineare nella quale si sviluppano le principali attività commerciali e occasionalmente anche sportive del quartiere, costituendo il principale punto di contatto e porta d'accesso alla città.

E' precisamente nel settore Güemes dove che si riscontra il maggior sviluppo in altezza delle residenze auto costruite in laterizio (con alcuni esempi che arrivano a superare i cinque piani fuoriterra), unita alla percentuale massima di densità edilizia di tutta l'area occupata dal quartiere informale.

Il settore detto Immigrantes, si sviluppa su una disposizione lineare alternando fronti doppi e singoli affacciati su un solo asse organizzativo ed è distante circa 150 metri dal confine ovest di Güemes, si estende su una superficie di circa mille metri quadrati delimitata da calle Carlos Perette e Avenida Prefectura Naval Argentina e distaccata dal resto dell'edificato di Villa 31, costituisce il nucleo originario di fondazione di tutto il

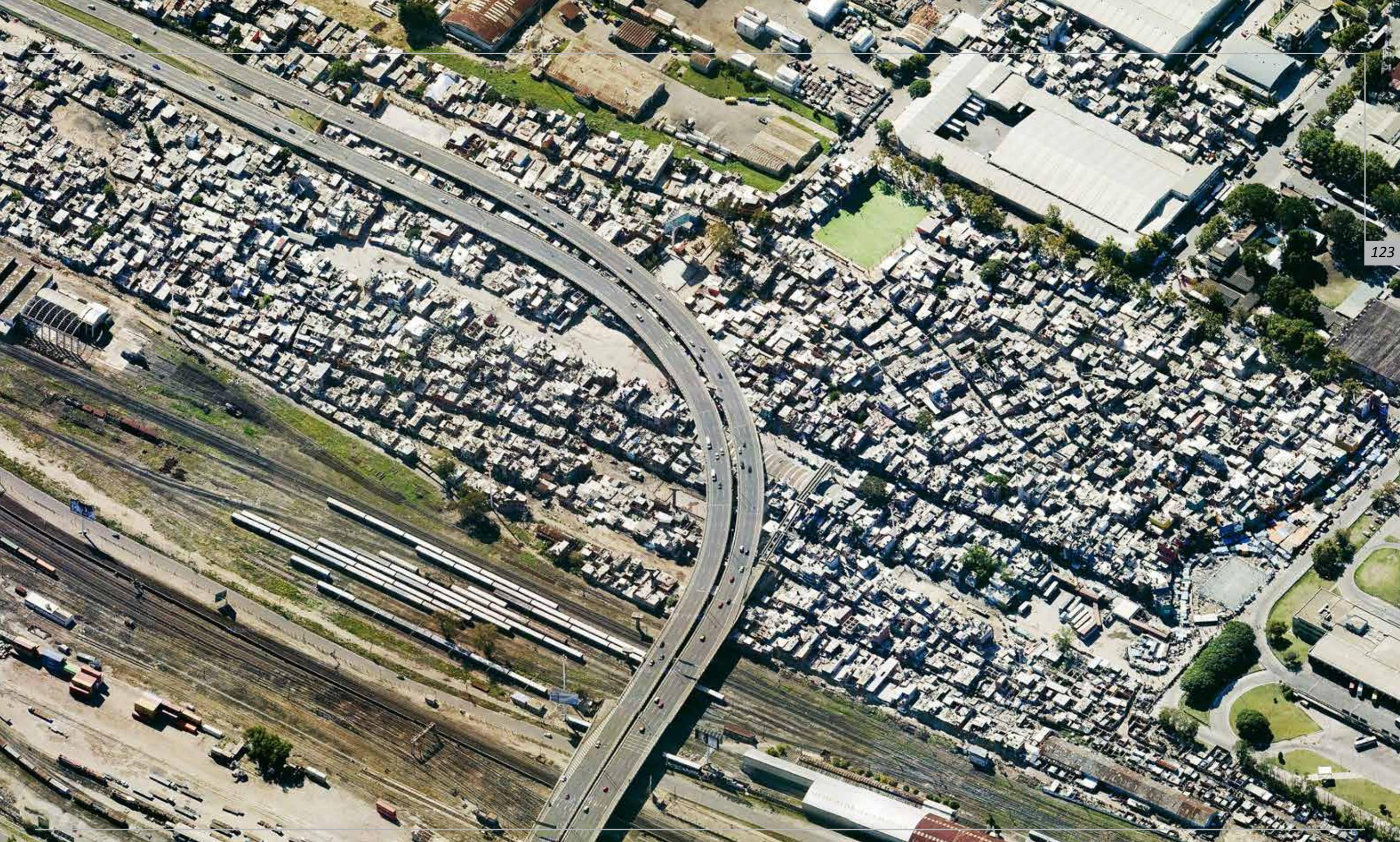


Figura 39 - Vista satellitare del quartiere informale Villa 31. Tratta da www.bing.com.

quartiere⁷.

La sua disposizione relativamente indipendente rispetto agli altri settori ha favorito lo svilupparsi di una identità distinta rispetto a quella presente nel resto del quartiere.

A ovest di questo, sviluppato in estensione lineare condizionata dalla presenza dell'autostrada in parte sopraelevata a sud e dagli adiacenti terreni destinati allo stoccaggio dei containers a nord, si succedono le aree comunemente individuate con i nomi di Autopista, Barrio YPF e Comunicaciones.

Il primo di questi, come lo suggerisce il nome, occupa la parte inferiore dell'infrastruttura autostradale in tutta la sua estensione dove l'altezza permetta la costruzione di edifici precari o sul bordo del terrapieno laterale dove la pendenza non risulta eccessiva;

il secondo quartiere presenta le stesse caratteristiche di precarietà abitativa e si caratterizza per essere l'unico interamente costruito non su una superficie di proprietà dello stato ma appartenente all'azienda petrolifera spagnola YPF, mentre il quartiere all'estremo nord di Villa 31, Comunicaciones, si estende attorno all'edificio Bruno Ramirez o Edificio Movimiento, ex edificio amministrativo della compagnia postale argentina, che costruito nel 1949 dagli architetti Gaido, Rossi, Gallardo e Paez non entrò mai in funzione e tuttoggi si presenta dismesso.

In questi tre quartieri, a differenza del nucleo omogeneo centrale della Villa 31, si possono notare alcune caratteristiche morfologiche e tipologiche, come la minor densità abitativa, lotti demarcati con maggiore ortodossia geometrica, l'occupazione del suolo con sviluppo marcatamente più orizzontale, permettono di paragonare la

configurazione di questo settore a quella di un tipico quartiere residenziale periferico suburbano, un esatto esempio di quello che viene paradossalmente definito tessuto centrale periferico.

A sud, interposto tra l'Autopista Presidente Arturo Illia e lo spiazzo ferroviario di manovre del terminal San Martin, si sviluppa il settore denominato Villa 31 Bis.

L'eufemismo della sua denominazione ha sempre tentato vanamente di separare il destino di questa area da quello del resto dei settori riconosciuti nel suo insieme come Villa 31. Ad esempio l'irruzione dell'autostrada Presidente Arturo Illia progettata negli anni 70 e portata a termine nella seconda metà degli anni 90, determinò una netta separazione della porzione 31bis dal resto del insediamento, mostrando un chiaro esempio di quello che si può definire un'operazione urbanistica unilaterale: invece di capitalizzare il progetto dell'autostrada come un'opportunità per investigare e risolvere il limite ovest del quartiere confinante con i tracciati ferroviari, si impose un raggio di curvatura arbitrario per risolvere la direzione del flusso automobilistico, senza considerare la segregazione del quartiere che oggi rappresenta più della metà di Villa 31 in estensione che in numero di abitanti.

Dal suo limite est, accessibile anche dalla Estacion Terminal de Omnibus Retiro ETOR, si compone di una serie di insediamenti compatti sviluppati in direzione lineare da nord a sud. Questo senso di evoluzione è inoltre intensificato sia dalla presenza dei tracciati ferroviari a ovest che dalla disposizione di tre grandi capannoni di rimessa ferroviaria che attualmente, a seguito di un costante processo di occupazione abusiva, si stanno trasformando in versioni informali di blocchi abitativi popolari, organizzati su quattro livelli completi. Negli ultimi anni il settore 31bis ha conosciuto un periodo di grande

⁷ JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010

sviluppo abitativo, incentivato dal raggiungimento attraverso un'espansione verso sud di un accesso su Plaza Canadá che permette un rapporto più rapido con il centro della città⁸.

Verso est il tessuto edificato si presenta in continua crescita, abbandonando la sua originaria struttura di tipo suburbano e densificandosi in forma omogenea; il fronte edificato in direzione est infatti si scontra con i tracciati della linea ferroviaria dove si presenta costantemente una situazione di contrasto con le aziende di trasporto pubblico a causa dell'occupazione dei terreni occupati dalle infrastrutture ancora operative.

Le aree fino ad ora descritte si presentano generalmente in forma di unità di tessuto urbano distinguibili l'una dall'altra, di forma variabile e delimitate da strade perimetrali e attraversate da numerosi sistemi di sentieri urbani, denominati "pasillos", sui quali si affacciano gli ingressi delle residenze.

La sezione di questi passaggi interni varia ripetutamente lungo la loro estensione, il restringimento eccessivo dovuto alla frequente invasione dello spazio di percorrenza da parte di nuovi edifici o parti in aggetto permette la loro percorrenza solo a livello pedonale.

Questa metodologia costruttiva determina una tipologia edilizia predominante, definita a piramide inversa a gradoni, principalmente caratterizzata da mensole aggettanti presenti in facciata come conseguenza strutturale.

Al di sotto di queste sono installate in maniera spesso precaria gli elementi che

⁸ JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010

compongono la rete di approvvigionamento idrico e di smaltimento delle acque nere, risultato spesso di processi di autocostruzione o interventi parziali promossi dall'ente pubblica, che non essendo di natura definitiva ed efficiente spesso forniscono il pretesto all'abusivismo abitativo⁹.

Le condizioni igienico sanitarie sono sempre state e si trovano tuttora estremamente precarie in maniera quasi omogenea in tutto il quartiere, l'approvvigionamento idrico e lo smaltimento della parziale rete cloacale in gran parte del territorio è attuato mediante camion cisterna, il cui elevato costo a carico dell'amministrazione comunale nel tempo avrebbe già finanziato la costruzione di varie reti definitive.

Gli abitanti del quartiere Villa 31 negli ultimi tempi hanno messo in atto reclami giudiziari sul tema della mancanza di servizi primari, che hanno portato alla costruzione di porzioni di reti infrastrutturali però sempre in forma parziale e in modalità non definitiva.

L'organizzazione pubblica riconosce infatti come modello preferenziale quello dell'autocostruzione completamente a carico degli abitanti incentivando la costruzione nei terreni rimasti liberi di piccoli fulcri comunitari in ogni settore, destinati alla pratica sportiva prevalentemente del gioco del calcio, spazi adibiti a piazza pubblica per la realizzazione di mercati rionali e l'incontro di cooperative di quartiere, la costruzione di mense comunitari e di associazioni di vicinato come chiese o templi, biblioteche e strutture di ricezione medica primaria¹⁰.

⁹ R. REY BALMACEDA, *Buenos Aires, una capital cuestionada*, Buenos Aires 1982

¹⁰ JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010

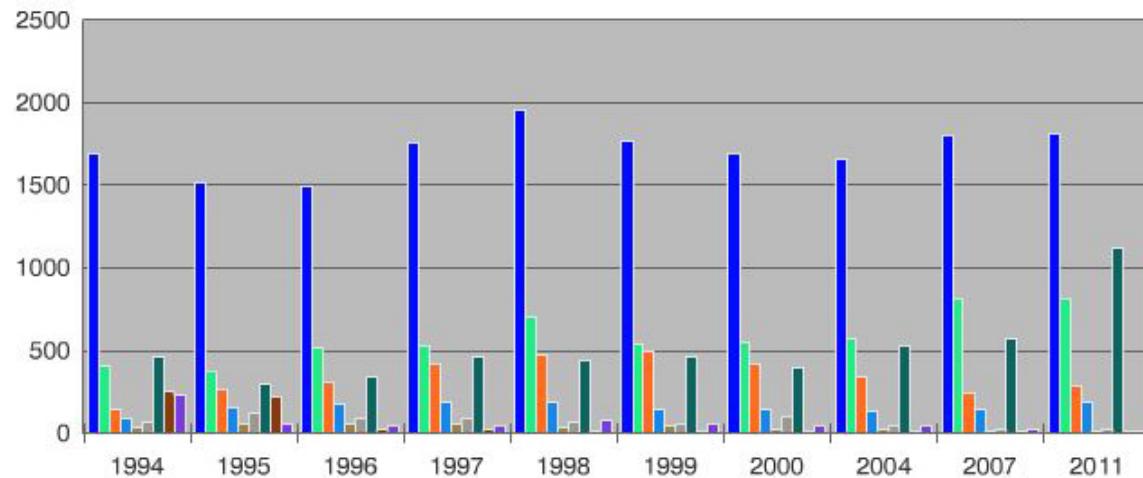
Al limite est dell'area, la sponda del Rio de la Plata risulta invece totalmente occupata dai moli e dalle darsene del Puerto Nuevo, che con un totale di più di 470 ettari di superficie attrezzata costituisce lo scalo commerciale più importante dell'Argentina e uno dei più rilevanti del continente latinoamericano. Il porto di Buenos Aires orbita attualmente sotto la giurisdizione dello Stato Nazionale, in attesa però di un trasferimento totale o parziale alla giurisdizione del *Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*.

I traffici commerciali e la frequenza dei servizi delle linee marittime sono strettamente collegate con le condizioni di mercato strutturate principalmente su quattro rotte principali: la costa est del Nordamerica, i porti affacciati sul Mediterraneo, le coste europee dell'atlantico del nord e verso il Sudafrica, il medio e l'estremo oriente.

La frequenza dei servizi varia molto a seconda della rotta percorsa con una media che si aggira attorno alle settanta frequenze settimanali verso tutti i porti del mondo operate da oltre sessanta compagnie navali differenti che complessivamente mobilitano il 70% del carico commerciale del paese¹¹.

Il settore più propriamente infrastrutturale del Puerto Nuevo è costituito da sei darsene, cinque della tipologia d'oltremare, disposte in direzione est-ovest, lunghe 500 metri e larghe 300, denominate da sud a nord darsene A,B,C,D,E, protette da due scogliere frangiflutti, la prima a sud lunga 2.720 metri, la seconda 950 e collegata a nord al molo sei che complessivamente racchiudono uno specchio d'acqua di quasi due milioni di metri quadri.

La prima banchina o Terminal 1, separa le acque della porzione detta *Antepuerto* prospicienti alla Darsena Norte dalla darsena A. Fin dal progetto iniziale e durante le prime fasi di sviluppo delle infrastrutture portuali questo spazio si presentava come una grande passeggiata pubblica trattata a parco urbano, un luogo di primaria importanza per il contatto tra la città e il fiume, di notevole qualità urbana deducibile ora solo lungo l'Avenida José Quartino da alcune tracce come ad esempio la cura nei dettagli dei lampioni per l'illuminazione stradale in ghisa, i filari di platani ancora presenti lungo tutta la via e la cura del sistema di pavimentazione in pietra simile a quello impiegato al *Puerto Madero*. Attualmente questo spazio di circa 70 mila mq, per il costante aumento della necessità di spazio, è dedicato allo stoccaggio e al movimento dei container mercantili scaricati dalle imbarcazioni attraccate solamente nella darsena A a causa della presenza sulla riva sud del terrapieno originale dove le navi cargo di recente



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2004	2007	2011
Total del Puerto	1.699	1.519	1.509	1.758	1.961	1.781	1.709	1.666	1.801	1.830
Terminal 1 y 2	410	373	516	520	709	547	554	581	819	812
Terminal 3	138	271	305	429	470	506	430	346	253	287
Terminal 4	102	149	169	191	183	141	140	141	137	181
Terminal 5	459	286	341	453	432	454	413	517	566	522
Terminal 6	249	224	22	12	7	0	3	0	0	0

11 M. W. GUERRA, *Trasformaciones urbanas recientes*, Editorial Biblos, Buenos Aires 2005



Figura 41 - Darsena F, stato di fatto, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

costruzione non possono essere ormeggiate. Come il Terminal 1 il secondo e il terzo argine, entrambi di 200 metri di larghezza, e la riva sud del Terminal 4 sono interamente utilizzati come approdi specializzati per navi di varia tipologia: vi avvengono attività di carico e scarico, stoccaggio delle merci e di smistamento dei container.

Il quarto molo inoltre è ora occupato quasi totalmente dalle diverse parti di cui si compone l'edificio dell' "elevador terminal", un tempo utilizzato per il carico e lo scarico della merce in grani stoccata nei silos adiacenti silos che oggi si trova in condizione di totale dismissione. L'edificio venne costruito nel 1939 dall'Ingegnere Emilio Conti seguendo i termini dettati dalla *Junta Nacional de Granos* di una tipologia edilizia abbastanza diffusa in Argentina, del quale l'*elevador de granos* di Buenos Aires è l'esempio di dimensione maggiore. Questa imponente costruzione funzionale è composta principalmente da due settori: una galleria di imbarco in cemento armato a vista alta 30 metri che corre parallela alla riva del molo per 500 metri sul lato interno e 290 sulla testata; e un nucleo all'centro del molo di 30 silos. L'intero complesso può apparire dimensionato a una scala inusuale a un occhio abituato a quella architettonica, si accorda però bene con le dimensioni del porto e delle navi, e possiede senza dubbio una forte attrattiva estetica, considerando anche la facciata nord con alcune reminescenze dell'architettura di Aldo Rossi e la imponenza della torre dei silos.

Il Terminal 5, il maggiore in larghezza, è suddiviso in due zone principali secondo l'attività portuale svolta: la banchina affacciata sulla darsena D e la porzione retrostante sono dedicati allo stoccaggio e al movimento dei container e sono caratterizzati dalla cospicua presenza di gru elevatrici e di carri ponte in metallo. Il lato nord del molo invece è occupato dall'attuale centrale termoelettrica CATE (*Compañia Alemana Transatlantica de Eletricidad*) ex CHADE (*Compañia Hispano Americana de Eletricidad*) inaugurata nel 1929 durante la presidenza di Hipolito Yrigoyen, tuttora in funzione, e dai serbatoi utilizzati per il deposito del carburante. L'intero complesso produttivo venne strategicamente posizionato sulla banchina, edificata appositamente attraverso un'opera di terrapieno e bonifica di circa 30 ettari di superficie, sia per ottimizzare il trasporto del combustibile sia per avere sempre a disposizione la quantità di acqua necessaria per la refrigerazione dei condensatori delle turbine. L'aspetto dell'edificio principale, attraverso l'impiego di elementi espressivi come i pilastri perimetrali d'ordine gigante coronati da grandi lanterne e superfici trattate con disegni di tipo geometrico, fu pensato in modo evocare un'immagine futurista. Questa ricercatezza estetica non preclude però una attenzione relativa agli aspetti sociali del lavoro nella centrale termoelettrica, che portarono a includere nel complesso case popolari, aree di

riposo e ricreazione per il personale e una cooperativa di consumatori¹².

La banchina 6 costituisce il bordo nord del porto e ed è composta da una superficie attualmente dismessa di circa 25 ettari verso il Rio de la Plata e da un settore interamente occupato da un'altra centrale termoelettrica: la *Super-Usina de Eletricidad ex CIAE (Compañía Italo Argentina de Eletricidad)* inaugurata nel 1933 e attualmente in via di parziale dismissione. L'edificio si distingue per la qualità architettonica più ricercata rispetto agli altri edifici del *Puerto Nuevo* dovuta a un investimento maggiore della compagnia elettrica conseguente a un accordo con la municipalità di Buenos Aires che prevedeva il passaggio dell'edificio allo scadere dei cinquanta anni dalla costruzione a patrimonio edilizio storico della città e il totale rimborso delle spese di edificazione. Di questo modo il progetto iniziale si basava sull'idea di trasmettere un senso di monumentalità e grandezza della centrale conseguito attraverso l'impiego dell'ordine gigante nelle aperture della facciata e l'installazione di due maestose torri interamente in pietra.

All'estremità nord del porto una darsena di cabotaggio larga 200 metri e lunga un chilometro, chiamata darsena F e costruita parecchi anni più tardi rispetto alla fine del porto, è attualmente usata soprattutto per il trasporto fluviale di breve distanza dove operano per lo più piccoli rimorchiatori che scaricano le merci provenienti dai vicini fiumi Paranà e Uruguay stoccate prevalentemente sulla riva est. Il molo situato sulla riva verso la città è costituito invece da un terrapieno rialzato in pietra sul quale sono disposti undici attracchi attrezzati con argani per lo scarico della sabbia trasportata da chiatte e proveniente dalla costante opera di dragaggio delle darsene e dal letto dal

Rio de la Plata, riutilizzata in tutta la città come materiale da costruzione. Al momento l'intera darsena F si presenta in stato di semi abbandono a causa della sospensione della principale attività di trasporto con aeroplani idrovolanti, della quale resta come testimonianza solamente la scalinata di imbarco posta sulla riva sud, e per via della quasi totale dislocazione dei depositi di arena fluviale ai moli del *Dock Sur*¹³.

12 J. A. BALLESTER, *Area metropolitana de Buenos Aires, Problemas y soluciones*, ivi 1985

13 J. A. PORTESI, *Refaire Buenos Aires. Un modèle politico-technique pour l'avenir de l'aire métropolitaine de Buenos Aires: l'AMBA*, in *Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France*, 82 (1987), pp. 35-54

2.3 - PROBLEMATICHE

Introduzione generale

La città di Buenos Aires è dotata di buone infrastrutture e servizi destinati ai suoi circa 3 milioni di cittadini, numero che peraltro non è mutato negli ultimi 40 anni. La vita urbana dell'immensa *banlieue* di conseguenza ruota attorno alla Capitale Federale e, soprattutto, fa capo al centro della città, che ospita il quartiere delle banche, dei ministeri e degli affari. Si calcola che ogni giorno entrino nella città circa 1.200.000 persone, 450.000 delle quali in direzione della City.

Per tentare di decongestionare la circolazione degli autoveicoli, spesso paralizzata, sono state moltiplicate le autostrade di penetrazione urbana, sul modello delle città nordamericane. La più invasiva è l'autostrada "25 de Mayo", inaugurata nel dicembre 1980, che collega l'aeroporto intercontinentale di Ezeiza al centro della città.

Fatta eccezione per la città vera e propria, costruita, fin dall'epoca coloniale, su pianta a scacchiera, l'area metropolitana nel suo complesso dà l'impressione di una totale mancanza di unità, con uno sviluppo disordinato, privo di ogni logica urbanistica e senza schemi pianificatori. In effetti essa è cresciuta in modo episodico e casuale, dapprima lungo strade e ferrovie poi attraverso lottizzazioni, spesso poco o nulla fornite di infrastrutture, scelte sulla spinta delle speculazioni dei proprietari terrieri e in presenza di 25 diverse regolamentazioni corrispondenti ad altrettanti municipi organizzati nel Gran Buenos Aires.

Queste città autonome, alcune come Avellaneda, Lanús e Quilmes, grandi concentrazioni

industriali a sud della capitale, accolgono centinaia di migliaia di abitanti, si estendono a scacchiera con strade perpendicolari fiancheggiate da case basse, inglobando quartieri poveri e degradati, le cosiddette *villas miserias*.

Al contrario, tutto il settore a nord della capitale è dominio delle classi abbienti, da San Fernando a Tigre fino al delta del Paranà.

Sotto il profilo economico, Buenos Aires svolge un ruolo di primissimo piano: le industrie rappresentano il 40% del totale delle industrie argentine e occupano il 54% degli addetti. Il settore terziario assorbe il 60% degli attivi della regione metropolitana. Attraverso il suo porto transitano ogni anno 23 milioni di tonnellate di merci, mentre i due aeroporti assicurano la quasi totalità dei collegamenti aerei internazionali e intercontinentale del paese.

Il dibattito sull'identità nazionale dell'architettura della città di Buenos Aires, che nel XIX secolo aveva portato alla demolizione degli edifici coloniali e negli anni Quaranta del nuovo secolo alla rivalutazione del patrimonio monumentale, giunge negli anni Settanta alla convinzione della necessità della valorizzazione dell'intero patrimonio urbano. Con questo atteggiamento si torna oggi a guardare la città esistente e storica, come memoria della comunità e come realtà storica degna di essere preservata applicando i più attuali criteri di restauro urbano.

Negli ultimi decenni, l'idea dei piani regolatori urbani è stata abbandonata a favore dei piani di ordinamento della città esistente, per la quale si ricercano, mediante concorsi, come quello realizzato nel 1987 per "120 idee su Buenos Aires", le soluzioni di problemi particolari. Anche l'attuale normativa municipale protegge il paesaggio urbano con lo studio delle volumetrie edificabili negli isolati e il recupero dello spazio interno.

L'area di interesse per la nostra analisi concentra attività differenti che ricoprono forme di gestione e organizzazione generalmente di tipo sovralocale.

In questo modo, con andamento lento e graduale, questo frammento di città ha iniziato ad acquisire un certo grado di istituzionalizzazione sulla gestione dei suoi problemi più importanti, a partire dalle linee guida presentate nel contesto del *Plan Urbano Ambiental* della città di Buenos Aires.

I distinti piani di urbanizzazione che si evidenziano, la profusione e la diversità degli scambi di merci, i prodotti e le persone che si vengono a concentrare, la non percezione dei problemi urbani nell'area del porto da parte della popolazione e le complessità evidenziate nella costruzione del consenso, hanno contribuito a formare tardivamente una visione globale, come riconoscimento della coesistenza di abbinamento logico e giustapposto all'area.

In generale molte delle azioni attuate fino ad oggi in questo settore della città sono state segnate da certe criticità, quali l'assenza di piani generali di ordinamento, modalità di coordinamento e partecipazione interistituzionali poco efficaci, lacune nel sistema di gestione, con un insufficiente e arretrata gestione delle informazioni, e tagli territoriali sovrapposti che per la maggior parte non coincidono tra loro¹.

Il settore presenta numerose problematiche, generate dai rapporti tra sei differenti aree longitudinali che si sviluppano in particolare da nord a sud.

Una prima area è di carattere prevalentemente residenziale, un settore omogeneo e consolidato posto ad una maggiore altitudine, poiché situato sul vecchio argine del fiume. Questi quartieri risultano, complice il dislivello, fortemente separati dal resto

¹ Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 39.

dell'area ed il tessuto urbano ne risulta connesso solo attraverso malamente e soltanto attraverso la Plaza San Martin. Una seconda area è quella in presenza dell'asse viario Libertador; si tratta di una delle arterie strutturali della città, che collega l'area centrale con la zona nord della città e sulla quale circolano più di centomila veicoli al giorno. Varie linee ferroviarie provenienti dalla zona nord e nordovest dell'area metropolitana confluiscono in un unico nodo di terminali, costituito da tre differenti stazioni ferroviarie, nel quale passano ogni giorno trecentosettantamila passeggeri al giorno. Si identifica così un'area prettamente legata all'attività ferroviaria.

Adiacente a questa si trova un settore in interfase, un nodo critico dal punto di vista dello sviluppo urbano, caratterizzato dalla presenza, da un lato, dalla stazione terminale di autobus di larga e media distanza, dall'altro, uno degli insediamenti marginali più in conflitto con la città. La frangia che si sviluppa verso nordest prima della fascia costiera, corrisponde allo spazio operativo necessario per lo svolgimento delle attività portuarie, e anche a spazi di deposito dei container. All'interno di quest'area portuaria se ne trova un'altra, quella costiera, che si affaccia direttamente sulla sponda sud del Rio de La Plata. In questo settore si verificano la manutenzione e i lavori fondamentali di carico e scarico sulle navi mercantili e di crociera, e inoltre costituisce l'area principale dove si susseguono i flussi commerciali e gli spostamenti dalla città al fiume.

In conseguenza, questa successione di aree e settori contigui che avanzano in modo disarticolato fino al fiume, sottolineano l'assenza di un'efficiente coordinazione nella definizione delle decisioni riguardanti il territorio, oltre che una mancanza di un approccio integrato degli aspetti legati tanto al trasporto come all'uso del suolo. La

linea di lavoro che si intende sviluppare in questo contesto tenderà di contribuire quindi ad un'inversione di questa tendenza.

2.3.1 . *Conflitto città - puerto nuevo*

Il porto commerciale di Buenos Aires, denominato *Puerto Nuevo*, ha un'area di competenza di 226 ettari, ed opera in forma attiva su 75 di questi, mobilizzando 8.500.000 tonnellate di carichi all'anno, con un 65% di essi in container. Si tratta del porto con la maggior concentrazione di container del paese, con una media di 750.000 tonnellate annuali negli ultimi 3 anni. Nel 1998 divenne il porto interessato dal maggior movimento di container di tutto il Latinoamerica.

Si stima di 4.500 il numero di camion che giungono al porto ogni giorno per la mobilitazione dei container e di carichi merci generali, in un traffico che ha provocato, con il suo aumento, ingenti problemi alla circolazione di pedoni e automobili per le strade della città più prossime al settore portuario.

I problemi della circolazione si accentuano a causa delle caratteristiche delle attività doganali, per l'ubicazione dei depositi fiscali dentro la città, che determina movimenti aggiuntivi di camion e tir per la rete viaria, e per il fatto che la maggioranza di questi camion non realizzano i tragitti di andata e ritorno carichi.

Solo un 8% delle merci del porto vengono mobilizzate attraverso binari ferroviari e la maggior parte di queste vengono trasferite con camion davanti al porto, dove si crea un traffico addizionale a partire da Avenida del Libertador, per il congestionato settore *Retiro*, dove si trovano le stazioni ferroviarie, fino all'ingresso dei terminali portuari.

Attualmente, solo la linea ferroviaria F.C. Belgrano ha accesso diretto al porto, con una filiale di scartamento ridotto², il che spiega lo scarso utilizzo del metodo ferroviario

² Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 28.

nella mobilitazione delle merci che arrivano al porto.

Il "*Progetto Retiro*" includeva, nella sua concezione originaria, uno schema di miglioramento degli accessi ferroviari al porto, che includeva la costruzione di un'area di inversione, affinché le formazioni di treni di scartamento ampio, avanzando da questa attraverso binari di scartamento misto arrivino alle griglie di manovra 3 e 5 nel porto³, modificate, estendendo l'accesso al porto alle altre linee ferroviarie e non più solo alla F. C. Belgrano.

Con il nuovo accesso progettato che permette di accedere con i vagoni fino ai moli dei terminali, si semplificherebbe di gran lunga l'operatività e la relazione tra ferrovia e porto, evitando interferenze e relative conseguenze nel transito urbano che attualmente producono i camion ed i tir nella zona *Retiro*.

Nei terminali concessionati del *Puerto Nuevo* entrarono nel 1997 un totale di 1.150 treni, il che vale a dire poco più di una media di tre treni al giorno⁴. Nello stesso anno circolarono per *Puerto Madero*, tra *Retiro* e la *Casa Amarilla*, 2.000 treni merci, numeri che confermano la scarsa partecipazione del trasporto ferroviario al traffico portuario⁵. Senza dubbio, i binari ferroviari, attraversando le strade della città, producono una periodica ostruzione dei passaggi a livello e costituiscono un alto rischio potenziale per la sicurezza delle persone e dei veicoli.

I calcoli più ottimisti considerano possibile il trasporto fino a massimo 300.000 tonnellate di merci l'anno per mezzo di treni merci. Allo stesso tempo, le stime del "Plan Director" per l'ottimizzazione dell'attività portuaria, forniscono un'ipotesi più conservatrice, di

³ Ibid.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

2.200.000 tonnellate di merci annuali, e un'altra più favorevole, di 3.200.000 tonnellate di merci l'anno⁶.

Bisogna sottolineare che in questo ultimo caso, con una via ferroviaria per le merci a pieno funzionamento (300.000 tonnellate annuali), la sua partecipazione nel traffico portuario non supererebbe il 9% del totale, una percentuale molto simile a quella attuale (8%).

Se si applicano le stesse ipotesi di crescita del *Plan Director* al trasporto motorizzato, i 4.500 camion giornalieri che transitano al porto attualmente potrebbero aumentare sensibilmente, ma potrebbero essere assorbiti con la costruzione annunciata dell'*Autopista Ribereña*, che collegherà l'*Autopista La Plata-Buenos Aires* con l'*Autopista Illia*, e che fornirà accesso al porto oltre che una maggior partecipazione del mezzo ferroviario come mezzo di spostamento delle merci e di un utilizzo del trasporto su gomma per il 90%.

I problemi sono, senza dubbio, la necessità di fornire accessi diversificati al porto (almeno tre ingressi), e più in là, nel punto di strozzamento cronico⁷ di Avenida General Paz, tra il fiume e l'*Autopista Panamericana*.

Questi problemi vengono percepiti oggi, dopo uno dei più lunghi periodi di recessione economica che il paese abbia mai conosciuto. E' evidente che quando l'economia del paese si riattiverà, tutti gli aspetti negativi qui menzionati arriveranno ad un grado di congestionamento e saturazione intollerabili, in assenza di un attento processo di selezione di opzioni e ottimizzazioni dell'uso dello scarso spazio pubblico ad oggi disponibile.

⁶ Intervista al *Ministero del Desarrollo de Buenos Aires*.

⁷ Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 29.

Bisogna sottolineare a questo proposito che la relazione OKITA II, della *Japan International Cooperation Agency* (JICA), prevedette il sovraffollamento del porto di Buenos Aires per l'anno 2003⁸, fintanto che la Fondazione Siglo XXI propose opportunamente il trasferimento delle attività dei terminali del *Puerto Nuevo* a Zarate-Campana e La Plata, per gli stessi motivi⁹.

Per la sua manifesta ovvietà, non si è entrati in un dettagliato elenco degli impatti ambientali negativi che si producono nell'interfase città-porto, la cui intensità potrebbe aumentare con l'incremento della capacità operativa del porto stesso.

Ci si riferisce all'inquinamento acustico e dell'aria causato dalle emissioni acustiche e dei gas della combustione, l'insicurezza e la pericolosità dei numerosi passaggi a livello nelle strade e nelle arterie affollate di veicoli, il deterioramento permanente delle pavimentazioni e carreggiate non costruite appositamente per un traffico merci e i suoi pesi, ecc.

Un altro problema evidente del rapporto città-porto è, senza dubbio, la completa estraneità e separazione dei cittadini dal loro fiume, il Rio de La Plata, la cui esistenza spesso dimenticano e che sicuramente non influisce sullo sviluppo della città. Buenos Aires, come disse Le Corbusier in visita nel 1938, è una città che, al contrario delle maggiori città fluviali mondiali che si rapportano continuamente con il fiume, volge le spalle al proprio Rio, dimenticandoselo e sviluppandosi in maniera totalmente indifferente ad esso.

Non esiste in tutto il suolo urbano un punto di osservazione sul fiume, ne dallo stesso alla città, quest'ultima è priva di punti privilegiati per una visione del proprio insieme

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

urbano. Il Porto commerciale *Puerto Nuevo* si costituisce ancor più come una barriera essendo suolo pubblico in concessione a società private, il che lo rende quasi invalicabile, un ulteriore ostacolo al rapporto tra la città e il Rio de La Plata.

2.3.2 . Conflitto città - Villa 31

Tra le problematiche che interessano il settore una delle più emergenti è sicuramente la presenza del quartiere informale “Villa 31”, una delle tante villas miseria che si trovano diffuse per il territorio della città di Buenos Aires e della stessa provincia. La sua storia parte negli anni venti dalla costruzione di quartieri abitativi funzionali alla zona del porto, pensati come residenze operaie per i lavoratori dell’area e in particolare del porto. La costruzione venne successivamente abbandonata con la crisi del 1929, dove tantissimi immigranti in maggioranza europei rimasero senza lavoro e una popolazione costituita da poveri, disoccupati e pensionati senza sussidio iniziò la sua progressiva occupazione. Tutto partì dalla concessione dello stato di alcuni magazzini del Puerto

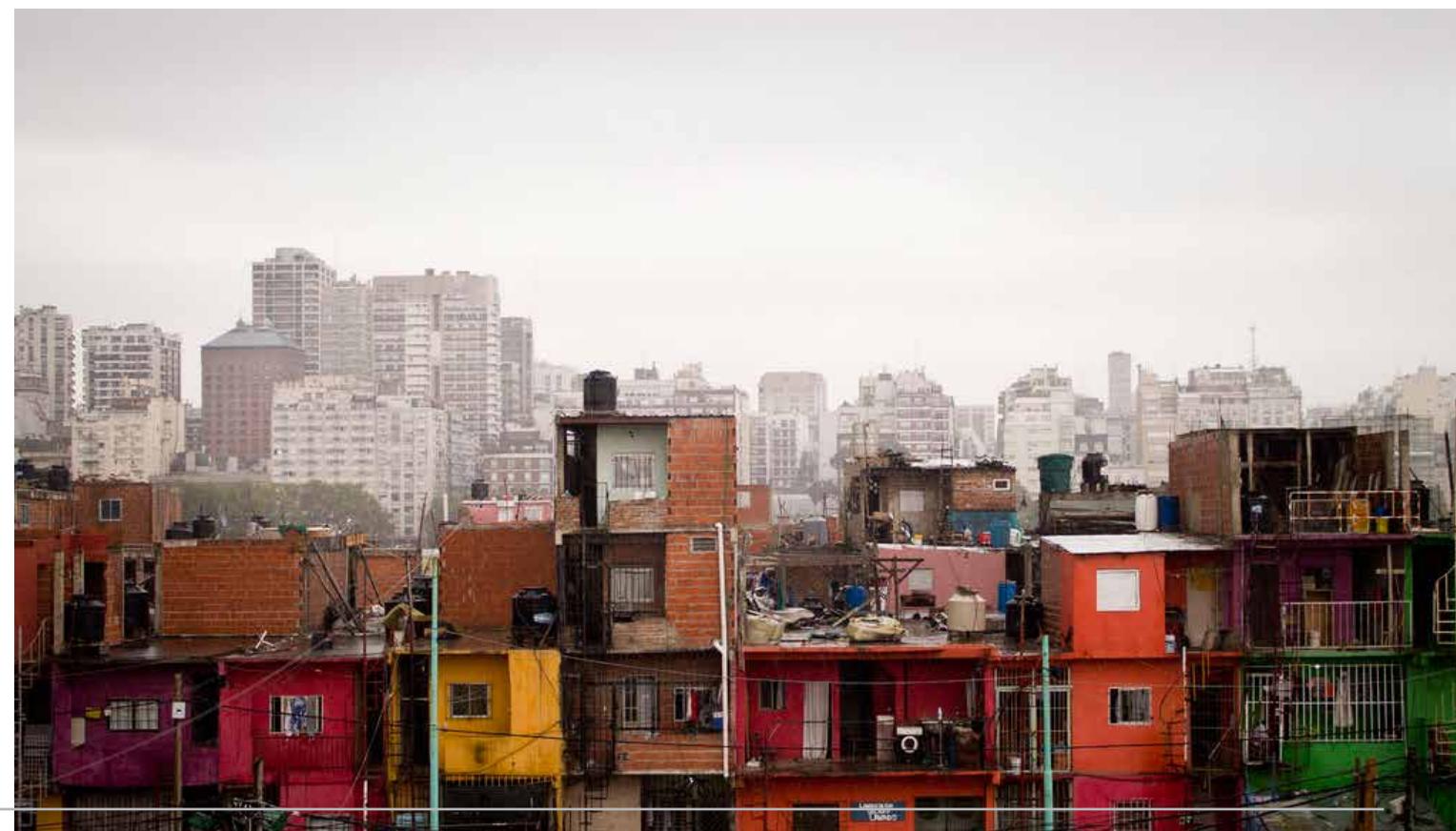


Figura 42 - Villa 31. Tratta da www.panoramio.com.

Nuevo ad un gruppo di immigrati polacchi nel 1931. L'insediamento abusivo vero e proprio sorse nel 1932, con il nome di "Villa desocupaciòn" e successivamente "Villa Esperanza". Da quel momento numerosi furono i tentativi di sradicamento da parte delle autorità, sempre però miseramente falliti.

Pur non essendo la baraccopoli più grande della città di Buenos Aires essa ne è certamente la più iconica. La particolarità di questa villa miseria risiede innanzi tutto nell'ubicazione strategica, a stretto contatto con la stazione del *Retiro*, il terminale *Omnibus* per il trasporto di persone a media e lunga distanza ed infine la zona portuaria. Essa si trova proprio nel centro del cuore infrastrutturale connettivo del Paese, punto di arrivo e partenza per le mobilitazioni di passeggeri e merci a livello nazionale e internazionale. Inoltre è vicinissima ad una delle zone residenziali a più alto valore immobiliare della

città.

Con il passare degli anni la Villa 31, a dispetto dei numerosi tentativi di eradicazione dal territorio urbano, ha aumentato progressivamente i propri confini, sviluppandosi longitudinalmente in parallelo alla via ferroviaria e all'autostrada sopraelevata che la attraversa.

Sebbene nel 2010 la legislatura della città di Buenos Aires abbia approvato una legge che impone l'urbanizzazione della città secondo un progetto elaborato dalla Facoltà di Architettura dell'Università UBA, le condizioni rimangono critiche, pressoché sterili dal punto di vista dei provvedimenti e le problematiche legate a questa realtà paiono in aumento. La crescita di volumetria incontrollata del quartiere informale prosegue in molte direzioni, persino in altezza. Il livello della sopraelevata è già stato raggiunto,



Figura 43 - Villa 31. Tratta da www.panoramio.com.



Figura 44 - Villa 31, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

numerosi sono gli edifici abusivi in cemento armato che raggiungono spesso anche i 5 piani, aumentando i rischi di incidenti catastrofici legati alla precarietà delle strutture, che si aggiungono poi ai problemi sociali e sanitari. Si pensa che la situazione continuerà a peggiorare progressivamente, e con essa tutti i problemi legati al controllo dello sviluppo urbano e del controllo del territorio.

La Villa 31 ostruisce attualmente gran parte degli ingressi ai *terminal di Omnibus* e del *Puerto Nuevo*; l'esistenza della stessa ha impedito la costruzione nel tempo della comunicazione diretta tra il terminale degli autobus e la rete autostradale, oltre alla definizione di un accesso ferroviario diretto al porto, aumentando di conseguenza il flusso giornaliero continuo di centinaia di camion e autobus per tutte le vie del quartiere *Retiro* e della zona anteriore al porto per raggiungere le rispettive destinazioni, moltiplicando notevolmente i costi di tutte queste operazioni, per i dispendi di carburanti, e le manutenzioni a cui i tracciati non progettati per certi tipi di traffico devono essere sottoposti costantemente.

Il problema è notevole anche in termini di sicurezza, l'esistenza di vie strette, labirintiche e scarsamente illuminate ha trasformato il luogo nel paradiso perfetto di teppisti e ladri e della piccola criminalità in generale, nonché spesso un rifugio per la grande criminalità organizzata.

Il conflitto con la città che tenta di arrestarne la crescita territoriale e regolarne lo sviluppo è tuttora aperto, anche per la mancanza della messa in atto concreta di un piano di sviluppo, e le invasioni dei terreni di proprietà pubblica o privata sono frequenti.

2.3.3 . Conflitto città - Retiro

L'intorno delle stazioni ferroviarie che compongono il *Retiro* può essere considerato come l'area urbana più complessa di tutta la città e costituisce il nodo distributore dei grandi flussi di passeggeri che accorrono al centro attraverso i differenti mezzi di trasporto. I numeri sono rivelatori, ogni giorno il questo settore cittadino mobilita:

- 900 treni giornalieri, con 150.000 passeggeri al giorno;
- 36 linee di Omnibus, più 67 ramificazioni, con frequenza media di 4 minuti, e un risultato di 960 bus ogni ora, e 80.000 passeggeri al giorno;
- 600 servizi giornalieri di treni metropolitani sotterranei della linea *Retiro-Constitución*, con 81.000 passeggeri giornalieri;
- 1.500 bus interurbani, con 45.000 passeggeri al giorno;
- 15.000 taxi giornalieri, con 17.000 passeggeri al giorno;
- servizi di navigazione fluviale con una media di 5000 passeggeri al giorno.

In una stima di massima, si può parlare di quasi 400.000 persone che circolano tutti i giorni lavorativi nell'intorno del nodo *Retiro*. Inoltre si deve considerare che, per la vicinanza all'area centrale della città, molti dei trasferimenti intermodali includono la via pedonale come ultima fase per il raggiungimento delle varie destinazioni. Anche per questo costituisce l'area di incontro di tre zone di straordinaria importanza e carattere all'interno della città:

- l'area centrale, caratterizzata dal predominio di attività amministrative e finanziarie;
- la zona residenziale nord, di alta densità, buono standard edilizio e alto livello socioeconomico della popolazione residente;
- La "culla verde del nord", lungo percorso di circa 10 km con larghezza variabile da 1 a 2 km (da Av. General Paz a Av. Callao), che connette grandi parchi pubblici, importanti zone sportive, società sportive, edifici culturali, quartieri-parco di bassa densità ed eccellente qualità edilizia, spesso molto privatizzati e poco accessibili, la Plaza San Martin e le altre tre importanti piazze situate di fronte alle stazioni: Plaza Fuerzas Armadas, Plaza Salvador Maria del Carril e Plaza Canadá¹⁰.

Dall'area del *Retiro*, in una striscia che prosegue verso sud lungo la costa e in tutta l'area centrale della città, si arriva a importanti progetti, alcuni dei quali hanno opere già realizzate e altri presentano differenti gradi di definizione, tra queste spiccano l'utilizzo futuro dei terreni dell'ex *Tandanor* nella darsena Nord, una nuova stazione terminale marittima di passeggeri nella darsena nord, i terreni che compongono la riserva ecologica, il tracciato dell'*Autopista Buenos Aires - La Plata* nel tratto di 2 km che passa di fronte a *Puerto Madero*, lo sviluppo urbano dello stesso, un nuovo sviluppo urbano per i terreni che costituivano la città sportiva del Boca Juniors e le iniziative di alcune imprese per sviluppare nuove strutture portuarie, operando intorno alla foce del canale sud, in prossimità dell'area portuaria denominata *Dock Sud*.

¹⁰ Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 32.

2.3.4 . Conflitto città - viabilità

Il continuo flusso di autobus urbani ed extraurbani, di camion e tir per il trasporto di merci e container, di navi mercantili a contatto con la costa, di treni in partenza ed arrivo dalle tre stazioni del complesso *Retiro* dirette per tutto il paese, in aggiunta al normale traffico urbano, rendono questo settore un vero il vero e proprio fulcro della mobilità, il polo cittadino dove i vari tipi di viabilità, compresa quella pedonale, si incontrano e si scontrano, generando infrastrutture ad hoc, collegamenti e barriere, molte opportunità di raggiungere le zone della città, ma anche svariati conflitti proprio tra la viabilità e la città stessa, che spesso si ritrova travolta dai flussi caotici e dal traffico disorganizzato. Alle tre stazioni del complesso attualmente convergono tre importanti linee ferroviarie



Figura 45 - Avenida Eduardo Madero, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

nazionali, due di larga tratta, F.C. Mitre e F.C. San Martín, e una terza di tratta corta, F.C. Belgrano. Tutte e tre forniscono servizi per il trasferimento di merci da e verso il porto, oltre che trasporto passeggeri a livello interurbano. Questi ultimi sono servizi su lunga distanza trasformati poi in iniziative provinciali.

Dentro l'area ferroviaria *Retiro*, le tre linee ferroviarie dispongono, separatamente, di rispettive reti viarie e capannoni di deposito merci, così come di tre differenti edifici per le stazioni terminali dei passeggeri. Tra questi spiccano, in ordine di importanza edilizia e capacità delle linee ferroviarie, i due grandi hangar della linea Mitre e successivamente quelli della linea Belgrano, mentre la stazione San Martín rimane la più piccola, costruita inizialmente come stazione provvisoria e costituita da elementi facilmente removibili.

Anche se solo i binari della linea San Martín viaggiano all'interno della città su viadotti elevati, tutte e tre le linee entrano nella zona ferroviaria tramite grossi ponti di costruzione metallica, per non invadere la via Salguero e creare ulteriori complicazioni nel rapporto con il resto della viabilità. L'ordine con cui viene effettuato l'ingresso è da sud a nord: linee San Martín, Mitre, e Belgrano, perciò tra i terminali dei passeggeri la posizione del terminale San Martín si trova invertita perchè vicino agli ingressi la propria linea ferroviaria attraversa i binari delle linee Mitre e successivamente Belgrano per raggiungere la stazione che occupa la posizione più a nord.

Attualmente, solo la linea ferroviaria Belgrano, dispone di binari che dalla griglia del Retiro entrano in modo diretto al terminal 5 del *Puerto Nuevo*. Le altre due hanno percorsi con passaggi a livello che attraversano Av. Ramos Mejía, Plaza Canadá e Plaza Salvador María del Carril, e arrivano alla griglia ferroviaria di giunzione denominata *Empalme Norte*, che risponde alla giurisdizione portuaria, dove si incontrano con le

linee provenienti dal sud, la F.C. Roca, e dall'ovest, F.C. Sarmiento¹¹.

Nella zona di smistamento a nord i treni vengono classificati e preparati, per poi andare, attraverso un itinerario tortuoso su binari, nella zona delle darsene portuarie parallela a via Corbeta Uruguay. A questo percorso difficile e dispendioso va aggiunto il fatto che i treni attraversano territori in concessione ai terminali portuari, i cui dirigenti spesso si oppongono a questi transiti, alludendo a ragioni di sicurezza e controllo¹². Di conseguenza urge un progetto ben definito che riesca a garantire un accesso diretto e rapido alle aree portuarie per tutte le linee ferroviarie, che tenga in considerazione le esigenze di tutte le parti in gioco, in particolare le amministrazioni portuarie, le società ferroviarie e le esigenze della viabilità urbana e dei cittadini anche in termini di sicurezza e rapidità negli spostamenti.

Un altro problema della viabilità legata ai treni è che la griglia di binari attuale permette l'assemblamento di formazioni merci con 14 o 17 vagoni massimo, il che le rende altamente dispendiose e poco efficienti in termini economici. Formazioni più produttive sarebbero quelle composte da circa 40 vagoni.

La congestione dell'accesso ferroviario di lunga tratta al porto ed il conseguente aumento di questo traffico, associato ad una prevedibile intensificazione delle merci in circolazione sulle vie urbane di questo stesso settore, sfocia inevitabilmente in un conflitto crescente tra questi due differenti metodi di trasporto. Sicuramente servirebbe un passaggio a livello esterno per permettere una corretta circolazione stradale, ma tutto deve essere pensato in un'ottica di insieme.

¹¹ Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 32.

¹² Ibid.

Un accesso diretto al porto permetterebbe di eliminare definitivamente l'area di interscambio *Empalme Norte*, per costruire poi successivamente una cintura ferroviaria periferica che permetta ai treni delle linee Roca e Sarmiento di raggiungere direttamente la linea San Martín. In questo modo si potrebbero liberare vasti settori cittadini centrali dall'evidente congestionamento e da un impianto ferroviario fastidioso e totalmente estraneo alla natura commerciale-amministrativo-finanziaria della città stessa e, soprattutto, eliminare i binari della linea San Martín, di connessione con l'area di smistamento, che attraversano Plaza Canadá e Av. Ramos Mejia non permettendo una migliore organizzazione del complesso *Retiro*.

Di non poca importanza, inoltre, al fine di migliorare i servizi di tutto questo centro funzionale ed il suo rapporto con la realtà che sta attorno, è la necessità di una modernizzazione tecnologica e strutturale, con una rimodellazione delle stazioni ferroviarie, con l'apporto di nuovi servizi e la razionalizzazione degli spazi.

Spostando l'attenzione un po' più a nord sull'area portuaria si aggiungono al conflitto tra città e porto i problemi emergenti dai rapporti tra trasporto e il transito. Attualmente nello spazio dell'anteporto circolano due importanti trasporti merci, il primo generato dai terminali marittimi di *Puerto Nuevo*, il secondo costituito dai trasporti merci pesanti, con camion che viaggiano da nord a sud dell'area metropolitana. Gli scambi e i trasporti nell'area portuaria vengono effettuati per il 100% tramite camion, anche perchè quei 6% che vengono effettuati tramite linee ferroviarie non possono accedere direttamente al porto¹³. Da un'osservazione in loco e da interviste con il ministero dello sviluppo

13 Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 34.

urbano della città di Buenos Aires emerge che agli accessi portuari sono interessati da una media giornaliera che varia tra i 3400 e i 5500 mezzi di trasporto pesante.

Il flusso principale di camion viaggia tra il recinto portuario e il suo hinterland commerciale, che comprende tutta l'area metropolitana e il resto della nazione, costituendo il 70% del prodotto, secondo "Estudio de Tránsito del Area de Retiro" della *Fundación Argentina Siglo XXI*(1995)¹⁴. Questo flusso tuttavia ha una componente direzionale maggiore verso il sud della città e della provincia, canalizzandosi attraverso il nodo multifunzionale e modale Retiro nell'intersezione di Av. Antartida Argentina con Av. Ramos Mejia, Av. San Martín e Av. Madero, che a sua volta è attraversata da due ramificazioni ferroviarie dove viaggiano treni merci tra lo smistamento Empalme Norte

14 Ibid.



Figura 46 - Avenida Antartida Argentina, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

- Scorrimento veloce
- Traffico urbano intenso
- Linea ferroviaria in utilizzo
- Linea traghetti
- Fermata metropolitana

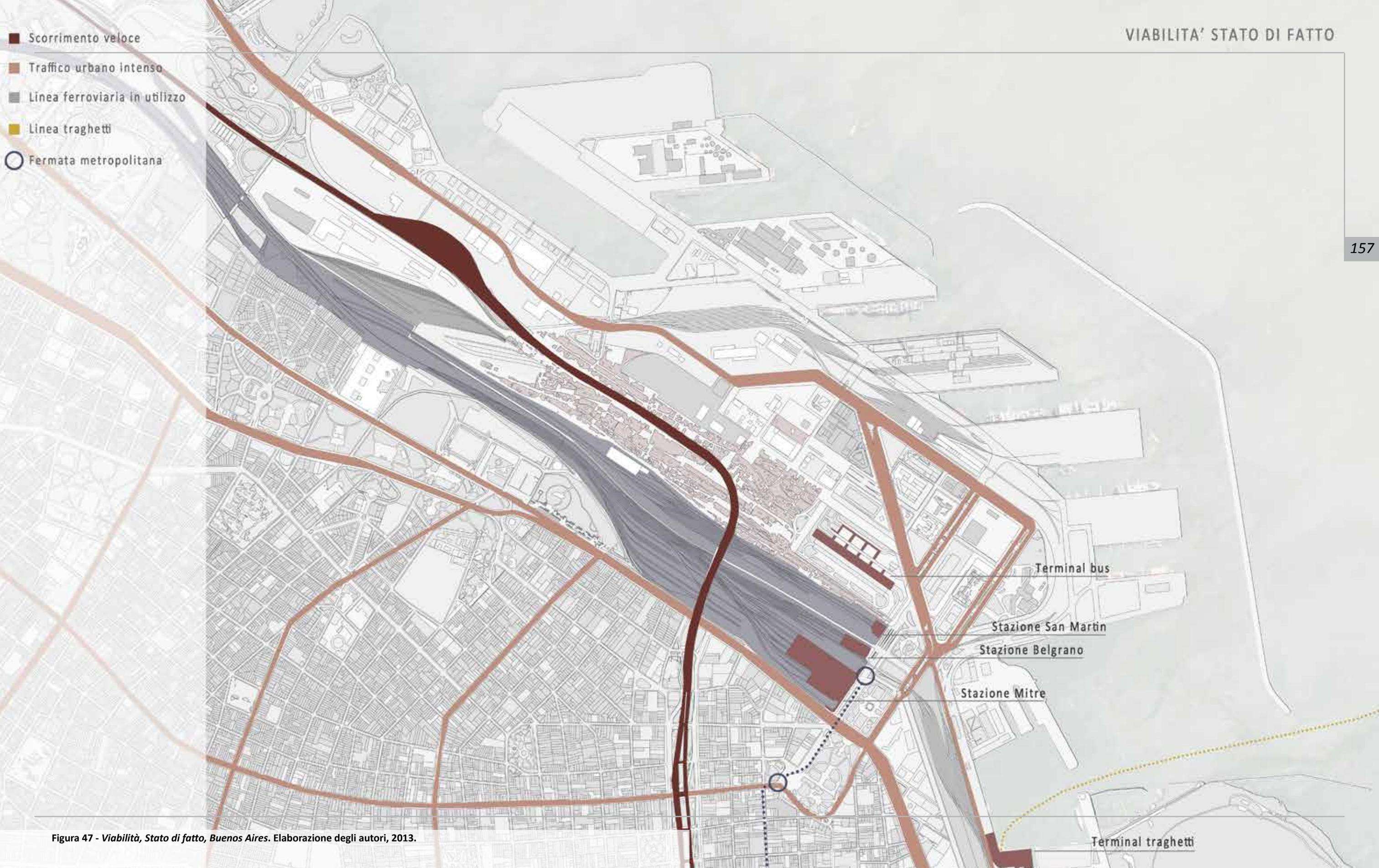


Figura 47 - Viabilità, Stato di fatto, Buenos Aires. Elaborazione degli autori, 2013.

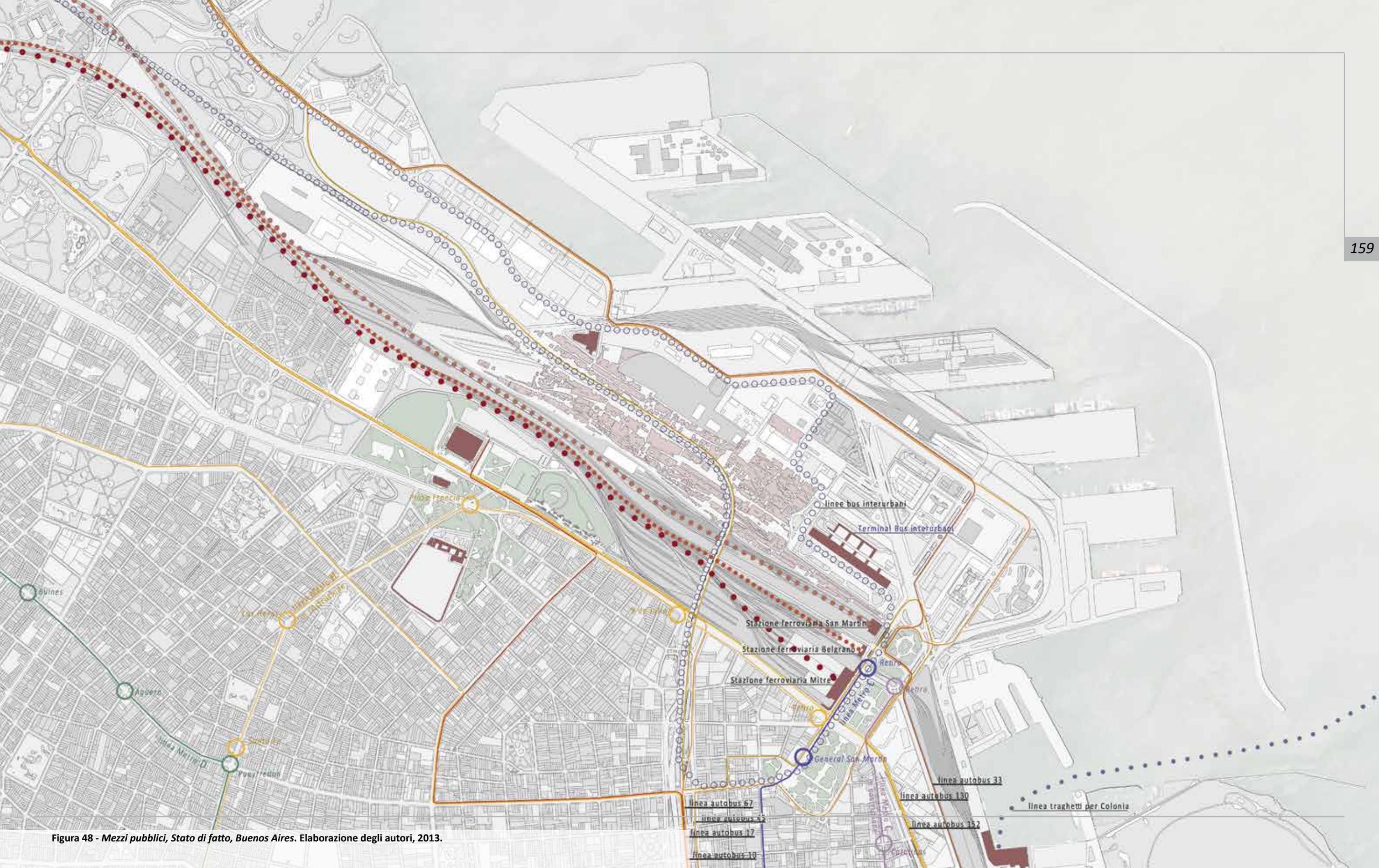


Figura 48 - Mezzi pubblici, Stato di fatto, Buenos Aires. Elaborazione degli autori, 2013.

e le infrastrutture del Retiro. Tutto ciò aumenta ulteriormente le problematiche legate alla viabilità dell'area soggetta a continue paralisi.

Costantemente si formano lunghe code di veicoli in attesa, camion che bloccano il regolare traffico urbano. In più a quest'ultimo si aggiungono i flussi secondari derivati dalle restrizioni di capacità e disponibilità di spazio portuario e dalla disorganizzazione collettiva nello svolgimento dei procedimenti doganali e di spostamento delle merci, basti pensare, per esempio, che l'80% dei camion che mobilitano le merci viaggiano vuoti per metà.

La rete di trasporto pesante prosegue poi, a "singhiozzo", dal nodo retiro per le vie Madero, Huergo, Antartida Argentina e Boulevard de los Italianos connettendosi agli accessi dell'*Autopista Buenos Aires-Plata*, all'*Autopista 25 de Mayo-Dellepiane* e la rete viaria della zona urbana sud.

Le previsioni future dei flussi e degli spostamenti non sono affatto rassicuranti, si prevede infatti un incremento di un 30% nel transito di camion, non solo per l'area dell'anteporto ma per tutta la rete di trasporto merci della città, e specialmente in direzione sud, verso i depositi di container e le infrastrutture di fiscalizzazione doganale. Tutto ciò porterà, solo nelle vie situate presso il porto, ad un'aggiunta di circa 1500 camion giornalieri, a cui bisogna aggiungere un apporto giornaliero di 330 mezzi pesanti che circolano tra i terminali del porto e le stazioni Mitre e San Martìn.

Per il quartiere del complesso Retiro, inoltre, circolano i servizi di autobus di lunga distanza, con circa 1500 mezzi al giorno in periodi di bassa stagione turistica e quantità quasi raddoppiate nei periodi con più flusso di turisti. Questi autobus transitano in

Av. Antartida Argentina, san Martìn, Madero, per dirigersi alla "*Estacion Terminal de Omnibus de Retiro*" (terminale ETOR). Questo flusso si unisce a quello di traffico pesante di cui si è parlato in precedenza, invece di connettersi immediatamente con la rete autostradale a causa della presenza della Villa 31 che ha impedito la costruzione di un collegamento diretto ai terminali degli autobus, del porto e del complesso ferroviario. Il superamento delle disfunzionalità di questo nodo deve essere considerato con l'obiettivo di riconversione funzionale dell'uso dello spazio, per andare incontro alle esigenze dei terminal di trasporto e delle necessità di transito. Ciò nonostante è ragionevole pensare che se non verrà effettuato un piano di intervento razionale sull'interno dell'area, che prenda in considerazione tutti questi fattori, e si proseguirà invece con una politica di sviluppo dell'infrastruttura simile a quella che ha portato alla situazione frammentaria, disorganizzata e arretrata attuale, verranno man mano aggiunti un maggior numero di elementi di conflitto che porteranno ad un'insostenibilità sempre maggiore e sempre più difficile da risolvere.

Questo immenso groviglio di flussi che attraversano il settore in analisi, oltre a creare come evidente una fitta maglia difficile da attraversare, si pone su una serie di infrastrutture viarie non progettate appositamente per trasporti pesanti. Questa caratteristica rende le vie urbane ancor più soggette ad intasamenti e rallentamenti, a causa delle periodiche condizioni di deterioramento e le continue manutenzioni.

Inoltre la mancanza di una rete viaria urbana costiera, sia per veicoli che pedonali, trasforma queste grosse strade in una vera e propria barriera che separa la città dalle coste del Rio de La Plata, assecondando nuovamente ciò che diceva alla fine degli anni trenta



Figura 49 - Incrocio tra Avenida Antartida e José Ramos Mejía, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

Le Corbusier, “la città di Buenos Aires volta le spalle al proprio fiume, se ne dimentica” e non si rapporta mai con esso. Lo stesso Puerto Madero, quando fu progettato, non sfruttò le potenzialità del Rio de La Plata, ma al contrario costituì e costituisce ancora oggi, un elemento costiero che sposta l’attenzione dal fiume, porta il fiume all’interno della città attraverso le sue “Dighe”, e non crea nessun tipo di relazione con la costa fluviale. Successivamente, con la costruzione della *Reserva Ecologica* di fronte a *Puerto Madero*, la città si allontana ancora di più dal fiume, andando a definire un’ampia area verde che però rimane introversa, e permette solo con grande difficoltà di accorgersi della presenza del corso d’acqua e delle sue sponde trascurate e abbandonate a loro stesse. La presenza di una viabilità secondaria costituita da traverse capace di rivalutare la costa potrebbe permettere alla città di recuperare questo rapporto da tempo perso. Sintetizzando alcuni dei risultati preliminari raccolti dall’“Estudio de Transporte y Circulación”, svolto dalla *Secretaría de Transporte* del governo nazionale, emergono discontinuità nel transito urbano, addirittura dichiarate “stato di collasso di grado E”, ovvero una situazione prossima ad uno stadio di irreversibilità soprattutto nelle aree *Retiro* e *Puerto Madero*¹⁵. Per la seconda è già stata effettuata un’ipotesi progettuale per l’inserimento di una rete tramviaria superficiale, in grado di collegare il porto turistico di Buenos Aires ed il suo intorno con il polo infrastrutturale a nord e la stazione *Constitución* a sud. Questo collegamento era già presente in precedenza, ma poi eliminato per un processo di modernizzazione della città che puntava più sul trasporto gommato. Per quanto riguarda l’area del *Retiro* invece è stato elaborato un progetto denominato “Proyecto Retiro”, che punta alla separazione della viabilità privata da

quella pubblica per mezzo di quote differenti. Questo progetto, però, sembra essere destinato alla risoluzione dei soli problemi relativi alla parte direttamente anteriore alle tre stazioni ferroviarie ed al terminale degli autobus, e non costituisce una soluzione totalitaria per tutto il settore.

Rimangono perciò impellenti le necessità di consolidare l’area come nodo logistico regionale, eliminare le discontinuità presenti nella rete dei trasporti, sviluppare un’integrazione intermodale e intramodale delle reti ferroviarie e la riduzione dei traffici interurbani pesanti laddove i transiti entrano maggiormente in conflitto tra loro.

2.3.5 . *Conflitti di giurisdizione*

La presenza di imponenti e complesse infrastrutture di trasporto che vanno di gran lunga oltre la scala urbana locale, raggiungendo un grado metropolitano ed in alcuni casi addirittura nazionale, si riflette anche nella trama istituzionale nei distinti livelli dello stato che hanno competenza nell'area in questione¹⁶. Una rapida analisi degli attori istituzionali permette in un primo tempo di verificare l'esistenza di due livelli completamente differenziati, uno dipendente dal governo nazionale e un altro che coinvolge il governo della città autonoma.

In questi ambiti sono da sempre esistiti conflitti istituzionali di giurisdizione, con duplicazione e sovrapposizione di funzioni. In ambito Privato si incontrano i concessionari dei differenti servizi e gli enti operatori dei trasporti. Merita una menzione speciale la questione che riguarda un'altra volta la Villa 31, che è presente nel settore urbano da molto tempo, così come i differenti atti amministrativi del Potere Esecutivo Nazionale che legittimano ormai il suo diritto di permanenza.

Opposto a questi atti è l'interesse da parte di operatori immobiliari nello sviluppo della zona, ovviamente per la localizzazione strategica. Infine, l'opinione pubblica e i media, estranei alla zona ma condizionati dalla sua dinamica, richiedono soluzioni spesso logiche, ma anche provenienti da un visioni frammentarie e soggettive.

L'evoluzione storica delle distinte infrastrutture, le cessioni e i cambiamenti tecnologici, hanno generato situazioni critiche e paradossali, dove nello stesso momento che alcuni servizi chiedono terre per migliorare le loro operazioni si possono trovare territori in

¹⁶ Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 40.

disuso e sottoutilizzate. La compatibilità dei distinti usi ne risente, specialmente per la mancanza di un minimo ordine spaziale, la carenza di infrastrutture adeguate, la congestione e l'inquinamento.

La ricerca di soluzioni è stata fino ad oggi fonte di numerosi progetti e anche di innumerevoli conflitti, alcuni di questi incoraggiati da regolamenti istituzionali che non garantiscono la rappresentazione di tutti gli attori interessati, hanno tentato di dare maggior importanza ad alcuni aspetti in particolare, invece di privilegiare una visione d'insieme¹⁷.

La debolezza strutturale degli organismi pubblici alimenta le dimensioni dei conflitti, sottraendole razionalità tecnica e incoraggiando la lotta e gli interessi di potere. Così, sebbene esistano disparità tra i differenti organismi e tutti presentino problemi di gestione quali:

- difficoltà risultanti dai vincoli di bilancio o di allocazione delle risorse;
- difficoltà nell'ottenere ed elaborare informazioni utili a definire strategie per il medio e lungo termine;
- difficoltà nell'organizzare la propria burocrazia utilizzando tecniche di gestione moderna e in continua evoluzione, basso livello di formazione ed equipaggiamento, inefficienza;
- difficoltà di rappresentazione per esprimere la propria posizione in ambiti istituzionali e forum, bassa formazione istituzionale;
- difficoltà ad applicare regolamenti e di esercitare il potere di polizia.

Le cause dei conflitti di giurisdizione si basano su interpretazioni divergenti del

¹⁷ Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 41.

potere giudiziario conferito dalle varie agenzie macrolegali ai distinti organismi, specificatamente nel momento in cui si riferiscono all'esercizio del potere della polizia, alla definizione di uso del suolo, edificabilità e concessioni¹⁸.

Un caso esemplare è stata l'urbanizzazione conosciuta come "Costa Salguero", la cui complessa esecuzione dai primi riempimenti fino all'ultima concessione delle attività, è stato motivo e soggetto delle controversie tra il Governo della Città e l'Amministrazione del porto. Il misero risultato urbanistico di questo processo agisce come campanello di allarme sul tipo di problemi che si devono affrontare.

Il Congresso Nazionale ha promulgato recentemente una legge dove viene trasferita la competenza dell'area al Governo della Città di Buenos Aires, che dovrà assumere tutti i diritti e i doveri derivati dalle decisioni prese dall'Amministrazione Generale dei Porti, Società dello Stato¹⁹.

Considerando il caso dell'*Autopista Ribereña*, alle tensioni giurisdizionali tra nazione e città, si sommano i diritti acquisiti dalla concessionaria e la voce grossa di residenti e tecnici in proposito alla qualità delle soluzioni proposte, in alcuni casi come questo si tenta di spostare la ricerca del consenso, sebbene sia chiaro che non è possibile convincere tutti. Le soluzioni includono sempre aspetti urbanistici e viari di conflittualità.

Un altro conflitto di ordine giurisdizionale è stato l'inserimento di un casinò flottante, in questo caso basato sulla giurisdizione nazionale delle attività marittime. Questo casinò è stato trasferito alla Darsena Sud, dalla sua precedente ubicazione nella Darsena Nord.

Un conflitto non di poca rilevanza aggravato dalle molteplici giurisdizioni è il transito all'interno del settore, dove i poteri organizzativi e il controllo vengono suddivisi tra

il Governo della Città, la Polizia Federale e la Prefettura, aumentando le difficoltà di congestione²⁰.

Emergono poi conflitti legati alla divergenza di interessi tra le giurisdizioni, in particolare all'evoluzione futura delle distinte attività e alle loro capacità di utilizzare suolo per usi specifici. In queste problematiche possiamo collocare la volontà degli abitanti della villa 31, interessati a radicarsi sempre più nel settore dove vivono, contrari alle necessità logistiche del porto, dei terminal degli autobus e degli utenti dell'autostrada. Questi conflitti si riscontrano anche tra i concessionari della via ferroviaria, interessati a mantenere le strutture per lo svolgimento delle proprie attività, e gli interessati allo sviluppo dei terreni liberi, inclusi quelli che in qualche modo propongono cambiamenti nel medio termine per migliorare la qualità delle connessioni intermodali.

I poteri dei tre organi del Governo della Città sono indicati dalla Costituzione, vigente a partire dal 1996. Il Comma 30 dell'Articolo 75 della Costituzione Nazionale, riferendosi alle strutture di pubblica utilità nel territorio nazionale, dice che: "Las autoridades provinciales y municipales conservarán los poderes de policía e imposición sobre los establecimientos, en tanto no enterfieran en el cumplimiento de aquellos fines"²¹, e quindi che "le autorità provinciali e municipali manterranno i poteri di polizia e imposizione sulle strutture, pur non interferendo con i fini delle attività svolte".

Nel territorio della Città, il porto e le ferrovie sono considerati strutture di utilità nazionale. In relazione al porto, è bene ricordare che nell'articolo 8 della Costituzione della Città di Buenos Aires, si dice che "...es del dominio público de la ciudad, que

18 Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 41.

19 Ibid.

20 Ibid.

21 Trad. da *Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Areoparque-Puerto-Retiro*, p. 43.

ejerce el control de sus instalaciones, se encuentren o no consideradas”²², ovvero “...è di dominio pubblico della città, che esercita il controllo sulla proprietà, anche se non influente per le attività”. Questa dichiarazione, fino ad oggi, non è stata attuata legalmente.

I testi menzionati indicano che la giurisdizione federale possiede un'esclusiva su tutto ciò che riguarda il funzionamento delle attività ferroviarie e portuarie, anche in relazione a quest'ultimo la situazione cambierà in sede di attuazione del trasferimento alla città di Buenos Aires.

Tale giurisdizione esclusiva non può essere invocata quando si tratta di attività situate nelle zone ferroviarie e portuarie che non hanno alcun rapporto necessario con i servizi nazionali. In questo caso, tali attività devono regolare la propria posizione e il proprio funzionamento alla giurisdizione esclusiva del Governo della Città di Buenos Aires.

2.3.6 . Rapporto città - edifici dismessi

Il settore *Puerto Nuevo - Retiro* include al suo interno numerosi edifici in stato di disuso, altri dismessi o con evidenti stadi di degrado, ed infine capannoni e magazzini abbandonati e di poco valore architettonico su terreni di proprietà statale o concessionata. Tutti questi edifici si trovano in particolare nella fascia dell'anteporto, cioè quella compresa tra il *Puerto Nuevo* ed il complesso *Retiro*.

Proprio in quest'area, infatti, alcuni lotti furono oggetto di trasformazione urbana e vari progetti vennero persino portati ad una preliminare fase esecutiva, altri raggiunsero fasi di attuazione molto avanzate, ma furono poi ugualmente abbandonati, lasciando grandi scheletri di costruzioni e terreni inutilizzati fino ad oggi.

Ne è esempio l'edificio “Movimento Immobile”, o “Bruno Ramirez Building”, progettato dagli architetti Augusto Gaido, Angel Gallardo, Francisco Paez e Roberto Rossi per la Direzione Generale delle Poste e Telecomunicazioni, e costruito nel 1944. Si trova sul limite a nord tra la Villa 31 e l'area del porto, l'edificio è stato progettato in linea con lo stile moderno che l'azienda postale aveva scelto di mantenere in tutte le filiali ed edifici di proprietà sparsi sul territorio nazionale. Il disegno dell'edificio è innovativo e rivoluzionario per l'epoca in cui fu realizzato.

Una rampa a spirale attraversa internamente tutti i livelli della struttura, mentre a un lato si erge una torre con cortina vetrata esposta ad est, dove erano situate le sale operative e uffici telegrafici.

Al di sopra dell'ingresso principale, si trova un parcheggio per i camion postali, con una copertura fatta di volte in cemento armato.



Figura 50 - Edificio Monumento, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

Un corpo finestrato e forato in prossimità delle aree di distribuzione interna ospita gli uffici, le proporzioni equilibrate e la curva morbida del volume nello spazio, l'uso di nuovi materiali e del colore, le forme plastiche e armoniose, rivelano le caratteristiche concettuali del modernismo.

Con la privatizzazione della società nel 1990, l'edificio è stato venduto ed è attualmente affittato per feste. Il piano terra è invece utilizzato da una concessionaria di auto, che paga l'affitto ad una società di deposito e stoccaggio. La torre è utilizzata solo come area di affissione cartellone pubblicitari.

Negli ultimi decenni, la vicina Villa 31 è cresciuto ad un ritmo sempre più rapido, raggiungendo e quasi circondano completamente l'intero edificio.

Nel 2009, un investitore privato promosse un progetto di rivalutazione della torre,

affidando il progetto allo studio Mario Roberto Alvarez y Asociados. Il progetto per la ristrutturazione della porzione di edificio come nuova area di uffici "North Building Puerto Ufficio" venne completato alla fine del 2010, ma non venne mai realizzato.

Un altro edificio di valore in stato di abbandono è l'edificio "Elevador de Granos", progettato dall'ingegnere Emilio A. Conti e situato direttamente all'interno dell'area portuaria. Questa costruzione è composta da un corpo lineare in cemento armato sorretto da grossi pilastri che si affaccia direttamente sulla darsena D del porto e la percorre lungo 800 metri per 30 metri di altezza; dietro a questo si pone un volume centrale adibito ad uffici e locali tecnici, dal quale dipartono come due "ali" due grossi corpi di fabbrica contenenti numerosi silos per lo stoccaggio del grano. L'edificio venne costruito nel 1939, ed è ancora oggi l'elevatore terminale più grande esistente in tutta l'Argentina, con una capacità di 170.000 tonnellate e sebbene lavorasse con una media di cinque milioni di tonnellate di grano annuali la sua capacità teorica è circa il doppio.²³ Il disegno dell'intero complesso risponde esclusivamente alle esigenze e al processo di produzione, ma nonostante questo la facciata Nord, con la sua torre più alta che sovrasta il resto dell'edificio, ricorda in qualche modo l'architettura di Aldo Rossi. Oggi l'edificio, a causa dell'ovvio sviluppo tecnologico ed industriale e del cambio delle attività, non svolge più alcuna funzione pratica all'interno del porto commerciale di Buenos Aires e si trova in stato di abbandono e degrado architettonico ormai da diverso tempo.



Figura 51 - Elevador de Granos, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

La Superusina de Electricidad ex “Chade Central Puerto Nuevo”, realizzata tra il 1927 e il 1929, venne costruita a nord del quinto molo di Puerto Nuevo, nell’odierna Avenida Tomas A. Edison. Il sito è stato scelto appositamente per consentire un facile accesso alle navi d’oltremare e ai trasportatori di carburante, oltre che fornire la quantità di acqua necessaria per il raffreddamento dei condensatori delle turbine, nonché a distribuire energia elettrica a tutta la capitale da un punto strategico.

Il terreno, che era coperto dalle acque del Rio della Plata, fu prosciugato e bonificato dalla società CHADE per fare posto alla centrale di produzione e immagazzinamento di carburante, oggi diventata centrale termo elettrica.

Anche la vicina Usina de Electricidad ex “CIAE Central Puerto”, costruita tra il 1930 e il 1933 ed ampliata nel 1951, si trova oggi su un terreno bonificato che prima della



Figura 52 - Usina de Electricidad Ex CIAE, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

sua esistenza apparteneva al Rio de la Plata. La compagnia italo-argentina decise di costruire la centrale puntando sul consumo massivo della comunità italiana di Buenos Aires, ma senza l'intento di competere con la vicina CHADE, infatti iniziò installando solo piccoli impianti che dovevano fornire alcune aree della città. Tuttavia nel 1932 l'intenzioni della società cambiano, arrivando a produrre molto di più rispetto alla società tedesca. Furono ovviamente necessari degli ampliamenti, e l'edificio fu ripensato con un'immagine che desse l'idea di un immenso potere, innanzitutto per le sue dimensioni, con un corpo centrale composto da una navata basilicale con dimensioni 50 metri di larghezza per 100 di lunghezza. Inoltre la facciata del complesso raggiunge i 200 metri di lunghezza e 71 di altezza, l'equivalente di un edificio di 27 piani. La ricerca di un dialogo tra l'edificio, le sue dimensioni così colossali e lo skyline della città è evidente, e l'edificio diventò uno dei più alti edifici di Buenos Aires. Lo stile scelto per l'edificio è austero e imponente, sono molto riconoscibili le linee classiche riconducibili a Palladio²⁴. Nel disegno della facciata che fronteggia la città è facilmente riconoscibile l'attento controllo della scala architettonica, che oppone ai grandi archi della navata centrale il ritmo dei piccoli archi inseriti nel basamento e i pilastri centrali. Le due grandi torri negli angoli bilanciano l'altezza elevata dell'edificio, conferendogli trasparenza e luminosità interna²⁵.

Sebbene le due centrali elettriche siano tutt'oggi funzionanti il lavoro svolto all'interno di esse è notevolmente inferiore al passato, lasciando più della metà di questi edifici ormai inutilizzata e le strutture sempre più sofferenti di fronte al disuso e alla mancanza di manutenzione a fronte dei notevoli costi di gestione e mantenimento.

²⁴ Trad. da R. LONGO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, p. 33, Buenos Aires, 1995.

²⁵ Ibid.

Oltre a numerosi capannoni, depositi e terreni abbandonati sparsi per il settore "Puerto Nuevo-Retiro", vicini alle due Usine de Electricidad e più precisamente sul lato sud della darsena F di Puerto Nuevo, vi sono infine altri edifici abbandonati degni di nota.

Si tratta delle vecchie industrie che una volta lavoravano la sabbia dragata e raccolta dal Rio de La Plata per permettere il passaggio delle grosse navi mercantili e per produrre materiali per l'edilizia. Oggi sono completamente abbandonate e in stato di degrado avanzato, l'interesse per queste vecchie fabbriche non deriva tanto dalla qualità architettonica, peraltro nulla o molto povera, ma dalla grande superficie che occupano a contatto con il fiume che viene lasciata completamente a se stessa.



Figura 53 - *Insustrie di smesse sul lato sud della Darsena F, Buenos Aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.*

2.3.7 . Conclusioni

Alla luce delle problematiche e dei conflitti descritti precedentemente è possibile evidenziare tre raggruppamenti generali in base alla loro natura:

- conflitti di carattere strutturale;
- conflitti di carattere cronico;
- conflitti di carattere critico.

I conflitti di carattere strutturale rappresentano tutte quelle problematiche derivanti dalla morfologia del settore in esame e in particolare dagli elementi fisici del costruito che compongono l'area e che entrano in rapporto gli uni con gli altri, generando concatenazioni di rapporti causa-effetto analizzabili solo con un metodo unitario ed una visione d'insieme che li comprenda tutti e che tenga conto del rispettivo grado di consolidamento e sviluppo.

Tra di essi troviamo l'interposizione dei terminali di trasporto e corridoi nord-sud tra area urbana consolidata e la costa del Rio de La Plata, il che costituisce una barriera insormontabile che si estende da Av. Ramos Mejia fino alla Via Salguero. In secondo luogo in questo gruppo di problematiche e conflitti vi sono la disarticolazione tra la zona dell'anteporto, l'area centrale del *Retiro* ed il settore residenziale posta a nord, la mancanza di un accesso ferroviario diretto al porto delle linee ferroviarie San Martin e Mitre, le discontinuità, le interferenze e i problemi di accesso al terminale portuale e alla stazione degli autobus nel corridoio nord-sud.

Rientrano tra le problematiche di carattere strutturale anche tutte le conseguenze derivanti dalla presenza e dallo sviluppo progressivo del quartiere informale Villa 31, ormai radicato nel settore da lungo tempo e in continua espansione, e le necessità di stabilire limiti all'aumento delle attività inerenti ai trasporti, a causa dell'esaurimento degli spazi operativi e della saturazione dei sistemi di accesso, in particolare nella realtà del *Puerto Nuevo*.

I conflitti di carattere cronico rappresentano invece quell'insieme di problematiche che nascono dalle caratteristiche strutturali dell'area e generano problemi non risolvibili nel breve termine o che addirittura persisteranno periodicamente, destinati ad aumentare se i primi non verranno risolti.

La presenza della Villa 31 si colloca, con la sua complessità, anche all'interno di questo secondo gruppo di problematiche, costituendo un'ostruzione nel tracciato dell'autostrada costiera, impedendo la costruzione di un intercambio per la connessione verso il sud dell'*Autopista Illia* con Av. 9 de Julio e l'accesso diretto al *Terminal de Omnibus* e al *Puerto Nuevo*.

I congestionamenti prodotti nell'area del *Retiro* dalle migliaia di camion e Tir di trasporto merci, che giornalmente percorrono Av. Madero a partire dalla zona nord e il porto verso il sud e successivamente svolgono il medesimo percorso in senso inverso, in aggiunta al movimento degli autobus urbani che collegano il settore al centro della città, definiscono giornalmente complicazioni non poco rilevanti per gli spostamenti e i tempi di percorribilità di tutto il settore, per non considerare la difficoltà e la relativa pericolosità per gli spostamenti pedonali e ciclopdonali. Quasi 400.000 passeggeri che circolano nell'area dei terminali delle stazioni ferroviarie, dei terminal degli autobus a

media e lunga distanza e la stazione della metropolitana.

L'inquinamento acustico prodotto dalla circolazione di camion che trasportano merci pesanti e container lungo Av. Libertador dagli spazi ferroviari della stazione Mitre fino al Porto aggrava ulteriormente queste difficoltà di collegamento e percorribilità.

Il trasporto pesante in attesa per l'ingresso lento al porto e gli autobus urbani che sostano alle fermate di capolinea per il cambio dei turni provocano un'insostenibile occupazione delle vie pubbliche che moltiplicano le congestioni.

Un ultimo problema di tipo cronico è il persistente apporto di terra e sabbia per creare ripieni e concessioni private lungo la riva Costanera Nord, diminuendo le zone di accesso libero alla costa del fiume e compromettendo il sistema ambientale.

I conflitti di carattere critico, infine, comprendono tutte quelle problematiche legate alle diverse giurisdizioni ed alle gestioni dei territori, stanno alla base degli altri due gruppi, in particolare determinano in un certo senso i problemi di carattere strutturale.

Si trovano quindi per esempio le necessità di risolvere i conflitti e le competenze di uso del suolo tra le distinte società di trasporto e tra queste e la trama urbana considerando l'efficienza e la competitività dei trasporti, e gli interessi della città per quanto riguarda il miglioramento integrale del settore urbano in analisi e la sua integrazione con il resto del contesto consolidato.

Vi sono inoltre esigenze di mitigare i problemi presenti nella circolazione, mediante il completamento dell'*Autopista La Plata - Buenos Aires*, tra la zona *Retiro* e l'*Autopista 25 de Mayo*, e la costruzione dello svincolo di intercambio per unirla all'*Autopista Illia* e permettere gli ingressi al porto nonché al terminale degli autobus di lunga tratta.

Anche in questo raggruppamento si riversano le problematiche della Villa 31, per la

necessità di dare una soluzione definitiva all'insediamento, stabilire una volta per tutte le condizioni per la creazione di nuovi spazi pubblici e per un miglioramento delle condizioni ambientali, sociali e sanitarie dell'area, generando una strategia ed un conseguente progetto di integrazione dell'area che abbiano al proprio interno una visione di insieme di tutte le problematiche emergenti che affliggono questo settore della città ormai da molto tempo.

2.4 - PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER L'AREA "PUERTO NUEVO - RETIRO"

L'area circostante al Puerto Nuevo, comprendente le infrastrutture viabilistiche delle stazioni Belgrano, Mitre e San Martin e dell'Estacion Terminal de Omnibus Retiro, il limite dei quartieri Retiro e Recoleta e il settore Antepuerto, emerge nel contesto della città di Buenos Aires per la complessità e la varietà di problemi e conflitti urbani, dovuti a molteplici fattori sia di gestione politica che intrinsecamente morfologici e di progettazione. Inoltre la zona storicamente ha sempre sofferto la mancanza di unità nella programmazione nei vari interventi di urbanizzazione o di potenziamento infrastrutturale promossi di volta in volta dalle amministrazioni comunali delle città autonome o dal governo nazionale.

Attualmente la municipalità, probabilmente non senza una pressione di interessi privati, ha promosso vari concorsi progettuali al fine di risolvere le problematiche dell'area Puerto Nuevo-Retiro, dove per lo più il prezzo medio dei terreni in vendita si aggira intorno ai 4500 dollari/mq, quasi il doppio della media cittadina¹.

Per queste ragioni sia di natura economica che di gestione cittadina le due principali istituzioni bonaerensi trattanti i temi urbanistico-architettonici, il Ministerio de Desarrollo Urbano nell'ambito pubblico e la Sociedad Central de Arquitectos di iniziativa privata, dal periodo di ripresa successivo alla crisi economica nazionale iniziata nel 2001, ha promosso una serie di concorsi accolti con molto entusiasmo dai progettisti di tutta la nazione argentina, che spesso hanno portato alla presentazione di proposte altamente interessanti.

¹ Trad. Da *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*, Ministerio de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009.

2.4.1 . Nodo Intermodal Retiro, Ministerio de Desarrollo Urbano

Il progetto, promosso dalla municipalità di Buenos Aires all'inizio del 2011 e redatto attraverso il Ministerio de Desarrollo Urbano, attualmente si trova in fase di approvazione e la si compone di tre tappe principali. La prima consiste nel risolvere lo svincolo tra Avenida Leandro N.Alem, Calle Ramon Mejia e Calle San Martin in modo da ridurre il congestionamento veicolare causato dalla sovrapposizione dei percorsi di camion merci che trasportano container agli scali portuali, gli autobus di lunga percorrenza dell'Estacion Terminal Omnibus de Retiro ETOR, numerosissime linee di trasporto pubblico su gomma che convergono nell'area vicino alle tre stazioni Belgrano, Mitre e san Martin e il forte traffico automobilistico privato. Si prevede perciò la costruzione

di due tunnel carrabili al di sotto di Avenida Libertador e Leandro N.Alem in modo da agevolare l'attraversamento dello snodo a un livello inferiore, con il proposito di ridurre al minimo le fasi semaforiche nelle intersezioni. La seconda fase propone invece la redistribuzione delle fermate degli autobus per il trasporto pubblico, complessivamente trentasei linee che servono il settore Retiro, in postazioni dedicate a ogni singolo operatore. Le fermate e i punti di attesa vengono integrate al sistema di accesso alla linea metropolitana C, distribuendole sia in superficie lungo Calle San Martin che a livello ipogeo al di sotto di Calle Ramos Mejia. L'ultima fase si pone come obiettivo la risistemazione delle tre piazze antistanti alle stazioni ferroviarie, Plaza Fuerza Aerea Argentina, Plaza Salvador Maria de Carril e Plaza Canadá, in modo da renderle fruibili e gradevoli spazi di ricreo sia per i viaggiatori transitanti che per i tutti i cittadini dei quartieri adiacenti al nodo intermodale di trasporto del Retiro.



Figura 55 - Ricostruzione di progetto Nodo intermodal Retiro. Tratta da Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060, Ministerio de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009.

2.4.2 . Sede corporativa de Correo de la Republica Argentina, Estudio B4FS

Nel 2010 il *Gobierno Nacional Argentino* ha proposto un concorso per la progettazione della nuova sede centrale delle poste nazionali, nello stesso lotto all'interno del settore urbano *Antepuerto*, all'angolo tra Avenida Antartida Argentina e Avenida Comodoro Py. Il progetto vincitore, dello studio argentino B4FS associato all'architetto Alejandro Cosas concentra le sue caratteristiche principali nella ricerca della sostenibilità ambientale. Il progetto in particolare basa la sua tecnologia costruttiva su una intercapedine larga

diversi metri tra due pareti ventilate in vetro, in modo da poter utilizzare l'involucro sia per il controllo ambientale passivo, riducendo così l'energia necessaria per la sua climatizzazione, sia ricavandovi degli spazi di circolazione comune che mettono in contatto i diversi ambienti attraverso suggestivi scorci prospettici.

L'edificio si configura in direzione verticale come un unico nucleo compatto che si articola in modo da accogliere le pressioni generate dal contesto viario che lo circonda, dimensionato in una scala ulteriormente superiore al resto degli edifici presenti nell'area *Antepuerto* in modo da trasmettere un'idea di monumentalità e di forte rappresentanza alla compagnia postale di Stato.

Internamente il progetto prevede l'articolazione di tutti gli spazi attorno a un grande vuoto centrale in parte occupato dagli elementi di circolazione verticale, dividendo inoltre gli spazi più di carattere pubblico e servizio ai lavoratori nel piano terreno dagli spazi prettamente di lavoro collocati nei piani superiori.

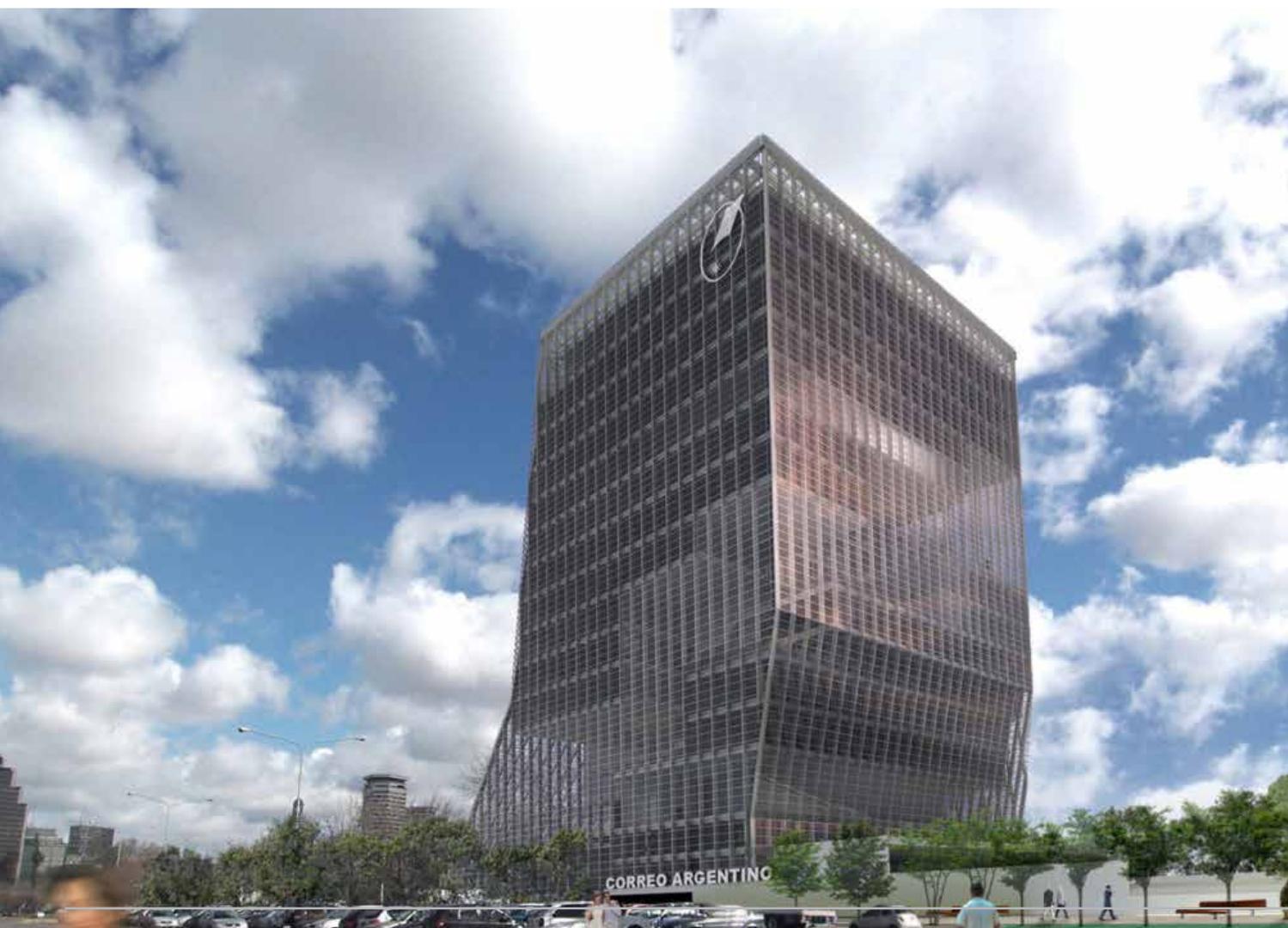


Figura 56 - Ricostruzione del progetto per il nuovo Correo Argentino. Tratta da Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060, Ministerio de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009.

2.4.3 . Nuovo Centro de Exposiciones y Convenciones CEC. Arch Edgardo Minond

Nel mese di Aprile 2013 sono stati resi pubblici i risultati del concorso pubblico indetto dalla Società Central de Arquitectura SCA che aveva come scopo quello di riconfigurare l'area circostante alla attuale Facoltà di giurisprudenza e dotare la città di un nuovo parco urbano, di un centro civico dedicato alle esposizioni temporanee di maggior efficienza, dotato di un centro dedicato alle conferenze adeguato alle attuali necessità della città².

L'area indicata per il progetto si configura come un fulcro strategico della città di Buenos Aires, data la sua situazione infrastrutturale e le sue potenzialità simboliche e spaziali: la posizione definisce infatti un asse strutturale verso il bordo nord della città, con una stretta relazione all'area centrale e al nodo intermodale di trasporto del Retiro, influenzata anche dalla vicinanza all'accesso dell'autostrada Presidente Arturo Illia. In aggiunta l'area progettuale si configura come uno spazio urbano qualificato dalla altissima offerta di spazi pubblici e di edifici di alto valore simbolico, definendo un settore di alto prestigio culturale e di notevole interesse per i visitatori della città.

Il progetto vincitore del concorso è risultata la proposta presentata dall'architetto argentino Edgardo Minond, sviluppata considerando alcune strategie di notevole interesse sia morfologico che funzionale.

L'edificio si configura come un complesso interamente ipogeo, coperto per tutta la sua estensione da una copertura verde, in modo da definire una continuità con i parchi cittadini circostanti e principalmente composta da specie spontanee native del

² <http://www.plataformaarquitectura.cl/2013/03/18/primer-lugar-concurso-parque-cec>

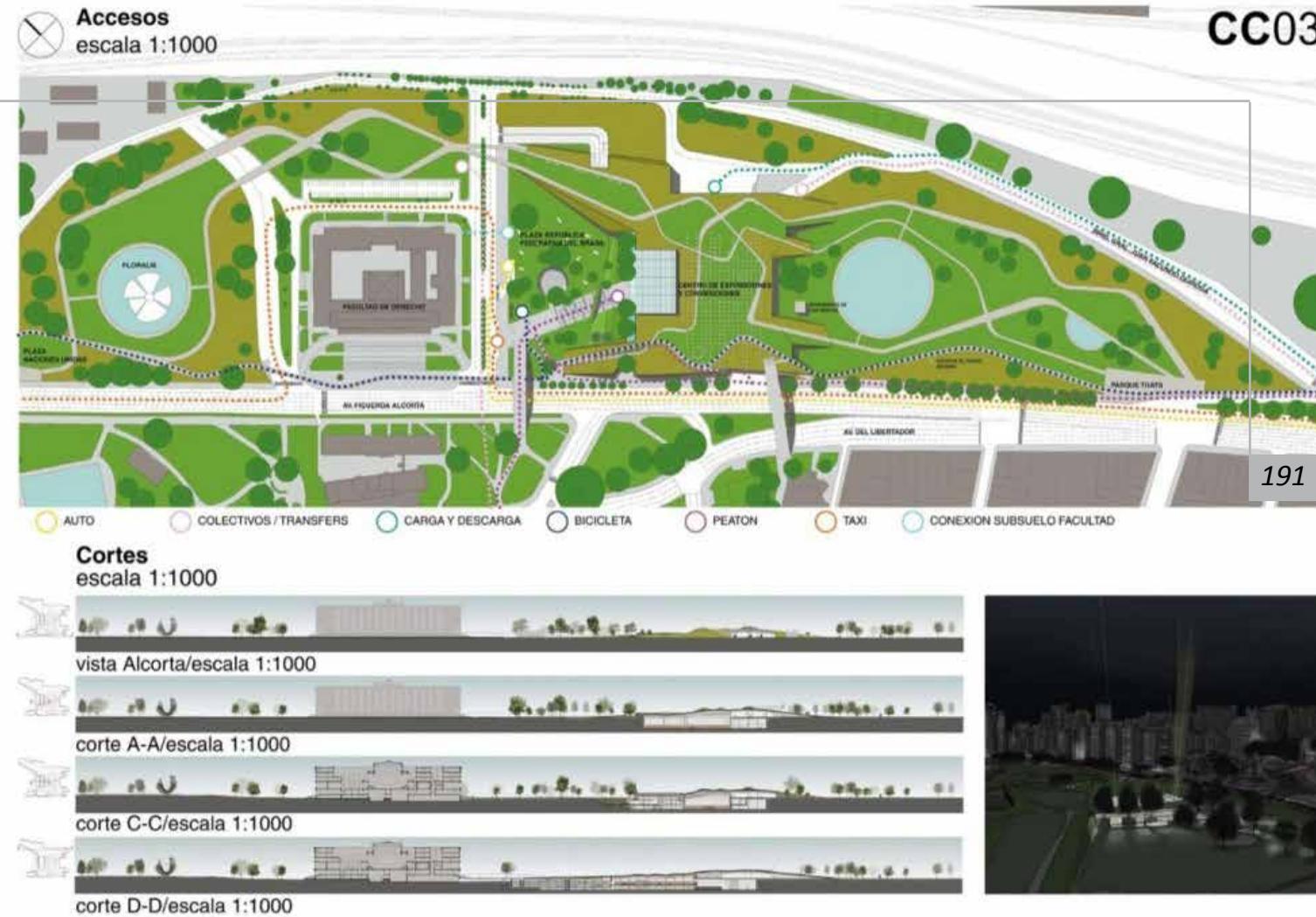


Figura 57 - Ricostruzione del progetto per il Centro Exposicion y Convenciones. Tratta da www.plataformaarquitectura.cl.

territorio argentino, tentando così di restituire una idea del paesaggio originario della pampa.

Internamente il centro espositivo si articola come una grande piastra compatta larga 100 metri e larga 70 sviluppata su due livelli totalmente ipogei nei quali vengono integrati tutte le parti programmatiche del centro e la parti infrastrutturali come il parcheggio e un sistema di fermate degli autobus cittadini. In modo da amplificare l'effetto simbolico e rappresentativo oltre che permetterne una chiara e rapida lettura l'accesso principale, rivolto verso l'arteria viaria urbana dell'Avenida Figueroa Alcorta, oltre ad essere l'unica parte dell'edificio chiaramente esposta all'esterno è costituito da una imponente rampa pedonale che penetra direttamente fino alla hall centrale attorno alla quale si sviluppano tutti gli altri ambienti che costituiscono il complesso. La proposta paesaggistica si integrare l'edifici con il parco e di trascendere i limiti netti del lotto assegnato nel bando permette inoltre di integrare i circostanti elementi come ad esempio il Parco Thays, la Facoltà di Giurisprudenza e il Parco de la Flor in un più complesso sistema di parchi urbani connessi attraverso un sistema di percorsi ciclabili, pedonali e di mobilità pubblica.

2.4.4 . Riconfigurazione urbana della Darsena Norte, Arch. Claudia Ciocca

Il concorso internazionale di idee indetto dal Gobierno Nacional Argentino per la riconfigurazione urbana del settore circostante alla Darsena Norte proponeva come linee guida del bando il tentativo di rafforzare il contatto tra il Rio de la Plata e la città aumentando la connessione fra area portuale e il quartiere adiacente denominato Catalinas Norte, la riorganizzazione infrastrutturale del settore Retiro a nord, il completamento e l'integrazione con gli altri elementi di viabilità su gomma e su rotaia dell'autostrada Ribereña e la riqualificazione urbana del fronte portuale attraverso l'inserimento di percorsi ciclopedonali, spazi pubblici, parchi e nuove edificazioni integrate. Il primo premio del concorso è stato vinto dal progetto dell'architetto Claudia Ciocca, sviluppato attorno a quattro temi strutturali di base: la circolazione veicolare, la circolazione pedonale, gli spazi pubblici sia verdi che pavimentati e nuove edificazioni integrate nel sistema³.

Rispetto alla viabilità stradale il progetto proponeva il completamento dell'Autopista



3 <http://www.lanacion.com.ar/1157815-otro-skyline-en-darsena-norte>



Figura 59 - Ricostruzione del progetto per la riqualificazione della Darsena Norte. Tratta da www.plataformarquitectura.cl.

Ribereña con entrate e uscite all'altezza di Avenida Cordoba e calle Viamonte garantendo così un alleggerimento del transito di veicoli commerciali provenienti dalle aree portuali lungo Avenida Alem. Inoltre è previsto il completamento della rete ferroviaria presente nell'area e la sua integrazione con nuovi tracciati dedicati maggiormente al trasporto pubblico su rotaia.

L'attenzione alla circolazione pedonale e ciclabile si pone come cardine principale del progetto, concentrandosi principalmente su due settori principali. In primo luogo si è tentato di aumentare la connessione tra centro città e settore portuale proponendo la realizzazione di passerelle pedonali che, partendo rispettivamente da Calle Tres Sargentos e Avenida Ricardo Rojas oltrepassino la barriera infrastrutturale determinata dalle arterie viabilistiche Avenida Alem e Avenida Eduardo Madero attraversando il settore delle Catalinas Norte ad una quota di 6 metri. Altro punto di attenzione nella progettazione della viabilità pedonale è il tentativo di permettere una libera circolazione lungo tutto il bordo fluviale e garantire la corretta connessione con il settore urbano del Retiro e le stazioni ferroviarie presenti. In questo sistema di circolazione pedonale è integrata la rete di spazi pubblici progettati costituiti dal Parque de la Darsena nel settore dell'Empalme Norte connesso con la Banquina Costera attraverso uno spazio

pavimentato che permette di ammirare il paesaggio circostante in ambedue le direzioni, tanto verso la città quanto verso il fiume, da distinti punti di vista.

Il progetto indica infine la fascia interposta fra Avenida Eduardo Madero e Avenida Antartida Argentina come il settore previsto per la edificazione di nuove costruzioni a uso e funzione mista, caratterizzate da un'alta densità, integrati al sistema di verde pubblico e alla rete di viabilità pedonale, denominato Balcon de Buenos aires BBA.

L'intervento proposto per la riqualificazione urbana della Darsena Norte si pone l'obiettivo di risolvere i "debiti di pianificazione urbana" che hanno storicamente caratterizzato l'area e di superare la famosa frase di Le Corbusier "Buenos Aires da le spalle al Rio de la Plata"⁴, tentando di estendere il bordo cittadino fino alla riva fluviale.

2.4.5. Riquilificazione del quartiere informale “Villa 31”, Prof. Arch. Fernandez Castro

Il progetto è il risultato di un lavoro di ricerca progettuale urbana iniziato nel 2002 nell’ambito dell’ Instituto de la Espacialidad Humana de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, che sotto la guida del Professor e Architetto Javier Fernandez Castro e con la collaborazione del Departamento de Sociología y Política de la PUC Río de Janeiro è stato pubblicato nel 2010 in un libro intitolato Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza, che ottenne il Primer Premio de Investigación alla Biennale Iberoamericana di Architettura svoltasi in Cile nell’ottobre dello stesso anno, e che continua il suo sviluppo investigativo e progettuale tuttora oggi.

La proposta iniziale mira a sviluppare un metodo generale di progetto e gestione socio-spaziale in ambiti abitativi di povertà all’interno del contesto urbano latinoamericano, riunendo e capitalizzando le principali esperienze positive sviluppate nelle diverse città del continente. Questa ricerca supponeva la profonda revisione dei concetti classici attorno alla tematica del progetto urbano, così come delle tradizionali risposte formali con cui le politiche sociali hanno fino ad ora fatto fronte alle tematiche abitative informale. La principale caratteristica distintiva della proposta presentata è la sua capacità di focalizzare le componenti spaziali dove maggiormente sono in gioco i fattori che condizionano il sentimento di appartenenza cittadina degli abitanti di un quartiere informale come lo è Villa 31: lo spazio pubblico, le infrastrutture e gli ambiti di produzione sono infatti individuati come gli elementi che determinano e definiscono l’integrazione sociale urbana e per tanto è su questi ambiti che il progetto deve

propriamente intervenire.

Si tratta di trascendere dal concetto tradizionale di “politica per la casa” intesa come mera soluzione abitativa, per passare a definire nuove politiche di “città integrata”, dove l’informalità non sia un’anomalia da estirpare bensì un pretesto per arricchire la città di nuove articolazioni socio-spaziali.

Il progetto proposto per il rinnovamento urbano della Villa 31 fa riferimento inoltre ai principi guida di “Favela - Barrio en Río de Janeiro”, un altro progetto di grande esito sviluppato in Brasile, i cui lineamenti principali, in seguito ad un necessario adeguamento alle condizioni locali, sono stati riassunti in dieci obiettivi guida di progetto:

- _ Rendere democratico l’accesso alla Città
- _ Favorire la connettività all’interno di tutta la struttura urbana
- _ Rispettare la storia micro-locale e le configurazioni preesistenti
- _ Garantire l’accessibilità di persone e flussi
- _ Tendere al minimo sradicamento degli abitanti
- _ Introdurre processi di riquilificazione economica
- _ Potenziare nuove e vecchie centralità
- _ Provocare un cambio drastico di immagine
- _ Conseguire la partecipazione della comunità
- _ Produrre processi di coesione articolando logiche eterogenee⁵

⁵ S. Miguel, Arquitectura Sustentable. Proyecto social en sectores marginales, Editorial Nobuko, Buenos Aires 2010.

PLANO GENERAL B31

CARLOS MUGICA

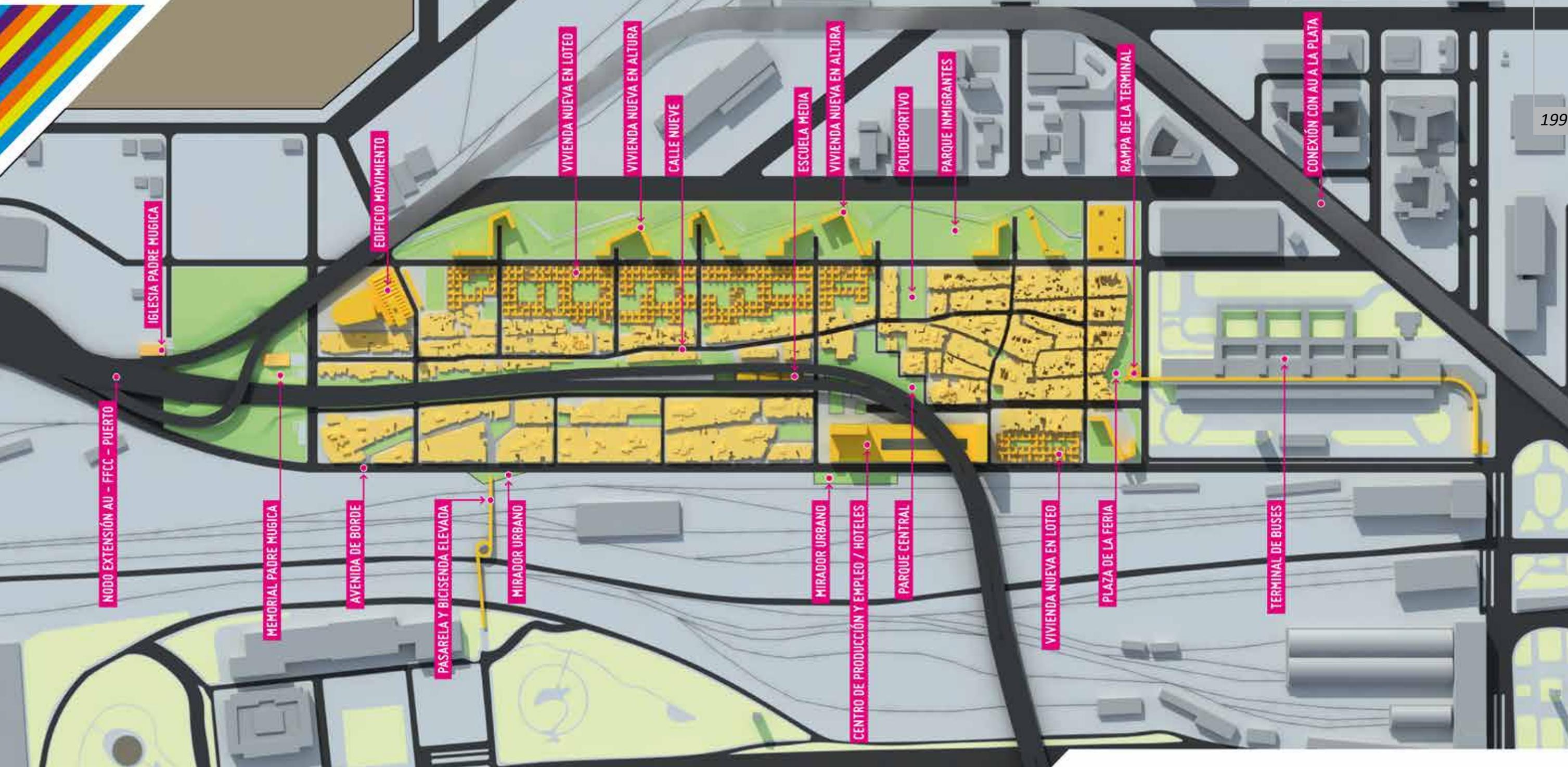


Figura 60 - Proyecto de riqualificación de la Villa 31, Buenos Aires. JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTEN-GARTZ Y M. EPSTEIN, Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010.

ESCALA EN MTS

500

50

100

10

La proposta progettuale è il risultato di una costruzione collettiva, in cui i professionisti hanno agito interpretando di volta in volta le richieste e le proposte degli abitanti del quartiere, oltre che a sviluppare il progetto come uno strumento innovativo di lavoro più che come una risposta definitiva. Le sue categorie tradizionali, generalmente applicate essenzialmente per lo sviluppo immobiliare inteso come unico obiettivo, sono state adattate per la loro applicazione in un contesto non abituale, in un contesto di ricerca di un prestazione sociale intesa come concetto inclusore.

Per questa ragione la soluzione sviluppata dal progetto non pretende essere né inamovibile né chiusa a nuovi contributi, ma che possiede una flessibilità sufficiente per adattarsi a differenti scenari evolutivi del contesto, prevedendo la costruzione di elementi costituenti del progetto in tappe di esecuzione differenti, sommando potenzialità esterne per compensare mancanze e debilità interne, offrendo scenari di integrazione ai differenti attori con possibili interessi nel area e proponendo alcune possibilità di gestione e finanziamento da parte dello Stato.

Dato la volontà di far rimanere gli abitanti nel quartiere che occupano come fulcro concettuale principale, la struttura risultante del progetto si manifesta caratterizzato da una marcata volontà di continuità rispetto al contesto attuale, attraverso la sua correzione parziale, focalizzando gli interventi in alcune azioni puntuali pragmatiche e altre estese e tipizzate rivolte alla totalità del territorio.

La serie di azioni proposte sono il risultato di un affinato processo di generazione di consenso e continua rifinizione delle proposte insieme agli abitanti, mediante assemblee periodiche sviluppate intorno alle differenti associazioni locali, in un interessante processo di intercambio.

A seconda dei suoi gradi di specificità e degli obiettivi preposti il progetto si articola in tre diverse scale di intervento:

- scala macro: risoluzione delle relazioni del quartiere con il contesto urbano, incorporando nella struttura del quartiere alcune influenze appartenenti al sistema Costanera Norte – Aeroparque – Porto – Retiro, in modo da presentare possibilità valide di integrazione a fronte di possibili scenari previsti per le infrastrutture presenti nell'area.

- scala media: risoluzione della relazione tra quartiere e intorno immediato, a partire a partire dallo sviluppo di porzioni territoriali ed elementi architettonici capaci di ristabilire relazioni importanti con le infrastrutture presenti nel contesto, garantendo spazi pubblici condivisi e di facile accessibilità.

- scala micro: risoluzione della struttura interna del quartiere, a partire dalla creazione di una coesione unitaria dei settori rionali che compongono il quartiere, la valorizzazione delle preesistenze, incorporando nuove funzioni e estendendo la portata delle infrastrutture di base, incentrando gli interventi su alcune tematiche architettoniche prevalenti:

Referenza: spazio di distinzione identitaria;

Flusso: spazi di mobilità e accessibilità;

Abitabilità: spazi domestici accoglienti;

Intercambio: spazi dell'interrelazione;

Demarcazione: spazi della differenziazione e della intersezione.⁶

⁶ Javier Fernández Castro, M.C. Cravino, D. Trajtengartz y M. Epstein, Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010

Il lavoro sulle centralità preesistenti riconosce la piazza di accesso a sud, adiacente alla Estacion Terminal de Omnibus Retiro ETOR, come punto di accesso principale tra città formale e Barrio 31. La riprogettazione di questo spazio contempla il disegno di un piano continuo nel quale si coniugano una piattaforma adibita allo svolgimento della fiera rionale e di differenti usi come gli spazi di fermata del trasporto pubblico e l'inserimento di un nuovo accesso alla terminal ETOR, mediante una rampa che organizza lo spazio.

Lo spiazzo laterale situato a ovest del nucleo centrale del quartiere, fin dalle prime fasi di progetto contemplava il recupero dei capannoni ferroviari che lo delimitano, in modo da ospitare un centro di occupazione e reddito, dove le iniziative produttive degli abitanti del quartiere abbiano un luogo di produzione e commercializzazione. L'occupazione attuale di questi capannoni e la possibilità di utilizzare la loro struttura esistente, permette infatti la definizione di un intervento più ambizioso che una semplice struttura abitativa, conformando un edificio più complesso, capace di integrarsi anche con le infrastrutture circostanti e accompagnando l'ingresso dell'Autostrada Presidente Arturo Illia nel tessuto edilizio.

La generazione di questi spazi produttivi, dove gli abitanti della città consolidata possano richiedere ed accedere ai servizi e prodotti offerti dal nuovo quartiere, unito alla sua vicinanza con il nodo intermodale de Retiro, rappresenta uno dei maggiori apporti di sostenibilità progettuale di tutto l'intervento di riqualificazione urbana.

La piazza centrale, generata dall'irruzione dell'autostrada all'altezza della curva sopraelevata, presenta alcune potenzialità che permettono di trasformarla in un nodo di articolazione cruciale tra la testata del settore Güemes e i nuovi assi di espansione abitativa sviluppati recentemente in direzione sud.

Un grande spazio pubblico garantisce infatti la continuità tra le diverse parti del quartiere informale, nel quale confluiscono il già citato centro di generazione di impiego e reddito unito ad altri servizi di natura sociale, culturale e sportiva, approfittando anche degli spazi sotto l'autostrada sopraelevata.

Si prevede inoltre la configurazione di piazze di minore dimensione in ogni settore distinto che compongono Barrio Villa 31 conformando così un sistema di spazi pubblici dimensionato di volta in volta alla scala dimensionale delle differenti situazioni nei rioni di Güemes, Comunicaciones, YPF, 31 bis, etc.⁷

Nella testata opposta del quartiere, si è voluto recuperare la chiesa originale dove Padre Mugica, parroco attivo socialmente all'interno del quartiere ucciso nel 1974 per motivi politici, svolgeva la sua attività sacerdotale, affiancandola a un memoriale che costituisca un nuovo centro di pellegrinaggio, che riequilibri la struttura generale della proposta, ridefinendo con la sua presenza altamente simbolica l'estremo nordovest del quartiere.

La necessaria gerarchizzazione e riqualificazione della trama viaria è stata affrontata partendo dal riconoscimento delle principali direzioni preesistenti, che se riadattati possono accogliere assi strutturali di mobilità pedonale e veicolare, affiancati da un sistema di "pasillos" pedonali di densità crescente.

In questa riorganizzazione viaria si interviene in modo particolare su Calle 9, potenziandola in modo da divenire il principale asse direzionale. Con alcune operazioni minime di allineamento e correzione dei fronti edilizi è stato possibile determinare una connessione integrale del quartiere in direzione sudest-nordovest, precisamente

⁷ M. W. GUERRA, *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*, Editorial Biblos, Buenos Aires 2005.

connettendo la piazza d'accesso principale con l'Edificio Movimento, passando attraverso la Piazza Centrale. L'apertura di nuove strade secondarie garantisce inoltre la connessione tra Calle 9 e l'asse viario urbano di Av. Ramon Castillo, che unita a una nuova strada di accesso alla stazione ETOR, danno forma definita ai bordi del quartiere limitando la possibilità futura di crescita abusiva.

Un sistema di percorsi pedonali riqualificati e adeguati in larghezza, eccetto quelli che attualmente generano condizioni di congestionamento viario, garantisce l'accesso alle abitazioni interne ai lotti sviluppati prevalentemente in direzione orizzontale prevedendo e facilitando inoltre un processo di diminuzione della densità abitativa.

Il tessuto preesistente presenta in condizioni di consolidamento tra loro molto differenti che richiedono perciò interventi di volta in volta molto particolareggiati, passando dalle condizioni della tastata consolidata di Güemes con tessuto più esteso che permette l'attraversamento e la suddivisione attraverso i "pasillos" alle ristrette condizioni ramificate dei settori meno consolidati come Comunicaciones e barrio YPF.

La necessità di aprire nuove strade o spazi di aggregazione pubblica o l'impossibilità di evitare traslochi dovuti alle condizioni strutturalmente inaccettabili di alcune porzioni di edificato ha comportato la previsione progettuale di un limitato però significativo numero di nuove residenze. L'incorporazione sia di queste nuove architetture residenziali, di differente tipologia, sia di edifici con programmi funzionali di referenza pubblica, gioca inoltre un processo catalizzatore del consolidamento urbano e sociale, contribuendo inoltre al drastico cambio di immagine ricercato dalle intenzioni progettuali. In questo verso l'incorporazione di alcuni terreni adiacenti all'area, che richiedono attualmente studi di fattibilità particolareggiati, possono apportare la implementazione necessari di

terreno per la costruzione delle nuove abitazioni.⁸

Il progetto propone scenari abitativi alternativi a bassa, media e alta densità capaci di adattarsi alle richieste quantificate dalle necessità di trasferimento o nuova accoglienza degli abitanti del quartiere, inoltre sono state previste azioni particolari sopra la maggior parte delle residenze esistenti radicate sul territorio, volte a dotarle dei servizi e le infrastrutture basiche, approfittando del metodo di intervento sviluppato dal programma nazionale "Mejoramiento de Barrios"⁹ e affiancato da un generale operazione di consolidamento strutturale, in modo da estendere ulteriormente la varietà di offerta di spazi abitativi.

Il progetto infine apporta una serie di definizioni inserite nel dibattito pubblico volto a giustificare l'eradicazione del quartiere nella sua totalità, fornendo alcune motivazioni contrarie a questa modalità di intervento, alcune di indole ideologica e altre di natura tecnico-architettonica che si sono dimostrate necessarie per fare fronte a numerosi ostacoli epistemologici spesso messi in discussione.

Questi sono alcuni degli apporti generati dalla discussione pubblica e dalle polemiche generatesi che il progetto ha voluto tenere in considerazione durante tutto il suo periodo di investigazione e stesura:

"E' accettabile la presenza di un nodo autostradale sopraelevato sopra la testa di più di 8000 famiglie? Non sarebbe più sensato risolvere tale snodo all'altezza dell'Edificio Movimento, estendendolo in direzione dell'Avenida R. Castillo o attraverso l'area portuale che possieda spazio libero in sufficienza?"

⁸ J. F. CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010.

⁹ <http://www.cepal.org/pobrezaurbana/docs/minurvi/Arg/PROMEBA>

I terreni attualmente occupati da Villa 31 da più di cinquanta anni sono veramente strategici per la crescita dell'area portuale? Non sarebbe possibile pensare ad Avenida R. Castillo come un bordo urbano lasciando all'espansione portuale i terreni disposti in direzione del Rio de La Plata risolvendo l'accesso ferroviario nell'area anch'esso in vicinanza dell'Edificio Movimento?

E' pericolosa la localizzazione del quartiere Villa 31 per la presenza del "cono di atterraggio" dei veicoli aerei transitanti nel vicino Areoparque?

Nessuno ha però proposto, applicando lo stesso criterio di valutazione, la rilocalizzazione della Città Universitaria posta anch'essa in posizione adiacente all'Aeroparque.

E' veramente incompatibile il mantenimento degli abitanti di Villa 31 nell'area occupata con l'ambizioso progetto di rinnovamento infrastrutturale proposto per il quartiere Retiro?

Risulta sicuramente più economico e facilmente gestibile partire da un processo di urbanizzazione graduale e inclusivo inteso non come una carenza ma come un nuovo elemento attrattore presente nell'area"¹⁰.

Inoltre il progetto, riprendendo e avvalorando il lavoro teorico di Anne Lacaton y Jean Philippe Vassal sostiene fermamente e dimostra i vantaggi progettuali oltre che economici del riqualificare rispetto al ricostruire da zero al momento in cui le amministrazioni pubbliche si trovino a decidere sulle sorti dei grandi complessi abitativi sviluppati negli anni 60 e 70¹¹.

10 JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010

11 A. LACATON, J. P. VASSAL, *+Plus. La vivienda colectiva territorio de excepción*, Editorial GG, Barcelona 2007.

Supponendo infatti uno scenario in cui venga recuperato e migliorato un minimo di 70% del patrimonio abitativo esistente, considerando una quota di investimento fissa nelle infrastrutture e servizi pubblici di base, si stabilisce un notevole scarto economico tra la modalità di intervento in cui si prevede il mantenimento dagli abitanti all'interno del quartiere e quella che prevede il loro eradicamento e la ricollocazione in un altro sito.

PROYECTO URBANIZACIÓN	unidades	superficie	p. unitario	p. total	%
→ compra tierras 1PF	92.000 m ²		\$ 500	\$ 46.000.000	5,13
→ demolición (apertura calles)	1.100 u	43.360 m ²	\$ 1.500	\$ 1.650.000	0,18
→ vivienda nueva en altura	723 u	31.295 m ²	\$ 2.600	\$ 112.736.000	12,57
→ vivienda en pb	330 u		\$ 3.420	\$ 107.028.900	11,93
→ vivienda existente consolidada*	6.372 u		\$ 56.000	\$ 356.842.667	39,77
→ parques	125.430 m ²		\$ 120	\$ 15.051.600	1,68
→ equipamientos nuevos	30.700 m ²		\$ 2.500	\$ 77.585.200	8,65
→ equipamientos existentes	5.000 m ²		\$ 1700	\$ 8.500.000	0,95
→ calles	97.600 m ²		\$ 165	\$ 16.104.000	1,79
→ pasajes	7.630 m ²		\$ 185	\$ 1.258.950	0,14
→ infraestructura pública	7.425 m ²		\$ 20.800	\$ 154.440.000	17,21
total				\$ 897.197.317	

PROYECTO ERRADICACIÓN	unidades	superficie	p. unitario	p. total	%
→ compra tierras	786.110 m ²		\$ 0	\$ 0	0,00
→ demolición total	7.425 u		\$ 1.500	\$ 11.137.500	0,56
→ vivienda nueva	7.425 u		\$ 3.300	\$ 1.715.175.000	85,82
→ parques	125.430 m ²		\$ 120	\$ 15.051.600	0,75
→ equipamiento nueva	35.700 m ²		\$ 2.500	\$ 90.085.200	4,50
→ calles	97.600 m ²		\$ 165	\$ 16.104.000	0,80
→ pasajes	7.630 m ²		\$ 165	\$ 1.258.950	0,06
→ infraestructura pública	7.425 m ²		\$ 20.800	\$ 154.440.000	7,71
→ + costo social					
total				\$ 2.003.252.250	

Figura 61 - *Valutazione economica di progetto, valori 2009 in pesos argentini*. JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010.

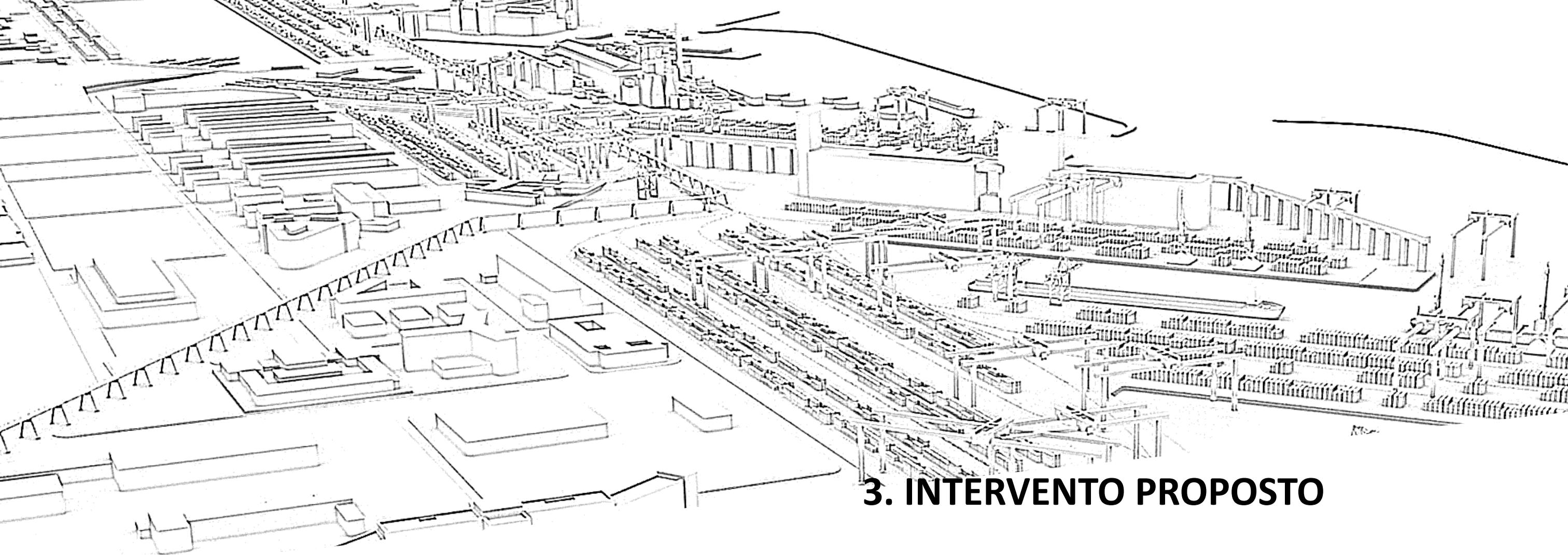
Attraverso una semplice analisi economica si dimostrano i vantaggi presenti nel "considerare le preesistenze come un capitale utilizzabile, come un investimento sociale che può e deve essere ottimizzato attraverso aggiunte progettuali e necessarie

correzioni”¹².

L’opzione progettuale rivolta al radicamento abitativo risulta quindi dotata di un’ulteriore giustificazione, quella economica, che sommata a quella del mantenimento dei circuiti sociali, produttivi e culturali legittima maggiormente le modalità di intervento proposte. L’atteggiamento del progetto proposto dimostra infatti come non si voglia porre come un “alternativa a”, bensì come un “complemento di” altri studi redatti sopra l’area. Senza entrare in discussione con alcuno di essi, propone uno scenario di possibile incontro, facendosi carico della fattibilità reale di una proposta che escluda lo sradicamento degli abitanti del quartiere Villa 31¹³.

12 ibid.

13 <http://www.mundovilla.com>



3. INTERVENTO PROPOSTO

3.1 - STRATEGIA

La strategia di progetto, elaborata per il disegno del masterplan, è stata concepita partendo dall'analisi delle problematiche, cercando di offrire soluzioni adeguate e nello stesso tempo di prevedere un nuovo sviluppo urbano.

L'area di progetto viene definita in modo chiaro, ma le linee strategiche la superano, rivolgendosi verso la città e cercando una relazione con essa, definendo un possibile sviluppo capace di prevedere non un'area risolta in sé stessa, ma un settore urbano in grado di diventare una nuova centralità ed in grado di ricucire fratture consolidate di

carattere fisico e sociale.

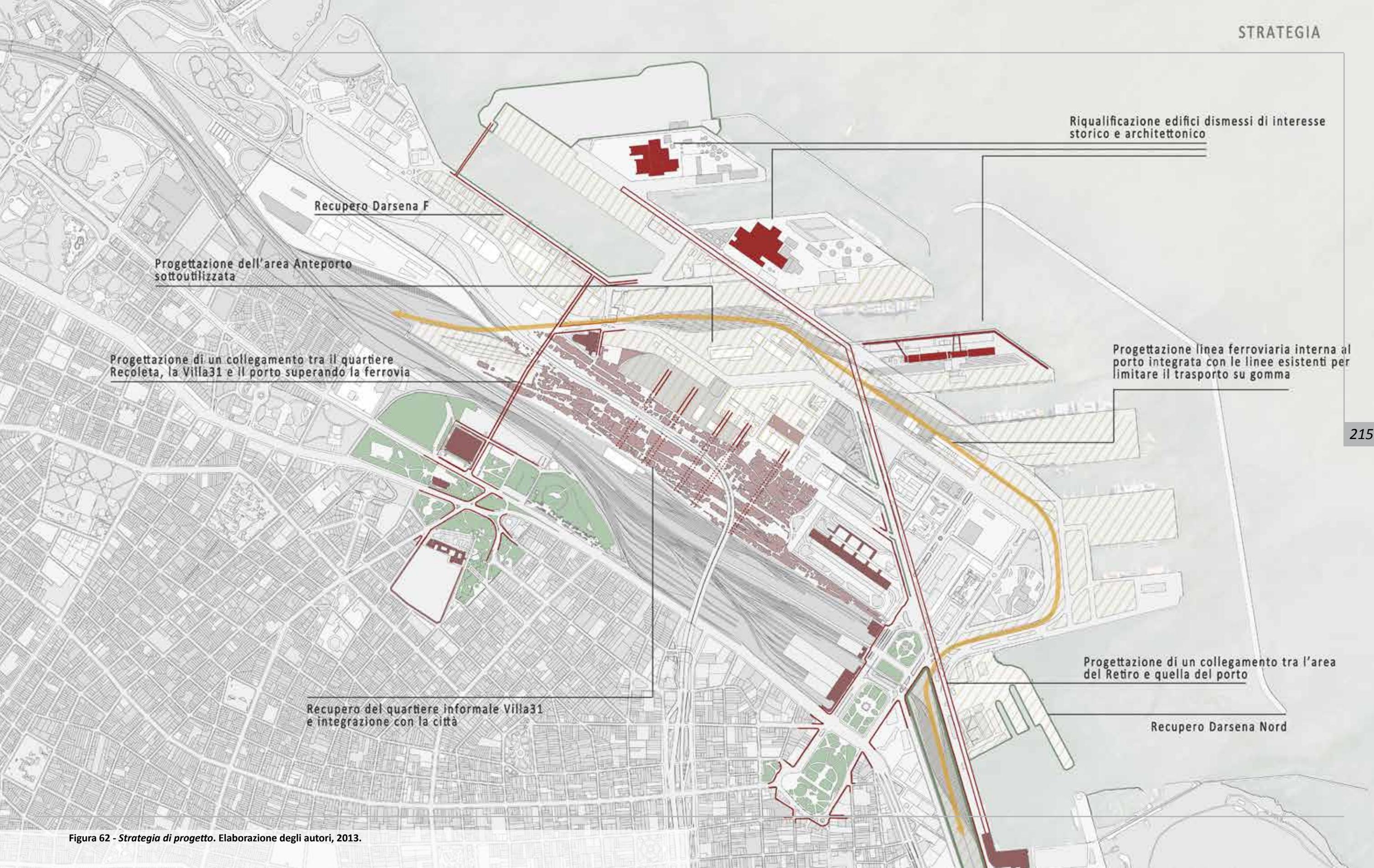
I grandi edifici storici dismessi, come le centrali termoelettriche e l'Elevador de Grano diventano i punti attrattori sui quali verte la riqualificazione dell'area, mentre la risposta al problema della separazione con la città viene data dallo studio dei possibili accessi e dall'intensificazione delle comunicazioni. Le funzioni del porto vengono mantenute ed, anzi viene proposta una loro ottimizzazione funzionale e una riorganizzazione spaziale, in modo da liberare per nuove edificazioni aree in abbandono o sottoutilizzate. Il ridisegno dell'area comprende anche la riqualifica del quartiere informale Villa 31, impostata sulle linee del progetto elaborato da Javier Fernandez Castro, ma integrata con gli sviluppi ipotizzati dell'intero settore urbano.

La presenza del porto e il lavoro svolto al suo interno diventano quindi l'elemento caratterizzante dell'intera area, per la quale il tema del paesaggio diventa fondamentale. L'identità della città va ricercata nel suo essere città di porto, di scambio, di partenze e di sbarchi. Una città nata dalla terra ma rivolta verso il mare, come un anello tra le miniere andine e l'Europa, ma anche, all'inverso, un punto di attracco, una città di immigrazione e speranza. La strategia di progetto, dove questo concetto diventa il cardine, si concentra sul "ridare" il porto alla città, impostando una linea di contatto e una metodologia di progetto.

Si cerca di superare la staticità del progetto di riqualificazione attuato per il porto Madero, che se da un lato ha dato alla città una nuova area fruibile e ricca di attività, dall'altro non la mette in relazione con la realtà portuale. Il porto Madero infatti fu abbandonato poco dopo la sua costruzione, e la rifunzionalizzazione a residenze di pregio, hotel e ristoranti dei magazzini ottocenteschi se pur interessante dal punto di

vista architettonico è molto lontana dal carattere di un porto moderno.

L'obiettivo proposto invece è quello di ottenere un'area caratterizzata da un profondo mix funzionale, dove le attività produttive e legate al trasporto marittimo non vengono assolutamente messe in secondo piano, ma vengono fatte coesistere con la presenza di settori residenziali e terziari e di grandi edifici per attività pubbliche.



Riqualificazione edifici dismessi di interesse storico e architettonico

Recupero Darsena F

Progettazione dell'area Antepporto sottoutilizzata

Progettazione di un collegamento tra il quartiere Recoleta, la Villa31 e il porto superando la ferrovia

Progettazione linea ferroviaria interna al porto integrata con le linee esistenti per limitare il trasporto su gomma

Progettazione di un collegamento tra l'area del Retiro e quella del porto

Recupero del quartiere informale Villa31 e integrazione con la città

Recupero Darsena Nord

3.1.1 . Connessioni con la città

Come descritto precedentemente l'area in analisi si presenta nettamente separata dalla città, pur trovandosi adiacente ai quartieri Palermo Chico, Recoleta e Microcentro, dove il valore immobiliare è tra i più alti della città. A separare il porto e la sua zona di pertinenza dalla città ci sono diversi ostacoli fisici ma anche sociali.

Innanzitutto emerge dalla lettura storica la nascita recente del Puerto Nuevo (1911) sopra un'area appositamente realizzata e occupata precedente dal Rio della Plata. Un'area di grandi dimensioni dove il porto si stabilisce nelle sue diramazioni terminali, rivolto verso il fiume ma lontano dalla città. Quest'ultima porta tutt'ora il segno riconoscibile del suo limite precedente, coincidente con le avenide Libertador e Leandro Alem. A marcare definitivamente il perimetro storico e ad impedirne nello stesso tempo una possibile espansione, è la realizzazione delle tre stazioni nel settore del Retiro e la conseguente linea ferroviaria in direzione Nord. Il settore compreso tra i due, con una superficie di circa due kmq, rimane vuoto. L'ambizioso piano del *Proyecto organico para el Municipio* del 1925 viene realizzato in minima parte, conferendo più che altro un orientamento dei tracciati. Solo in un secondo tempo sono state realizzate delle edificazioni di carattere industriale o semplici magazzini, lasciando comunque una situazione anti-urbana, di disordine e per la maggior parte non risolta. Le vie presenti, progettate per un quartiere tradizionale, sono state costruite di dimensioni maggiori, in funzione dei trasporti marittimi, scontrandosi però nell'area del Retiro con la viabilità tradizionale, generando grandi problemi di circolazione, e presentandosi come una vera e propria barriera fisica: l'attraversamento pedonale di viali anche di otto corsie è

decisamente complesso.

Un'ulteriore separazione è data dall'autostrada urbana Arturo Illia, che scavalca la linea ferroviaria in coincidenza dell'avenida 9 de Julio e segna un limite invalicabile per tutto il settore settentrionale.

Oltre agli ostacoli fisici bisogna aggiungere la presenza della Villa 31, sorta nella "terra di mezzo" e saldamente radicata al territorio, destabilizzando la situazione dal punto di vista della sicurezza e generando un serio problema urbanistico e sociale.

Il porto appare quindi lontano dalla città e nettamente diviso da essa, rendendo difficile una sua riconnessione. La strategia elaborata sulla base di queste considerazioni è impostata sul tentativo di ricucire questa frattura, essendo questo l'unico modo possibile per assicurare un esito positivo al progetto e non far sì che venga inteso come "un'isola urbana", come viene percepito il porto Madero.

La prima linea di intervento prende spunto proprio dalle analisi storiche, in unione all'analisi del verde pubblico. Nel progetto del 1925 infatti il collegamento dell'area con la città era garantito da una doppia linea verde, con il valore quasi di spina dorsale per il progetto. Questa iniziava con la piazza San Martin e continuava per tutto il Retiro, riempiendo il piazzale antistante alle stazioni, per poi dividersi: a destra in un parco comprendente anche il primo terminale, mentre a sinistra in un parco lineare fiancheggiato dall'avenida Costanera. Di questo piano rimane oggi solo il primo tratto, concluso con la presenza del Terminal dei Bus. Questa direzione però viene ripresa dalla strategia progettuale, che affida all'area verde del Retiro il compito maggiore di riconnessione.

Un altro collegamento previsto come punto fondamentale del progetto è tra il Terminal

dei traghetti sulla Darsena Norte, quindi nei pressi della Casa Rosada, e l'Elevador de Grano, attraversando trasversalmente tutta l'area, e terminando in concomitanza con l'Usina CIAE, l'elemento di rilievo più a Nord. La mobilità privata rimane, ma in primo piano viene posta quella pubblica.

Viene concepito infine un ulteriore punto di contatto, tra la Facoltà di Diritto e la Darsena F. Ancora una volta è la presenza del verde e di edifici pubblici a giocare un ruolo fondamentale. L'idea infatti è quella di mettere in relazione un punto fondamentale della città e decisamente molto frequentato per la presenza di università, parchi, musei e centri espositivi, con la Villa 31 (per la quale viene previsto uno specifico piano di recupero) e un altro parco ed edifici pubblici in prossimità del Rio della Plata.

Un ultimo collegamento, in grado di convertire il trasporto su gomma con quello su rotaia, è il disegno di una rete ferroviaria interna al porto, allacciata a quella nazionale sia a Nord che a Sud. In questo modo si cerca di decongestionare l'area, rendendo possibile l'inserimento delle nuove funzioni previste.

3.1.2 . Il tema paesaggistico

Nell'articolo *Il porto come parco*, scritto da Rosario Pavia per la pubblicazione *Città-porto* della decima mostra internazionale di architettura della Biennale di Venezia, si sostiene l'esigenza di *considerare il porto come un possibile parco, per riconnetterlo alla città e al suo sistema di valori ambientali e culturali¹*, per rispondere al problema della sua *sostanziale estraniamento rispetto al tessuto urbano e al territorio. Un parco inteso come bene pubblico, come risorsa che si apre alla conoscenza, alla fruizione della collettività²*. Non viene proposta un'invasione delle aree riservate alle funzioni portuali, compromettendone l'efficienza, né una monumentalizzazione dei grandi edifici dismessi, ma invece viene enunciata una diversa metodologia progettuale, volta a trasformare il porto in *una nuova centralità urbana e territoriale, un nodo di una rete ambientale e culturale. Nel porto si svolge un'attività produttiva che la città non conosce, nelle aree portuali si movimentano merci che vengono da lontano. L'identità del porto sta in questo scambio, in questo essere radicato al luogo e nello stesso tempo appartenere alle dimensioni del circuito globale. Capire questa doppia identità, conoscere la sua razionalità funzionale e operativa, ripercorrere il suo processo di trasformazione e di adeguamento continuo, significa entrare in un sistema complesso, fatto di elementi artificiali e naturali³*. Deve essere quindi perseguita una progettazione incentrata sul tema paesaggistico del porto, inteso come un parco culturale.

¹ R. PAVIA, *Il porto come parco*, in *La Biennale di Venezia. 10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

² Ibid.

³ R. PAVIA, *Il porto come parco*, in *La Biennale di Venezia. 10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

La strategia proposta è perfettamente in linea con queste teorie e scaturisce da un'attenta analisi paesaggistica della zona. Il paesaggio del porto, con le sue aree di lavoro e di pertinenza deve essere evidenziato e non passare in secondo piano come accade ora. Viene ipotizzato un perimetro chiaro dove le attività portuarie possono disporsi, seguendo generalmente le attività già presenti, ma razionalizzandone alcuni aspetti. Si prevede infatti, come elemento funzionale ed unificatore di queste una linea ferroviaria -presente peraltro nei disegni originali del porto e mai realizzata- connessa direttamente con la linea nazionale verso Nord, e verso Sud tramite un passaggio sotterraneo che sfrutta le diverse altimetrie del centro cittadino.

Dove le attività portuali sono più compatibili con quelle urbane, la città si ricongiunge al porto. Laddove non è possibile individuare aree di interazione viene proposta un'apertura visiva verso il porto. L'esigenza di collegare tra loro e con la città in modo rapido e senza interferire con i lavori portuali l'Elevador de Grano, l'Usina CHADE e l'Usina CIAE porta ad ipotizzare un percorso sopraelevato sdoppiando quindi i flussi. A livello terreno le attività di trasporto dei container e la mobilità inerente vengono mantenute invariate e libere di agire, mentre il percorso superiore garantisce una nuova visuale panoramica sul porto, a cavallo tra la città ed il Rio della Plata. Al contrario alcune funzioni portuarie non generano conflitti ed impedimenti pratici, e vengono inserite o integrate facilmente nel progetto: la darsena F, ora in abbandono, viene proposta come porto turistico o di barche di dimensioni limitate, mentre la Darsena Norte mantiene la sua funzione di approdo e partenza dei traghetti veloci.

Lo stesso recupero ad uso pubblico dei grandi edifici dismessi o la costruzione dei nuovi vengono messi in relazione con lo svolgersi delle attività lavorative circostanti senza

però scontrarsi con esse, ma avvalorandosi da un contesto particolare.

L'obiettivo è quindi quello di rendere accessibile il paesaggio-porto senza interferire con la sua funzionalità, restituendo alla città la sua conoscenza e *lo spettacolo del suo funzionamento*⁴. Viene perseguito l'intento di riportare il porto all'interno di un sistema di spazi pubblici, di aree verdi, di percorsi, per connetterlo alle risorse culturali e ai settori centrali della città, in definitiva *trasformandolo in un parco*⁵, in grado di dialogare nuovamente con la città riaffermandone un'identità sempre più lontana.

4 R. PAVIA, *Il porto come parco*, in *La Biennale di Venezia. 10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

5 Ibid.

3.1.3 . Riqualficazione degli edifici storici

Un punto cardine individuato dalla strategia di progetto è la presenza nel porto di tre edifici di grandi dimensioni e di interesse storico-architettonico in parte dismessi. Il primo è l'Elevador de Grano, che occupa più della metà del quarto Terminal e si trova ora in stato di abbandono. E' composto da un corpo centrale di dimensioni 34x370 metri e alto 40 metri, e da un corpo posto ad un'altezza di circa 30 metri che corre perimetralmente al terminale, sorretto da una serie di pilastri. Il corpo centrale è composto per lo più da cilindri in cemento armato a tutt'altezza, con la funzione, durante il periodo di utilizzo, di immagazzinare il grano, mentre questo veniva passato alle imbarcazioni mediante la fascia laterale. La forma particolare e caratteristica di numerosi porti, sommata alla dimensione monumentale ne fanno un elemento decisamente importante rispetto a tutta l'area.

Il secondo edificio trattato è l'usina ex CHADE, una centrale elettrica costruita sul Terminal 5. Anch'essa è di dimensioni notevoli: la base occupa un'area di circa 43200 mq, mentre l'altezza supera i 30 metri. L'edificio appartiene alla società *Centrale Termica Puerto Nuevo* e si trova attualmente quasi totalmente in utilizzo.

Il terzo edificio è la centrale termoelettrica ex CIAE costruita sul Terminal 6, il più a Nord del porto. Questa centrale, per dimensioni non inferiore agli altri due progetti, presenta un disegno architettonico decisamente elaborato, dove la monumentalità classica si incrocia con l'architettura industriale. Attualmente la parte più antica e più interessante è in stato di semi-abbandono, lasciando inutilizzati grandi spazi.

La strategia di progetto si concentra su questi tre edifici, proponendo una loro

rifunzionalizzazione (dell'usina ex CHADE solo una piccola parte) e identificandoli come punti attrattori del progetto. I collegamenti individuati con la città infatti tendono a raggiungerli e ad enfatizzarli con aperture prospettiche. Anche venendo dal mare se ne percepisce l'importanza, e una loro riqualficazione porterebbe ad ottenere un waterfront particolare e riconoscibile.

La riqualficazione di questi tre edifici di origine produttiva segue i tentativi di altre aree industriali trasformate in siti industriali dismessi: si tratta di aree dismesse e ambientalmente degradate. Le realizzazioni attuate però hanno promosso la realizzazione di parchi di archeologia industriale, coniugati con installazioni culturali, commerciali e per il tempo libero. Un esempio chiaro è il *Emscher landschaftspark* nella regione della Ruhr, in Germania, ma è un discorso che può essere ripreso anche per molte ristrutturazioni nell'ambito portuale.

L'obiettivo proposto dalla strategia però, cerca di superare il limite statico imposto dalla memoria archeologica e dal parco circostante, prevedendo la riqualficazione e la rifunzionalizzazione lasciando inalterato l'ambito produttivo del porto.

3.1.4 . Ristrutturazione del porto

Come descritto in precedenza la strategia di progetto si basa sulla presenza fisica del porto commerciale, senza però invaderne le aree di pertinenza.

Per poter integrare la presenza dei lavori portuali e la nascita di un nuovo quartiere comprendente residenze, servizi e terziario viene però richiesta la razionalizzazione dei due spazi. Attualmente il porto attraversa una fase di decadimento. Da un lato per scelte governative la tassazione sulle importazioni è decisamente elevata, diminuendone quindi l'afflusso, dall'altro le operazioni di scarico sono rallentate -e quindi più costose- a causa della situazione caotica dei trasporti. I container infatti, vengono compressi in aree di dimensione troppo ridotta, e da qui spostati direttamente al trasporto su gomma, che si allaccia difficilmente alle infrastrutture viarie, generando notevoli problemi di traffico.

La strategia cerca di risolvere questo problema proponendo una linea ferroviaria interna al porto, allacciata a Nord alla linea nazionale grazie ad un sottopassaggio sotto l'autostrada Arturo Illia, mentre a Sud l'allacciamento viene previsto interrando la linea sfruttando il dislivello altimetrico tra il centro cittadino e la zona portuale. Con questa linea ferroviaria si prevede un rapido spostamento dei container in altre aree più facilmente raggiungibili dai sistemi infrastrutturali -in posizioni concordate con l'amministrazione comunale- in modo da liberare la viabilità interna del porto e poter inserire altre funzioni di carattere urbano.

Oltre a questo la strategia prevede la definizione di un perimetro riconoscibile assegnato alle funzioni portuali, che ricalca razionalizzando le aree attuali. Tracciando

questo perimetro emerge la presenza di una serie di fabbriche di piccole dimensioni e magazzini che occupano disordinatamente l'area. Per alcune di queste costruzioni - per altro molte in condizione di abbandono-, non legate al porto e posizionate in aree di interesse per la riuscita del progetto, viene ipotizzata la demolizione e la costruzione di nuove edificazioni di carattere residenziale e terziario.

Viene quindi scelto di costruire nell'area Nord dell'anteporto, legandosi alla ristrutturazione della Villa 31 e al porto stesso, e lungo la Darsena F, in stato di abbandono, sfruttando la favorevole condizione paesaggistica. L'area Sud dell'anteporto viene lasciata invariata, inserendo solo del verde e potenziando i trasporti pubblici nella via principale, in quanto presenta numerosi edifici pubblici in funzione e di grandi dimensioni, come il tribunale, la zecca, la gendarmeria e il ministero della difesa.

3.1.5 . Villa 31

La presenza del quartiere informale Villa 31 ha influito in modo determinante nella delineazione della strategia progettuale. Riguarda una fascia di terreno lunga circa 1,7 km e larga 200 m, dove vivono 35.000 abitanti. Le abitazioni sono autocostruite con materiali come cemento, mattoni forati e, per la maggior parte, in lamiera. La posizione della Villa 31 è spesso un fattore scontro, sociale e politico. Si trova infatti praticamente adiacente al quartiere Recoleta, il più ricco della città, e vicino al Microcentro, epicentro della speculazione attuale. Il terreno sul quale sorge il *barrio* è occupato, e appartiene ad un'impresa privata. L'analisi storica però rileva la presenza dell'insediamento da più di settant'anni, che ha resistito anche alle distruzioni del governo dei militari. Si tratta quindi di una popolazione presente nel luogo da più generazioni, quindi fortemente radicata, ma nello stesso tempo lontana dai normali standard abitativi e causa di problemi di sicurezza e degrado.

La strategia prevede, seguendo le linee tracciate dal Professore della UBA Javier Fernandez Castro nel suo progetto di riqualificazione presentato nel libro "Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza", il mantenimento del quartiere nella sua posizione attuale. In questo modo non vengono distrutti quei legami sociali e familiari che ne sono la base, e non viene neanche cancellata l'identità di appartenenza, fondamentale in questo contesto.

Viene però prevista una sua riqualificazione per adeguarlo alle condizioni abitative del resto della città. Il mantenimento della Villa laddove è quindi una scelta importante del progetto, pronta a scontrarsi con la speculazione ma in grado -si spera- di migliorare

senza stravolgerle le condizioni di vita di molte persone e di risolvere un grande problema urbano.

In primo luogo l'obiettivo è quello di migliorare le connessioni con la città, superando la barriera ferroviaria, e di incentivare la connettività fra le parti interne al quartiere, come , Comunicaciones, YPF, 31 bis, etc.

La risoluzione di questi problemi viene pensata con l'introduzione di una nuova strada, tra Plaza Francia e il quartiere, in modo da scavalcare i binari e raggiungere rapidamente il centro della città e con la sistemazione della viabilità nell'area del Retiro, dove si accede alla Villa 31. Per gli spazi interni invece si ipotizza un sistema di piazze e nuove vie, oltre alla sistemazione delle esistenti. I cinque assi principali disegnati dal progetto di Castro vengono segnati nella strategia, in modo da poter essere ripresi nel disegno del progetto futuro, integrandosi con esso.

Seguendo alcuni modelli internazionali, tra cui spicca quello di Medellin per il successo conseguito, si punta quindi non ad una sostituzione del quartiere, ma ad una sua riqualificazione puntuale integrandolo con il contesto e costruendo punti di scambio e relazione. Per esempio, il ruolo svolto nel progetto colombiano dalla nuova biblioteca, viene in questo caso ripreso dalla scuola, progettata all'interno dell'edificio Movimento, attualmente abbandonato. Così facendo si creano, oltre ad un'integrazione con la città viabilistica e degli spazi aperti, anche luoghi puntuali "di confine", dove il quartiere entra in contatto con l'esterno e si relaziona con esso.

3.2 - MASTERPLAN DI PROGETTO

Descrizione generale

Seguendo le impostazioni delineate nella strategia, il masterplan di progetto prevede un settore urbano direttamente connesso al centro città e caratterizzato da un forte mix funzionale. Una porzione rilevante viene utilizzata dalle attività portuali, dallo scarico e carico dei container, dal loro posizionamento e trasporto. Le funzioni del porto non vengono quindi compromesse dal nuovo progetto, ma anzi vengono legate alla città. *Il porto nella sua realtà operativa è impenetrabile, è un corpo estraneo, il suo spazio non diviene paesaggio. Nel porto il paesaggio è negato: la sua separazione dalla città e dal territorio circostante ne impediscono il riconoscimento e la fruizione¹.* Questo è quello che il masterplan cerca di evitare, riportando il porto vicino alla città e scommettendo sulla possibilità di affiancare funzioni così diverse. Le aree dove si svolgono le funzioni portuali godono comunque di una propria autonomia senza che il resto del progetto interferisca con esse. Il loro perimetro è tracciato in modo chiaro e riconoscibile, in modo da poter prevedere anche un loro rinnovamento e ottimizzazione. Una rete ferroviaria interna unisce tutte le aree conferendone un'unità anche operativa. L'identità della città però è richiamata ed enfatizzata. Si tratta di un progetto teso verso l'elemento principale e ora nascosto della città, non solo volto alla progettazione di un nuovo settore urbano e alla sistemazione di alcuni seri problemi cittadini di carattere urbano e sociale.

¹ R.PAVIA, *Il porto come parco*, in *La Biennale di Venezia.10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006

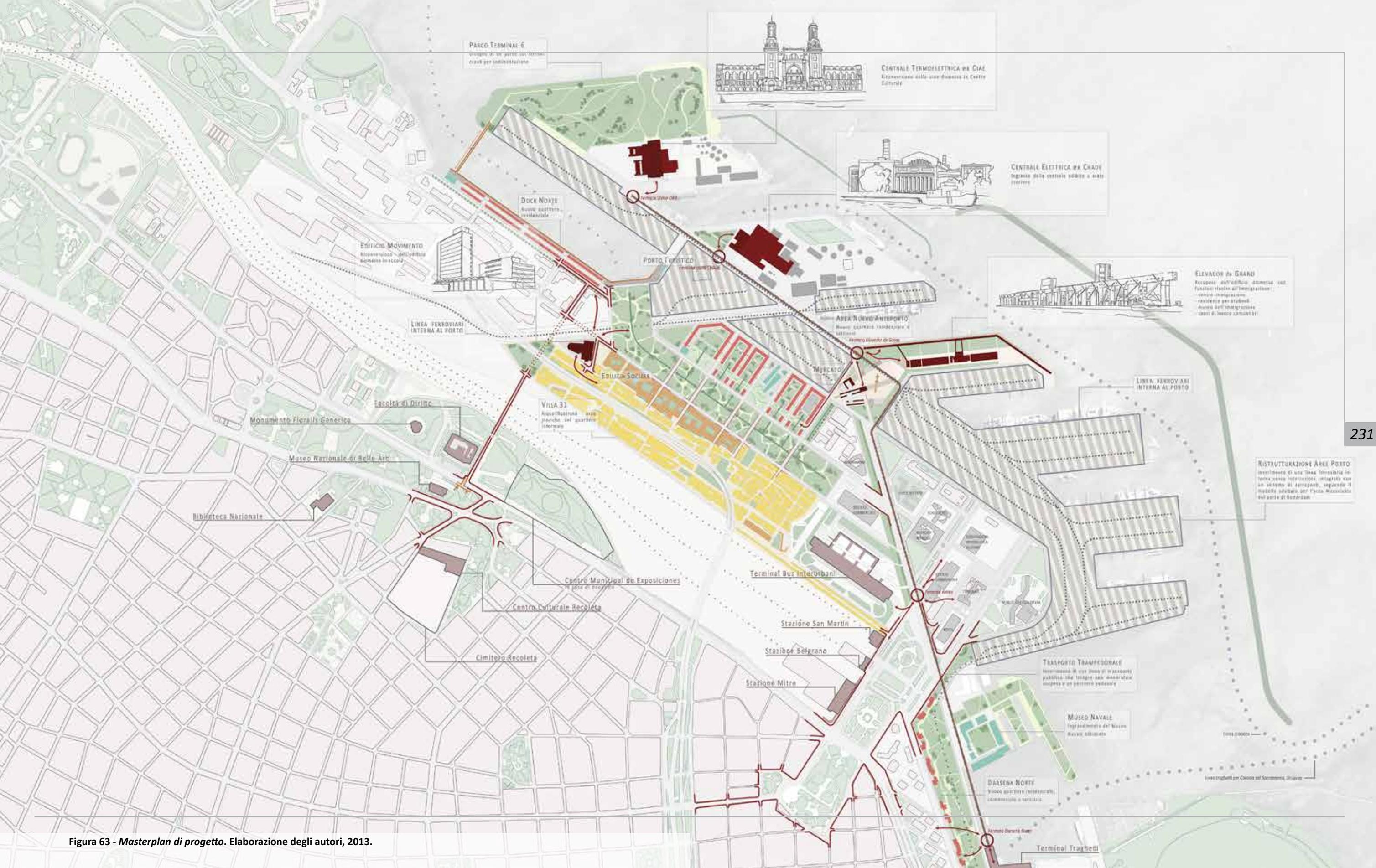


Figura 63 - Masterplan di progetto. Elaborazione degli autori, 2013.

Come deciso nella strategia le vie di accesso all'area sono impostate in base al verde pubblico e alla presenza di edifici pubblici rilevanti. La prima porta da piazza San Martin e il Retiro -frontalmente alle tre stazioni di testa- fino al Terminal dei Bus, che viene lasciato invariato. Da qui continua verso Nord lungo la strada principale del settore, l'avenida Antartide Argentina, terminando da un lato al nuovo mercato direttamente connesso con l'Elevador de Granos, e dall'altro connettendosi con la viabilità interna del nuovo quartiere residenziale dell'anteporto.

Il secondo collegamento proposto è una monorotaia sospesa, disegnata seguendo alcuni progetti internazionali, che collega direttamente a Sud il Terminal dei traghetti sulla Darsena Norte, il settore Sud dell'anteporto, dove sono presenti numerosi edifici pubblici, e i tre grandi edifici del porto rifunzionalizzati: l'Elevador de Grano, l'Usina CHADE e l'Usina CIAE. Con questo sistema si realizza sia un collegamento rapido dell'area del porto con la mobilità pubblica cittadina, sia si riesce ad inserire una via di comunicazione senza interferire con i lavori del porto.

Il terzo collegamento progettato prevede un allacciamento con l'area Nord, tra la zona dei parchi di Recoleta, e la Darsena F riqualificata. La città presenta in questo punto notevoli punti di interesse immersi in un ambito verde, come il cimitero di Recoleta e l'adiacente centro culturale, il museo di Belle Arti e la Facoltà di Diritto. L'avenida Figueoa Alcorta, ad alto scorrimento, divide l'area, ma viene superata dall'installazione di un ponte pedonale nei pressi della facoltà di diritto. Seguendo questa direzione il progetto prevede la realizzazione di una strada che scavalca la ferrovia nel suo punto di larghezza minore, per poi interrarsi in modo da oltrepassare l'autostrada urbana Arturo Illia e la linea ferroviaria del porto, per poi riemergere nei pressi della darsena,

connettendo così il nuovo quartiere. Si tratta di un'area decisamente separata dalla città a causa della presenza di numerose infrastrutture. Con l'introduzione di questo collegamento la situazione viene certamente migliorata.

Tutti i nuovi collegamenti e la viabilità interna della zona dell'anteporto portano ai tre edifici descritti nella strategia progettuale per i quali è prevista una rifunzionalizzazione. Questi devono fungere da punti attrattori, ponendosi come nuovi riferimenti per la città. L'Elevador de Grano diventa il riferimento per l'immigrazione, passata e presente, temporanea e stabile. Una caratteristica infatti di Buenos Aires -e quindi del suo porto- è quella di essere una città di immigrati, una situazione che è ancora visibile ma non più direttamente connessa con il porto. Ovviamente oggi è raro che gli spostamenti per questa città vengano effettuati in nave, però il progetto ricongiunge ugualmente una funzione storicamente principale della città con il suo elemento base, il porto. L'edificio viene pensato per accogliere alloggi per studenti fuori sede -una categoria facilmente rientrabile nell'ambito dell'immigrazione moderna-, uffici per l'immigrazione comune e un museo sulla storia e il presente dell'immigrazione della città.

L'Usina CHADE è attualmente in utilizzo. Viene però scelto di ricavare al suo interno un'area di circa 800 mq adibita a Terminal per le crociere. In questo modo viene compreso anche questo edificio nell'ambito della ristrutturazione del porto, compromettendo una parte minima rispetto alle sue dimensioni. Nello stesso tempo la Darsena 5, decisamente sottoutilizzata, viene a ricevere una nuova funzione capace di integrarsi con i servizi cittadini. Il Terminal 1, dove adesso è presente lo scalo delle crociere, ritorna ad essere dopo la riqualificazione un'area utilizzata solo dai servizi portuali, senza problemi di accessi e sdoppiamento della viabilità. Il nuovo spazio ricavato nell'Usina anche se

di piccole dimensioni, viene fatto coincidere con la facciata monumentale rivolta a Nord-Ovest, in modo da acquisire importanza e riconoscibilità. Al suo interno vengono disposti tutti i servizi inerenti con i trasporti crocieristici, integrati da servizi turistici riguardanti la città.

Per quanto riguarda l'Usina CIAE, il progetto comprende la riconversione dei settori storici più interessanti e scenografici, attualmente dismessi. Incentrato su uno spazio basilicale centrale, l'edificio è ottimo per collegare la parte terminale del progetto e quindi in un certo senso la città con il nuovo parco settentrionale, rivolto verso il Rio della Plata. Al suo interno viene previsto un centro culturale diviso in due livelli. La monumentalità della facciata, la particolarità della posizione e la facile raggiungibilità ne fanno un punto fondamentale del masterplan, pensato come un punto di riferimento per il panorama turistico e culturale.

Il rinnovamento dell'area comprende ovviamente anche il rinnovamento del quartiere informale Villa 31. Questo si sviluppa tra la ferrovia e l'anteporto, creando notevoli problemi urbanistici e di sicurezza, nonché seri disagi sociali. L'inserimento del progetto di recupero del quartiere all'interno di un progetto urbanistico a scala più ampia fa sì che questo non rimanga isolato, e che i suoi problemi di segregazione vengano trattati e risolti in base al contesto di riferimento.

Per trattare il progetto della Villa 31 si ha preso come riferimento principale il progetto elaborato dal prof. Javier Fernandez Castro del 2009, approvato dall'amministrazione comunale ma mai attuato. A questo progetto però sono state portate alcune modifiche per integrarlo maggiormente con il masterplan dell'area, ottenendo quindi un risultato omogeneo e non con demarcazioni nette di ambito. Importante è stato l'inserimento

di una scuola nell'Edificio Movimento, ex correo ed ora dismesso.

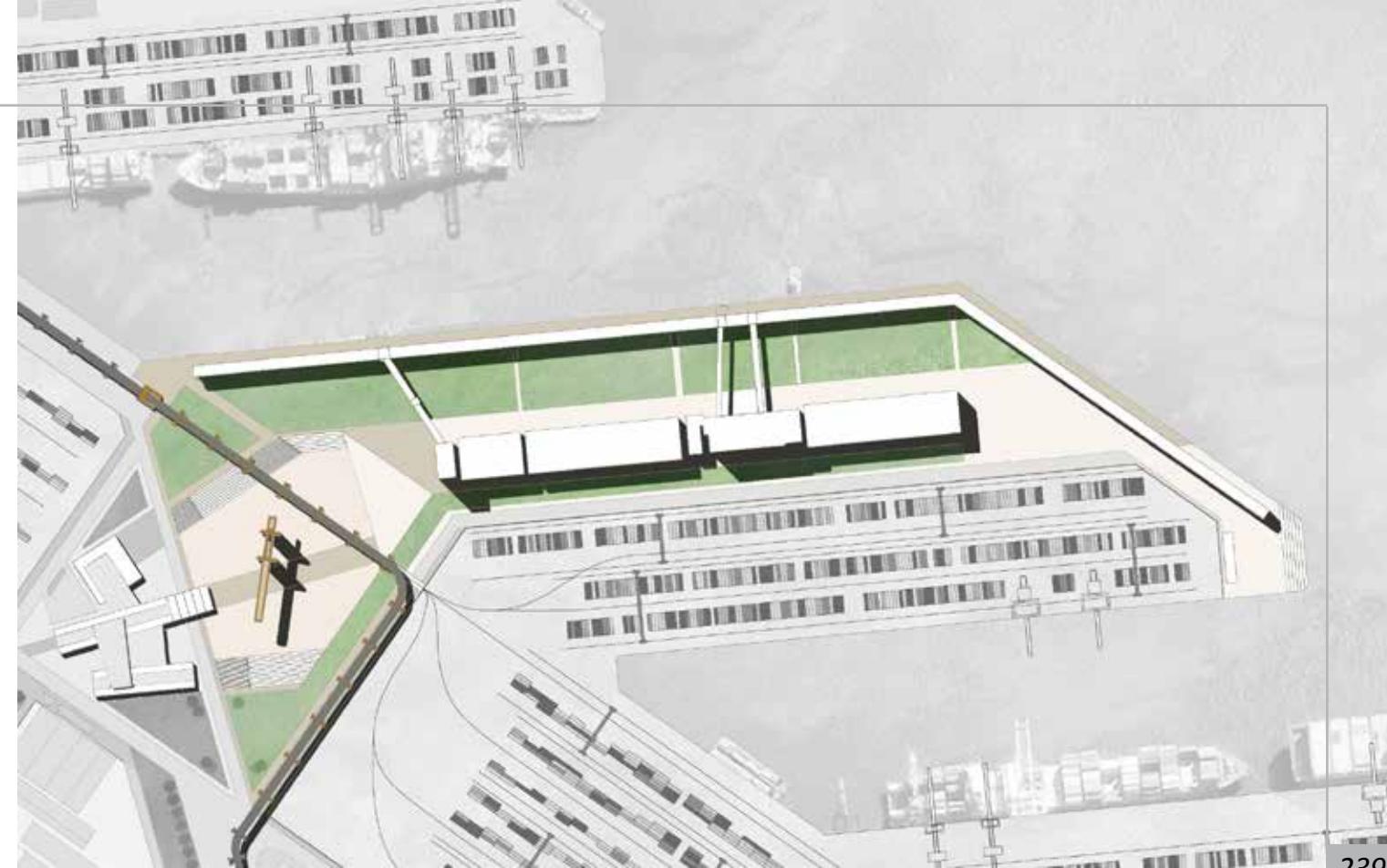
L'area centrale dell'anteporto è invece caratterizzata dall'edificazione di un nuovo quartiere residenziale e terziario, compreso tra la Villa 31 e le darsene del porto. La presenza di questo quartiere sostituisce il precedente disordine urbanistico dovuto a capannoni industriali semidismessi e magazzini con un settore urbano in grado di garantire tutti gli standard minimi necessari. E' anche possibile in questo modo dare spazio alle evidenti esigenze speculative nell'area, frenate per ora solo dalla mancanza di un piano urbanistico e dal generale degrado della stato attuale. Per la sua posizione centrale e a stretto contatto con i quartieri di lusso l'area è infatti potenzialmente oggetto delle mire immobiliari. Il progetto prevede però un'edificazione contenuta, integrata nel verde e con altezze non superiori ai quattro piani.

Viene previsto un altro quartiere residenziale sulla sponda meridionale della Darsena F. Questo segue una doppia edificazione lineare, compreso tra una strada ciclopedonale sul lato della darsena e una carrabile di separazione con il retrostante settore industriale. Le residenze vengono previste massimo di tre piani, in modo da potersi relazionare maggiormente con il contesto.

Il progetto del masterplan è quindi formato da una serie di elementi riconoscibili ma integrati tra loro, portando ad un settore urbano ricco di funzioni e servizi. E' solo in quest'ottica che è possibile comprendere il progetto e le sue dinamiche, potendo quindi soffermarsi ed approfondire i suoi elementi singoli, ma sempre considerandoli in base al contesto ed al loro ruolo rispetto al progetto e alla città.



Figura 64 - Planivolumetrico. Elaborazione degli autori, 2013.



3.3.1 - "DEPARTAMENTOS CULTURALES ELEVADOR DE GRANOS"

239

Il recupero di questo edificio dismesso, per le sue dimensioni, la posizione, e per la nuova funzione proposta va inteso in rapporto al piano urbanistico e alla città stessa. Posto infatti nell'estremità Nord-Est di Buenos Aires, nell'area centrale del Puerto Nuevo, ottiene assieme alle centrali elettriche ex CHADE ed ex CIAE ma con un ruolo fondamentale, il compito di punto attrattore. E' qui infatti che il progetto tende, con l'inserimento di trasporti pubblici e di assi verdi. E' qui che viene inserito il nuovo mercato, con un rapporto netto con l'Elevador de grano, ed è qui che si concentrano le attività portuali, immergendo l'edificio in un paesaggio di container, navi cargo, gru e carroporti. L'Elevador è situato nel terminal 4, occupandone metà, mentre il resto dello spazio è perimetrato e lasciato al porto.

La linea ferroviaria progettata per collegare ed unificare le varie aree lavorative, crea un impedimento al collegamento della zona con l'anteporto. Per risolvere questo problema si è deciso di lasciare a livello 0 i binari, mentre viene abbassata gradualmente l'intera piazza, ottenendo uno sdoppiamento della circolazione. Viene quindi a crearsi una piazza di circa 200x200 m facilmente raggiungibile in auto o con percorsi ciclopedonali che unisce il mercato e l'Elevador de grano. Le comunicazioni sono risolte anche grazie all'inserimento della monorotaia sopraelevata in una posizione strategica: passando per la piazza, da un lato è molto comoda per entrambi gli edifici, dall'altro si pone come una quinta scenografica. Il trasporto pubblico e la viabilità pedonale ottengono quindi un ruolo di primo piano, mentre la mobilità su gomma è comunque garantita e quella ferroviaria non viene disturbata.

Le nuove funzioni previste per l'edificio sono residenze per studenti, un centro immigrazione, un hotel, spazi commerciali e un museo sull'immigrazione storica ed attuale. Il concetto di immigrazione è quello che accomuna la maggior parte di questi spazi e che caratterizza l'edificio, nonché la città. Buenos Aires è infatti una città segnata massicciamente da questo fenomeno. L'immigrazione di '800 e '900 ne ha comportato lo sviluppo e l'immigrazione attuale continua ad essere facilmente percepibile. Con questo progetto si è quindi voluto proporre un edificio rivolto a questo tema, in modo pratico, con spazi espositivi, residenze ed uffici, ed in modo simbolico, unificando gli aspetti e ponendosi sul porto, un tempo il principale ingresso alla città.

L'Elevador de grano venne progettato dall'ingegnere Emilio A. Conti, e venne costruito nel 1932. Si pose subito come l'elevador più grande dell'Argentina. *La sua capacità*

*di 170.000 tonnellate e ha organizzato imbarchi annualmente sull'ordine dei 5 milioni di tonnellate*¹. L'immagazzinamento avveniva all'ingrosso nei silos di cemento armato, ricevendo il carico da camion, vagoni e navi, grazie a due torri per l'aspirazione. Il molo di attracco è lungo 500 m, in modo da poter operare con due navi contemporaneamente. La galleria di imbarco, lunga 800 metri, è posta a 30 m di altezza. La grandezza dell'edificio conferisce *una scala inusuale per l'occhio abituato all'architettura urbana, però che si accorda con la scala del porto e delle imbarcazioni*².

Alcuni esempi di progetti simili sono stati studiati come casi studio. I principali sono: Il *silos a grains* a Quebec, il *museo Macro* a Rosario, il *Canada Malting Silos* a Toronto, l'*Oslo Grünerløkka Studenthus* ad Oslo e il *Silos Dorrego* a Buenos Aires.

Il *silos a grains*, nel porto di Quebec è stato analizzato per gli effetti di facciata ottenibili. Questo edificio occupa quasi interamente un terminale per la lunghezza di 570 m. Rispetto a quello di Buenos Aires presenta quindi una lunghezza leggermente maggiore e tre torri invece che due. La fascia di distribuzione invece è lunga solo 150 m, a confronto con gli 800 di quella bonaerense. Formalmente invece i due edifici sono decisamente simili, rispondendo entrambi a criteri funzionali: I silos, alti circa 30 m di dispongono in quattro file sul lato corto, mentre si ripetono per tutto il lato lungo intervallati dalle torri. Un coronamento di un piano è posto come copertura. La struttura è in cemento armato e non è presente nessun trattamento superficiale. Il *silos a grains* è tutt'ora in funzione, ma è stato utilizzato come sfondo per installazioni grafiche decisamente interessanti. Per il 400° anniversario della fondazione della città infatti è stato organizzato *Le Moulin à images*, diretto da Robert Lepage, riguardante la proiezione di uno spettacolo visivo

1 R. LONGO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1995.

2 Ibid.



Figura 65 - Museo Macro, Rosario. Tratta da www.panoramio.com.

sull'edificio per tutta la sua estensione, ed ottenendo un importante successo di pubblico. Le banchine circostanti sono state utilizzate per sistemare gli spettatori. Il porto ha giocato quindi un importantissimo ruolo scenografico e paesaggistico che, per la sua originalità, ha senz'altro contribuito al successo dell'evento.

Altri trattamenti grafici interessanti su edifici simili sono il murales di Rick Sinnett *The Land* dipinto sopra il silos di Rocktown, in Oklahoma City e i murales dipinti da Anne Trumble sopra il *grain elevator* di Omaha, vicino a Nebraska's city. Il primo è stato successivamente convertito in una palestra per free climbing, sfruttando la verticalità e la particolarità dei silos in cemento armato.

Il museo Macro di Rosario, di arte moderna, è situato all'interno di un elevador de grano riqualificato, nei pressi del porto sul Paranà. L'edificio, se pur di dimensioni molto ridotte rispetto a quello della capitale, è interessante per il suo trattamento superficiale

e soprattutto per la scelta di recuperare un edificio simbolico della città, e di integrarlo nel progetto di ridisegno della sponda del fiume. L'elevador di Rosario presenta infatti solo una torre e otto silos, suddivisi in due file da quattro. Esternamente la torre non è stata trattata, mentre ogni cilindro è stato colorato con una tinta diversa, portando quindi all'ottenimento di un'immagine simbolica e alla riconoscibilità immediata del museo. L'organizzazione degli spazi interni si basa sull'inserimento di sei solette, sopra le quali si svolge l'esposizione. Le forme cilindriche però scompaiono per la scelta di inserire delle contropareti.

Il *Canada Malting Silos* sul porto di Toronto sul lago Ontario è interessante dal punto di vista del progetto urbanistico. La città ha infatti avviato un'importante piano urbano che prevede la riqualificazione del waterfront³, dando spazio a parchi, spazi pubblici e nuove edificazioni. La darsena dove è presente il silos granario viene integrata nel piano, all'interno del sistema del verde e dei percorsi, e l'edificio acquisisce così per la sua particolarità il ruolo di punto attrattore. L'intenzione è quella di convertirlo -è in abbandono dal 1980- in museo, ma per il momento viene lasciato inalterato, come un elemento di archeologia industriale.

L'*Oslo Grünerløkka Studenthus* nella capitale norvegese e il *Silos Dorrego* a Buenos Aires invece sono stati studiati dal punto di vista architettonico. Tutti e due i progetti infatti riguardano la conversione di silos in residenze.

L'edificio di Oslo è simile al Macro di Rosario, anche se di dimensioni maggiori. E' infatti composto da un'unica torre e da ventuno silos disposti su tre file. All'interno delle strutture cilindriche, alte 45 m, sono stati ricavati degli appartamenti per studenti

3

www.waterfrontoronto.ca



Figura 66 - *Elevador de Granos, Buenos Aires*. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

grazie all'introduzione di solette e di aperture. L'altezza dell'edificio ha permesso la realizzazione di quindici piani più un terrazzo sulla copertura, mentre il disegno delle finestre segue un andamento regolare ed identico per ogni silo. Per il colore dell'intonaco è stato scelto il grigio, mentre per i parapetti si è scelto di utilizzare diverse varietà cromatiche. La distribuzione verticale è affidata alla torre ed al cilindro di testa, mentre i percorsi verticali sono risolti grazie ad un corridoio nella fila di silos centrale. Ogni appartamento è situato in un unico cilindro, mentre il bagno si trova nell'intercapedine convessa tra le strutture.

Il progetto bonaerense invece si articola in un edificio di dimensioni decisamente inferiori: due file per sei silos ciascuna, per un'altezza di 25 m. L'introduzione delle

divisioni orizzontali ha permesso la divisione in cinque piani. Ogni appartamento è organizzato in modo da occupare due cilindri adiacenti e il balcone di collegamento.

L'idea fulcro su cui si basa il progetto proposto per la riqualificazione e la riconversione dell'Ex Elevador de Granos è scaturita da alcune riflessioni riguardo al vicino Hoteles de Inmigrantes, situato in prossimità della Darsena Norte e attualmente occupato da uffici appartenenti al Ministerio del Interior.

E' in questo edificio che si concentra tutt'oggi maggiormente l'identità storica e culturale bonaerense, dove fin dalla sua costruzione nel 1911 venivano accolti tutti gli immigrati provenienti via mare per essere sottoposti alle procedure di sbarco, registrazione, visite

mediche primarie, ammissione, collocamento e alloggio temporaneo⁴.

L'intenzione progettuale è quella di riproporre nel contesto dell'attuale città di Buenos Aires un nuovo centro capace di sostenere le nuove dinamiche immigratorie contemporanee e che sull'impronta de Hoteles de Inmigrantes sia capace oltre che di fornire degli adeguati servizi agli immigranti e permettere la corretta ammissione nel paese, possa diventare un simbolo riconoscibile di identità cittadina.

La nuova configurazione proposta prevede infatti la suddivisione dell'edificio in differenti parti funzionali collegate e strettamente integrate fra loro.

Il piano terra è infatti occupato da funzioni di origine prettamente pubblica come la reception della struttura ricettiva alberghiera che si sviluppa su i 6 piani della torre posta a nordest del complesso, capace di ospitare 78 persone in camere da letto di diversa tipologia. Sullo stesso livello sono previsti inoltre alcuni dei servizi di assistenza agli immigranti, come dei consultori medici primari e una scuola materna, oltre che gli accessi agli uffici doganali e anagrafici necessari all'ammissione nel paese che si estendono nei cinque piani che compongono dell'edificio centrale.

Gli elementi che però maggiormente caratterizzano l'intervento di riqualificazione è l'inserimento di un sistema abitativo nelle strutture cilindriche che un tempo erano adibite allo stoccaggio dei materiali in grano. Si è previsto infatti l'inserimento di residenze capaci di ospitare per periodi di medio e breve durata 330 persone, organizzate in tre differenti tipologie, abitazione singola, doppia o matrimoniale, su una superficie di 35 metri quadri, indicati soprattutto per giovani immigranti o studenti in intercambio temporaneo. Per garantire la corretta illuminazione delle residenze è stata

⁴ R. REY BALMACEDA, *Buenos Aires, una capital cuestionada*, Buenos Aires 1982.

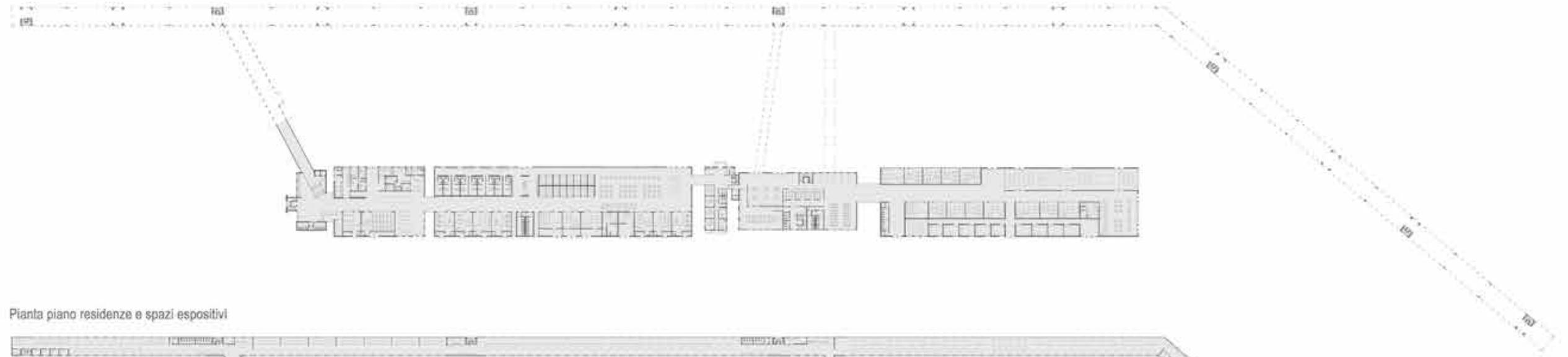
necessaria l'eliminazione di alcune delle strutture cilindriche dismesse, permettendo inoltre la definizione di percorsi sopraelevati che connettano le diverse abitazioni con i servizi comuni inseriti nel progetto.

Il coronamento dell'edificio consiste invece in uno spazio di circa 8500 metri quadrati, liberamente percorribili in tutte le diverse parti che compongono il complesso in cui sono ospitati laboratori e aule didattiche in cui gli immigrati possano apprendere nuove capacità tecniche e discipline lavorative oltre che a realizzare prodotti vendibili nei negozi previsti al piano terreno. Si è quindi cercato di ampliare in questo settore del progetto la proposta presente nel lavoro del professor Javier Fernandez Castro, che proponeva la realizzazione all'interno del quartiere Villa 31 di un centro di impiego e reddito, dove gli abitanti della città consolidata possano richiedere ed accedere ai servizi e prodotti offerti dal nuovo quartiere, che unito alla sua vicinanza con il nodo intermodale de Retiro, possa rappresentare uno dei maggiori apporti di sostenibilità progettuale di tutto l'intervento di riqualificazione urbana⁵.

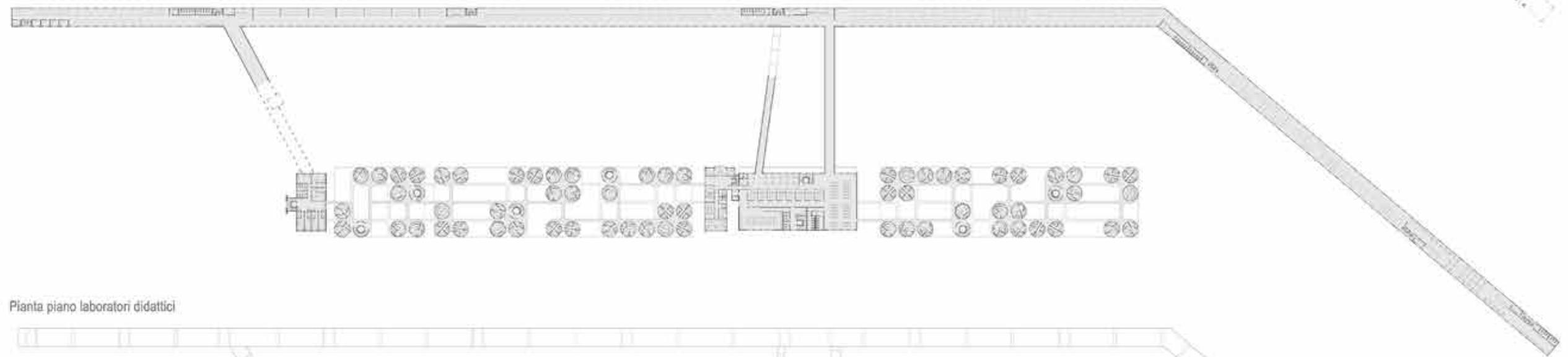
Per avvalorare la definizione di un nuovo centro identitario cittadino incentrato sul tema dell'immigrazione e generare inoltre un processo di coscienza comunitaria sia degli abitanti residenti che dei nuovi arrivati, si è previsto lo spostamento e l'integrazione nel Museo Nacional de Inmigración, attualmente chiuso da più di tre anni per la mancanza di un edificio consono, all'interno della galleria d'imbarco lunga 800 metri e posta ad un'altezza di 30 metri, in modo inoltre da stabilire un luogo dove ristabilire il contatto, per lo meno visivo, tra città e Rio de la Plata.

⁵ JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010.

Pianta piano terra



Pianta piano residenze e spazi espositivi



Pianta piano laboratori didattici

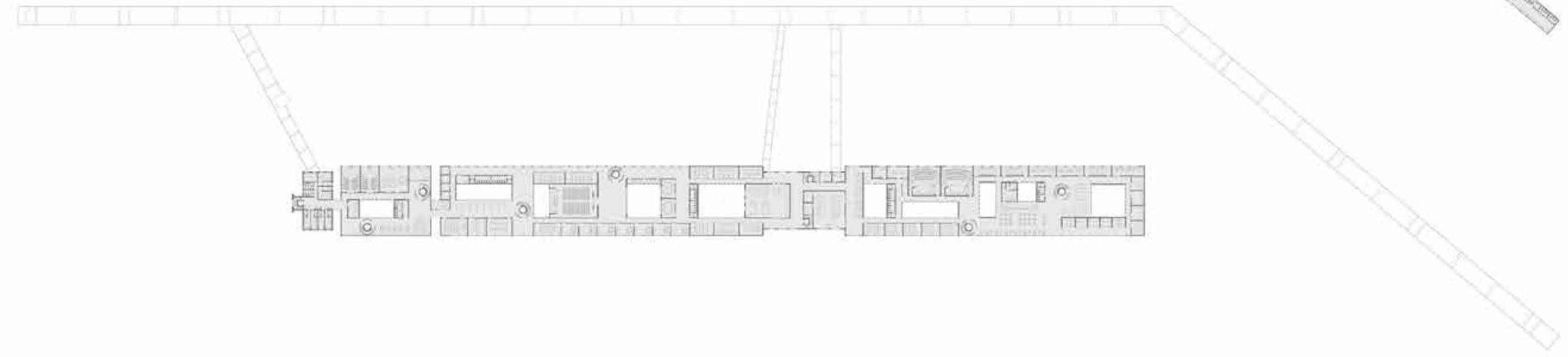


Figura 67 - Progetto di riqualificazione dell'Elevador de Granos, Buenos Aires. Elaborazione degli autori, 2013.



Figura 68 - Vista interna del progetto di riqualificazione dell'Elevador de Granos, Residenze per studenti, Buenos Aires. Elaborazione degli autori, 2013.



Figura 69 - Vista esterna del progetto di riqualificazione dell'Elevador de Granos, Buenos Aires. Elaborazione degli autori, 2013.



3.3.2 - "CENTRO CULTURAL ex CIAE"

255

La riconversione dei settori dismessi di questa centrale termoelettrica è un elemento fondamentale per la comprensione del masterplan. Per la sua storia e per la sua architettura infatti questo edificio è potenzialmente un punto chiave per lo sviluppo turistico e culturale di Buenos Aires. Nel progetto in questione acquista il ruolo di punto attrattore per tutta l'area circostante, disposto all'interno del porto, vicino ai nuovi quartieri residenziali e adiacente ad un nuovo parco, progettato sopra un'area formata negli ultimi quindici anni grazie alla sedimentazione naturale della sabbia trasportata dal Rio della Plata. Per la sua posizione quindi, e per la scelta di mantenere in funzione la parte attualmente produttiva, supera i concetti tipici dell'architettura industriale,

mantenendo intatto il contesto di appartenenza. La raggiungibilità è risolta a Sud-Ovest grazie alla connessione con la rete viaria locale, e a Sud-Est grazie alla monorotaia sospesa, che non interferisce con i lavori del porto e apre nuove panoramiche su questi e sulla facciata dell'edificio.

La centrale venne costruita dalla compagnia CIAE nata nel 1912 con l'intento di intensificare la produzione di elettricità, orientata ad un consumo massivo e perennemente in crescita. Nel 1929 viene realizzato il terminal 6, non previsto nei disegni originari del porto, con lo scopo di accogliere il nuovo edificio. Questo terminal si pone come una continuazione naturale dello schema base del porto a terminal paralleli. Questo schema infatti prevedeva la crescita continua con l'aggiunta di nuove aree senza alterare il progetto di partenza.

Il Governo della città finanziò la costruzione, a patto che questa però presentasse un'elevata qualità costruttiva, per essere in seguito inserita nel patrimonio dei beni nazionali. Questo spiega la cura del disegno architettonico, che va ben oltre l'utilizzo di semplici shed.

Nel 1930 iniziarono i lavori di costruzione, per essere terminati nel 1932, anno di entrata in funzione della centrale, con una produzione di 350.000 kw, rispetto ai 241.000 kw prodotti dall'Usina CHADE. L'edificio, per le sue dimensioni ed il suo disegno, diventò subito un elemento caratteristico del nuovo skyline della città. Successivamente, per rispondere a nuove esigenze tecniche ed alla crescita della domanda, lo spazio della centrale raddoppiò, con una serie di aggiunte avvenute a partire dagli anni '60, fino ad occupare quasi tutta l'area disponibile del terminal.



Figura 70 - Centrale elettrica Ex CIAE. Fotografia di Nicola Tognoni, 2013.

A partire dagli anni '90 invece si è assistito ad una parziale dismissione di alcuni impianti, collocati nei settori più datati, sia per l'impossibilità di un adeguamento tecnico di questi, sia per una diminuzione della domanda di elettricità dovuta all'aumento del costo. La sospensione delle operazioni di drenaggio di alcune aree del Rio della Plata ha portato infine negli ultimi quindici anni alla formazione di un'area naturale non utilizzata, di proprietà contesa tra l'amministrazione statale e quella del porto.

L'edificio fu pensato per dare l'impressione di una grande ricchezza, fu infatti il primo di Buenos Aires per le sue dimensioni: il corpo principale è composto da una navata basilicale di 50x100 m, comparabile nel periodo di costruzione, solo alle stazioni ferroviarie. La facciata meridionale, rivolta quindi verso la città, supera i 200 m di

larghezza e raggiunge i 70 m di altezza.

Il linguaggio architettonico usato è un *neo-palladiano, austero e grandioso. L'esotico barbarismo tedesco non si trova in questo progetto, e nemmeno la relativa modestia ed il tono festivo del primo periodo degli italiani, ma un'esibizione della certezza classica: il palladianismo, rifiutando la novità tecnologica, e per questo vicino all'individualismo romantico*¹.

Il disegno della facciata, visibile da diverse angolazioni, si pone come rappresentativo di tutto l'edificio. L'impostazione è simmetrica, con due corpi laterali di altezza inferiore adiacenti alla navata centrale. Questa, in posizione sopravanzata, è incorniciata agli angoli da due torri a pianta quadrata, che terminano con due cupole sorrette da un anello di pilastri dorici. L'accesso principale è ad un livello superiore, ed è sottolineato dalla gradinata monumentale posta tra le torri ed un arco vetrato a tutto sesto, che fa intuire le dimensioni della navata. Questo si confronta con gli archi sempre a tutto sesto ma di raggio inferiore, disposti regolarmente lungo i corpi laterali, e scanditi da lesene di ordine dorico. La base dell'edificio, fino al livello dell'ingresso, è trattata a bugnato, interrotto da aperture semicerchiche, generando quindi uno zoccolo uniforme.

La navata centrale, ora in disuso, comprende due livelli, uno all'altezza del suolo e l'altro, quello principale a +4m, in linea con l'ingresso. La soletta di questo livello presenta quattro forature rettangolari di 10x7 m che la mettono in comunicazione con il livello inferiore, dove precedentemente venivano ospitate le macchine. Il disegno perimetrale è scandito da un doppio ritmo, orizzontale e verticale. Quello orizzontale è dato dalla presenza di tre fasce chiaramente riconoscibili. La prima trattata a pilastri

dorici, la seconda con trifore rettangolari, e la terza con aperture ad arco a tutto sesto. Quest'ultima inoltre in sezione è disegnata a volta, sorreggendo la copertura. Il ritmo verticale dispone questi elementi regolarmente, ripetendoli lungo i due lati maggiori del perimetro interno. La copertura è sorretta da una serie di campate in acciaio che segue questo ritmo.

Il progetto di rifunzionalizzazione comprende quindi le aree dismesse, trovando nella navata centrale il suo punto principale. Viene prevista la conversione di queste aree a centro culturale, che per dimensioni assumerebbe un'importanza centrale nel panorama cittadino.

L'ingresso principale rimane quello originario, ora non in utilizzo. Da qui la navata viene lasciata aperta alla vista, come un grande open space, potendo quindi coglierne i caratteri architettonici principali. La funzione proposta per quest'area è un centro espositivo, sfruttando lo sfondo scenografico dell'ex centrale e l'ampio spazio a disposizione. Con la vista 3d realizzata viene presentato l'inserimento di una possibile installazione. Si tratta di percorsi tubolari che si snodano nello spazio, generando nuove geometrie ed ambienti spaziali, ma mantenendo la percezione unitaria dell'ambiente. Vengono anche sfruttate le fessure della soletta con il passaggio dei tubi in modo da integrare il livello inferiore. Le installazioni mantengono comunque un carattere leggero, non interferendo con i disegni architettonici presenti. Il progetto prevede inoltre l'utilizzo dei due ponti d'acciaio posizionati all'altezza della seconda fascia, utilizzabili sempre per completare il percorso espositivo, ma anche per ottenere differenti visuali sull'interno dell'edificio e delle installazioni.

¹ Trad. da R. LONGO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1995.

Il livello inferiore è in comunicazione diretta con la navata espositiva grazie alle quattro aperture della soletta. Per quest'area viene ipotizzata la funzione di biblioteca. In questo modo si garantisce una frequentazione continua dell'ambiente, e non solo in relazione alle esposizioni o alle inaugurazioni.

Sulla destra della navata è possibile utilizzare uno spazio di circa 15x20 metri per collocare i servizi ed una zona adibita a caffetteria, con la possibilità di aprirsi verso il parco. Da questo spazio si accede direttamente alla torre di destra, nella quale viene inserita una rampa ed un'ascensore per raggiungere direttamente l'ultimo piano. Questo viene trattato come una grande terrazza, con ancora presenti elementi di archeologia industriale, da cui è possibile avere una vista panoramica sul parco ed i terminal 6 ed il 5, dove è presente la centrale CHADE. La terrazza è delimitata a Ovest dall'ultima parte delle due torri, che si pongono quindi come uno sfondo scenografico, e a nord da un muro senza più copertura caratterizzato dalla presenza di finestre ad arco. La parte Nord invece ospita un corpo a falde con travi in acciaio e setti in cemento armato. Essendo ora dismesso ed in condizioni di inabilità, il progetto prevede una sua ristrutturazione e riconversione in caffetteria, grazie anche al fatto della possibilità di poter aprire grandi vetriati verso la terrazza, relazionandosi quindi con essa e sfruttando la posizione ottimale data dalla vista panoramica.

La navata centrale si pone anche come tramite verso il parco retrostante, terminando infatti con una grande apertura ad arco rivolta verso di esso ed in linea con l'ingresso. Questo parco viene ricavato nei terreni creatisi per sedimentazione e occupa più della metà dell'attuale terminal 6, raggiungendo una metratura di circa 143.000 mq. Un altro accesso a questo parco è disegnato al limite Nord della Darsena F, connettendolo con

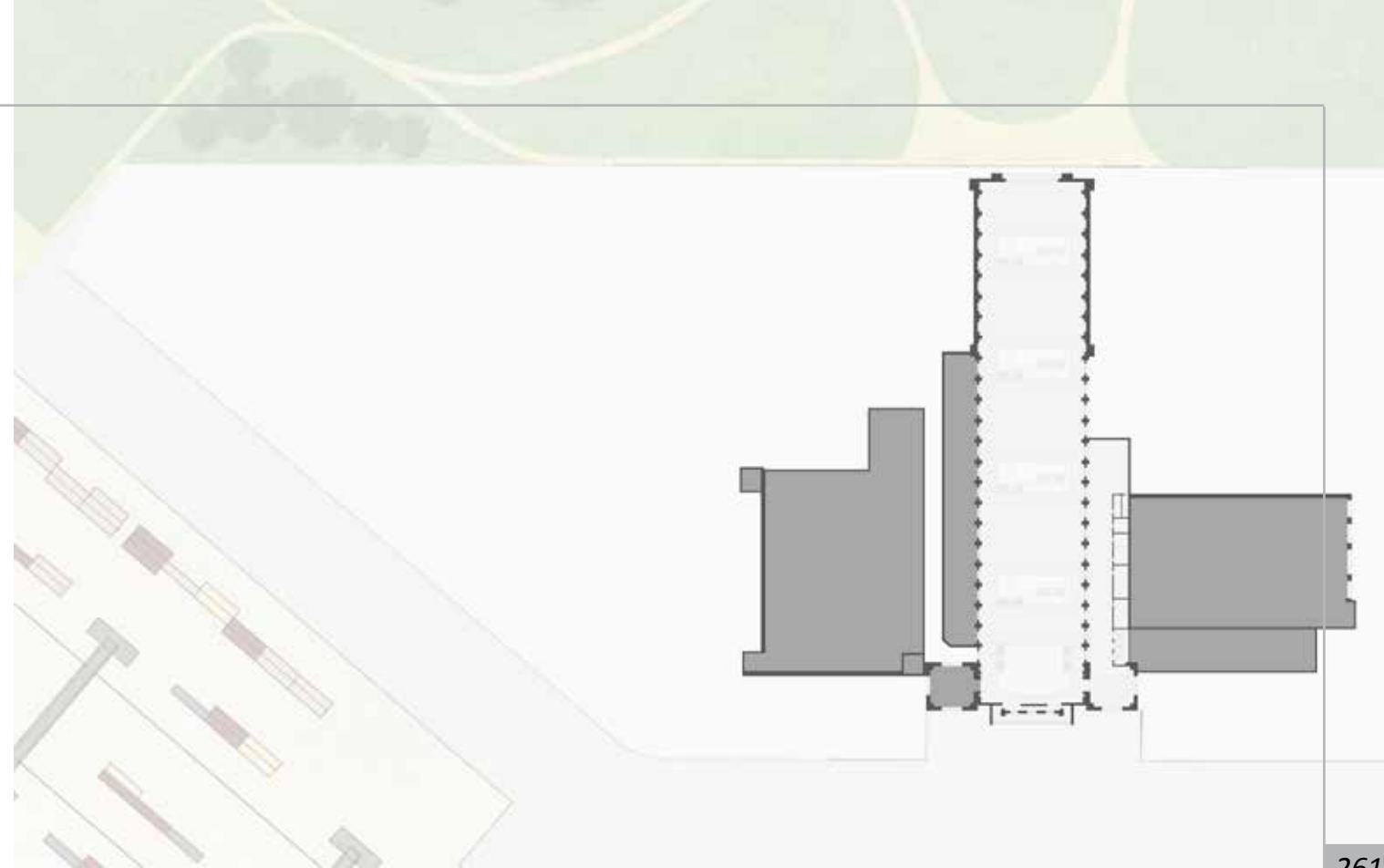


Figura 71 - Progetto Centro cultural Ex CIAE. Elaborazione degli autori, 2013.

il nuovo quartiere residenziale *Dock Norte* tramite un ponte pedonale, che garantisce comunque il passaggio sottostante di piccole imbarcazioni.

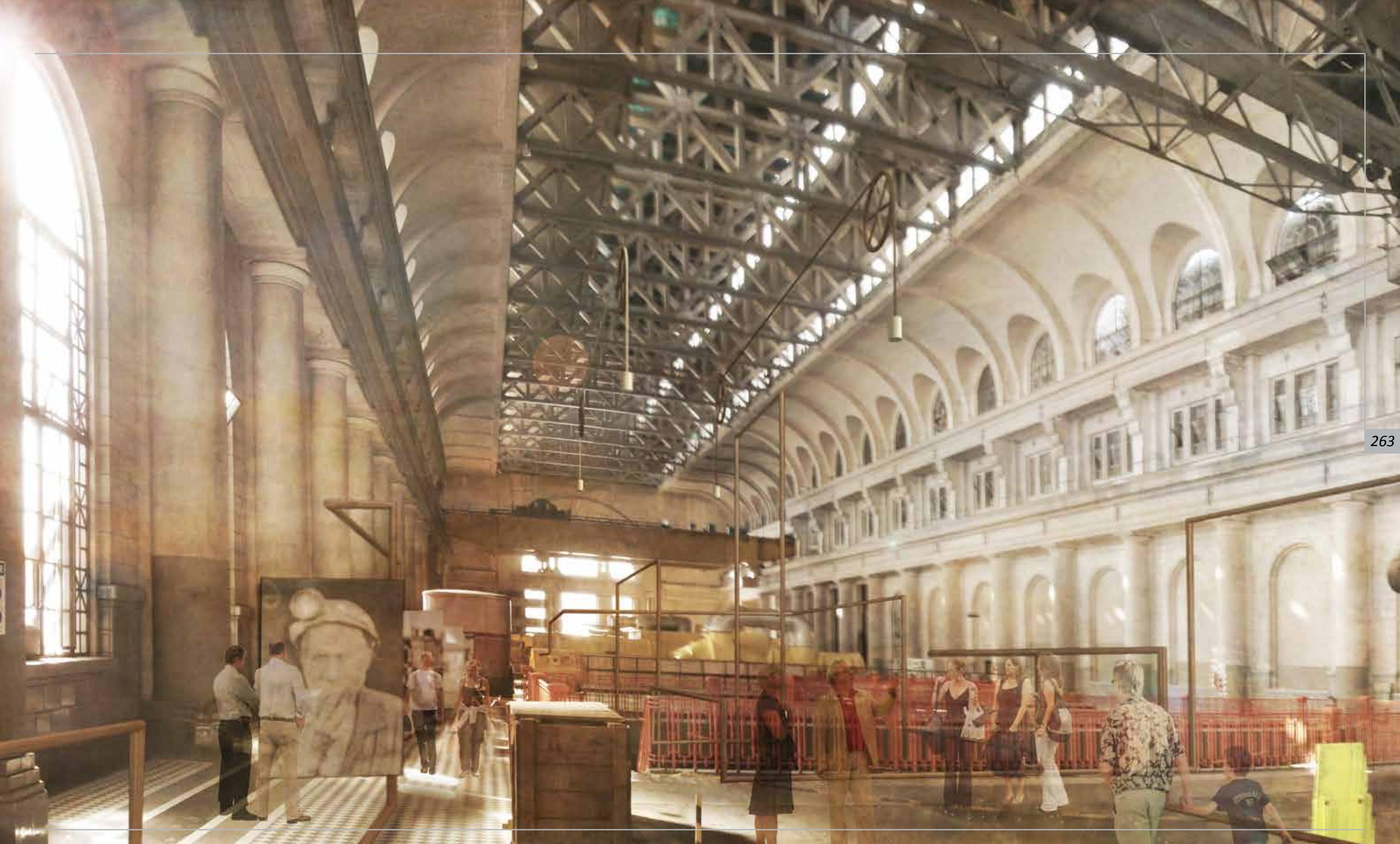


Figura 72 - Vista interna del progetto Centro cultural Ex CIAE, Buenos Aires. Elaborazione degli autori, 2013.



3.3.3 - "CENTRO DE TURISMO Y CRUCEROS ex CHADE"

265

La centrale termoelettrica ex CHADE gioca nel masterplan un ruolo importante e simbolico. Disposta infatti tra la centrale ex CIAE e l'Elevador de Grano, diventa assieme ad essi un punto attrattore del progetto, pur mantenendo quasi del tutto la propria funzione produttiva. L'edificio però, per la sua posizione strategica e le sue dimensioni monumentali si pone al centro degli interventi dell'area, caratterizzandone lo skyline.

La *Compagnia Hispano Americana de Electricidad*, formata grazie ai capitali spagnoli e belgi, comprò la C.A.T.E., *Compagnia Alemana Transatlanticade Electricidad*, e costruì questa centrale nell'estremo settentrionale del porto nuovo di Buenos Aires, sopra al



Figura 73 - Centrale elettrica Ex CHADE, Buenos Aires. Fotografia di Nicola Tognoni, 2013.

Terminal 5, inaugurandola nel 1929. La localizzazione fu scelta per permettere l'accesso di navi transoceaniche per il trasporto di combustibile, *per disporre della quantità di acqua necessaria per la refrigerazione dei condensatori delle turbine*¹, e per distribuire l'energia a tutta la città da un punto strategico.

Il settore Est del terminale era destinato al deposito del carbone e alle installazioni per lo scarico e l'immagazzinamento di questo.

Il disegno dell'edificio venne realizzato dall'architetto belga Deree. È un edificio che *privilegia gli aspetti tecnici e sociali di avanguardia, sintetizzando la frase "la marcia del progresso", sopra quelli figurativi*². Tuttavia la centrale ottiene una certa cura nello

¹ R. LONGO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1995

² Ibid.

studio delle facciate, che, assieme alle sue dimensioni, contribuiscono ad enfatizzarne la monumentalità. Nelle linee prevalgono la ripetizione e la razionalità, richiamandosi al classicismo ed ottenendo *una certa aria futurista*³. Le aperture, disposte in serie, sono caratterizzate dalla prevalenza della verticalità, anche se la pianta si sviluppa orizzontalmente e non seguendo criteri compositivi. La facciata principale è caratterizzata da un susseguirsi di pilastri, coronati centralmente da un timpano con un'apertura ad arco.

Essendo la centrale tutt'ora in funzione, viene deciso di inserire un'attività di dimensioni ridotte, occupando solo una piccola area dell'edificio di 20x40 metri.

In questo modo la centrale mantiene praticamente invariata la propria operatività, ma entra a far parte a pieno titolo nel progetto di riqualifica dell'intera area, relazionandosi con la città. In linea con le richieste espresse dall'amministrazione del porto, viene previsto in questo caso l'inserimento di uno scalo per crociere. La darsena 5 infatti è al momento sottoutilizzata, e può perfettamente essere scelta per lo svolgimento di questo servizio, annualmente in crescita. L'area utilizzata per lo scalo e le funzioni annesse coincide con la facciata Nord-Ovest, resa monumentale e rappresentativa dal rigore delle grandi aperture rettangolari e dalla presenza del timpano retrostante. In questo modo gli accessi divengono subito chiari e la centrale acquista visibilità. All'interno vengono disposti, oltre alle funzioni tipiche di uno scalo crociere, come uffici, punti informazione, servizi e caffetteria, anche informazioni turistiche interattive, come pannelli o plastici, rispondendo quindi ad esigenze di una fascia maggiore di

³ R. Longo, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1995

popolazione. Per l'esterno viene prevista un'area verde triangolare di circa 4000 mq. I collegamenti con la città sono invece garantiti da un'apposita fermata della metropolitana sopraelevata.



3.3.4 - "AREA NUEVO ANTEPUERTO"

Questo nuovo quartiere si distacca dalla tipologia tipica della città a *cuadras*, impostata su una griglia regolare ad intervalli di circa 100 m, relazionandosi maggiormente con gli spazi infrastrutturali nel quale è inserito.

La tipologia a corte aperta allungata, oltre a riprendere alcuni quartieri nordici di successo di recente costruzione come Hammarby a Stoccolma e Tango a Malmo, riprende le direttrici derivanti dalla ristrutturazione della Villa 31 e si integra facilmente con il parco longitudinale. Quest'ultimo infatti, superando una strada a basso scorrimento, si inserisce all'interno delle corti, unificandone i percorsi. La tipologia permette quindi di aprirsi a Sud e di chiudersi invece a Nord, dove sono presenti ed ampliati le aree



Figura 75 - Vista esterna progetto residenze Area Nuevo Antepuerto. Elaborazione degli autori, 2013.

In totale viene prevista quindi la costruzione di 91.072 mq di residenze. Un'isolato è di 22.768 mq, 5692 mq per ognuno dei quattro piani. Gli appartamenti totali sono 544, 34 per piano. Si dividono in diverse categorie, rispetto alla dimensione e agli affacci. La prima varia infatti da 80 mq a 150 mq, mentre le aperture possono essere rivolte solo verso la corte, solo verso l'esterno o verso entrambi. Agli appartamenti si accede tramite 14 corpi scala per isolato, tutti interni alla C. Questi portano anche al livello inferiore dove sono previsti i box.

La facciata è disegnata ispirandosi al quartiere Tango di Malmo e all'edificio per residenze studentesche Docks di Le Havre, dove presso un'area portuale il container diventa simbolicamente l'elemento caratterizzante. In questo caso infatti i container vengono usati per la creazione di verande, mentre i loro colori richiamano immediatamente l'area portuale, staccandosi rispetto al bianco delle residenze.



3.3.5 - "AREA DOCK NORTE"

La darsena F di Puerto Nuevo si trova oggi in uno stato di totale abbandono, numerosi sono gli scheletri delle chiatte o delle imbarcazioni che servivano in questa zona per dragare, raccogliere e trasportare le sabbie del Rio de La Plata. Questa zona infatti era interessata dalla presenza di industrie per la lavorazione delle sabbie e dei terreni per la produzione di materiali edili, come testimoniano i numerosi edifici presenti sulla sponda sud della darsena.

la sponda nord invece viene utilizzata come una delle tante aree per deposito dei containers, senza attività che sfruttino il rapporto con l'acqua, mentre a sud est i gradini che una volta servivano per raggiungere il livello delle acque del fiume e delle

imbarcazioni arrivano ora quasi al fondale della darsena.

A livello progettuale la scelta è stata quella di intervenire sul lato sud della darsena, andando a rimuovere gli attuali edifici di scarso valore architettonico ormai ridotti a ruderi abbandonati, e proporre invece un tessuto residenziale misto composto da una doppia fascia, interrotta a tratti regolari, di appartamenti disposti a schiera longitudinalmente al fiume. Tra le due fasce si trova una linea di verde e svariati punti di sosta, passaggi pedonali e ciclabili, passanti dallo spazio tra le due fasce residenziali a quello che direttamente si affaccia sul fiume.

Questi edifici coprono una superficie complessiva di 15180 mq, offrendo una superficie abitabile totale di ca. 30370 mq, più altri ca. 3000 mq pensati a servizi pubblici e commerciali.

Anche in questo caso si è scelto di utilizzare il container come elemento costitutivo, lavorando sulla composizione di moduli che si ripetono in ordine sparso, definendo un prospetto sempre cangiante e dinamico, movimentato non solo dalle differenti quote dipendenti dal numero di piani ma anche dal cambiamento continuo del colore delle lamiere a cui si alternano ampie vetrate.

Chiaro è il riferimento a famosi progetti come per esempio il quartiere Borneo di Amsterdam, o le residenze progettate da Herzog & De Meuron a Portsmouth all'interno dell'ampio progetto per lo stadio, o ancora il progetto per il Royal Albert Dock di Londra promosso dall'amministrazione comunale nel 2011.

A sud est della darsena, all'interno del progetto, viene ripreso il fascino della gradinata esistente che conduce al fiume inserendo un piccolo porto sportivo, destinato a piccole imbarcazioni e a servizi pubblici. Da qui un lungo parco pubblico collega quest'ultima

area della darsena alla villa 31 riqualificata ed al nuovo quartiere residenziale centrale.

Questa lingua verde, movimentata in sezione da livelli differenti soprattutto in prossimità del porto, permette perciò un rapporto fisico e visivo tra le aree residenziali, offrendo inoltre la possibilità di scavalcare fisicamente i traffici commerciali ed osservare la città ed il fiume da un punto di vista privilegiato, sopraelevato, cosa purtroppo non possibile attualmente nella città di Buenos Aires.



277

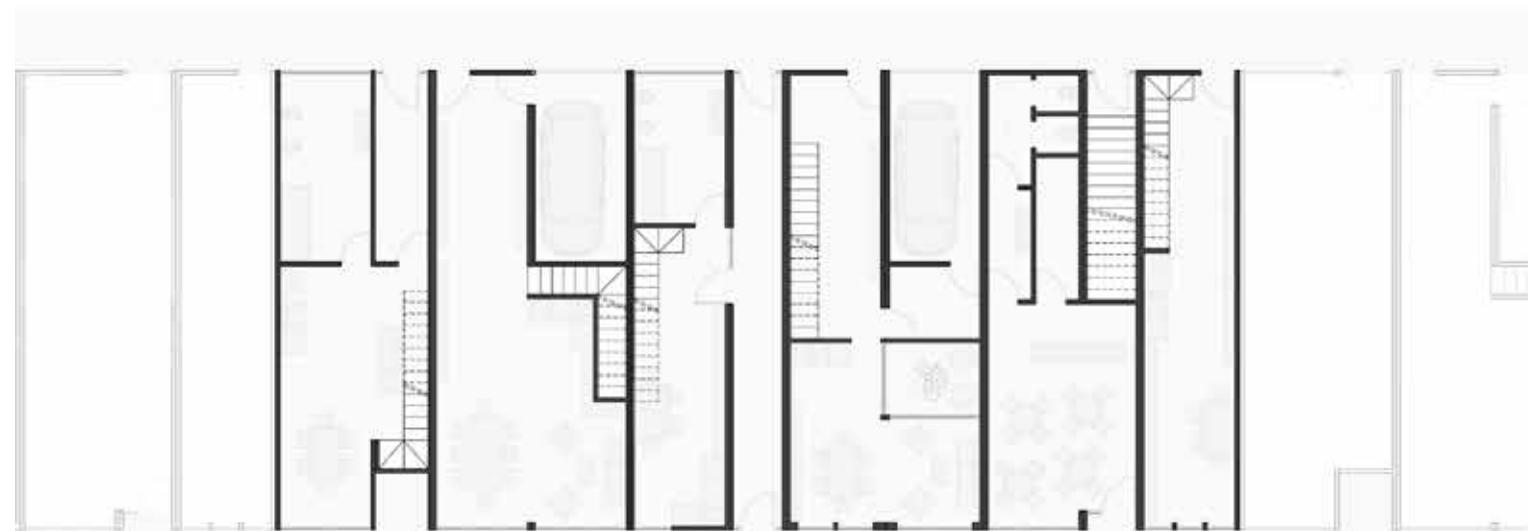


Figura 76 - Progetto residenze Area Dock Norte, Prospetto e pianta, scala 1:500. Elaborazione degli autori, 2013.



Figura 77 - Vista esterna progetto residenze Area Dock Norte. Elaborazione degli autori, 2013.



3.3.6 - "SCUOLA PADRE MUGICA"

281

L'edificio "Movimento Immobile", o "Bruno Ramirez Building", progettato dagli architetti Augusto Gaido, Angel Gallardo, Francisco Paez e Roberto Rossi per la Direzione Generale delle Poste e Telecomunicazioni, fu costruito nel 1944 sul limite a nord tra l'attuale Villa 31 e l'area del porto,.

È stato progettato in linea con lo stile moderno che l'azienda postale aveva scelto di mantenere in tutte le filiali ed edifici di proprietà sparsi sul territorio nazionale e il suo disegno è innovativo e rivoluzionario per l'epoca in cui fu realizzato.

Una rampa a spirale attraversa internamente tutti i livelli della struttura, mentre a un lato si erge una torre con cortina vetrata esposta ad est, dove erano situate le sale

operative e gli uffici telegrafici¹.

Al di sopra dell'ingresso principale, si trova una vasta area adibita a parcheggio per camion postali, con una copertura composta da volte in cemento armato.

Un corpo finestrato e forato in prossimità delle aree di distribuzione interna ospita gli uffici, le proporzioni equilibrate e la curva morbida del volume nello spazio, l'uso di nuovi materiali e del colore, le forme plastiche e armoniose, rivelano le caratteristiche concettuali del modernismo.

Con la privatizzazione della società nel 1990, l'edificio è stato venduto ed è attualmente affittato per feste. Il piano terra è invece utilizzato da una concessionaria di auto, che paga l'affitto ad una società di deposito e stoccaggio. La torre è utilizzata solo come area di affissione cartellone pubblicitari.

Negli ultimi decenni, la vicina Villa 31 è cresciuto ad un ritmo sempre più rapido, raggiungendo e quasi circondano completamente l'intero edificio.

Nel 2009, un investitore privato promosse un'idea di rivalutazione della torre, affidando il progetto allo studio Mario Roberto Alvarez y Asociados.

Il progetto per la ristrutturazione della porzione di edificio come nuova area di uffici "North Building Puerto Ufficio" venne completato alla fine del 2010, ma non venne mai realizzato².

L'intenzione progettuale è quella di recuperare l'edificio nella sua interezza, conferendogli una destinazione d'uso sociale come scuola pubblica.

In questo modo si tende a favorire non solo l'integrazione sociale tra le persone che attualmente vivono nel settore urbano da recuperare e quelle che in futuro abiteranno



Figura 78 - Vista esterna progetto Scuola Padre Mugica. Elaborazione degli autori, 2013.

le nuove aree residenziali, ma anche di dare un'educazione adeguata agli abitanti della Villa 31, fornendo un'alternativa di vita sconosciuta per tanti di loro.

Gli ambienti adibiti inizialmente ad uffici e sale telegrafiche si prestano particolarmente alla riqualificazione proposta, permettendo di mantenere pressoché immutata la struttura e la morfologia originaria dell'edificio.

L'idea di dedicare poi il complesso scolastico a Padre Carlos Mugica non è casuale, ma legato proprio all'esistenza della vicina Villa 31, dove egli visse e lavorò per la maggior parte della sua vita prima di essere assassinato.

¹ Trad. da R. LONGO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, p. 34, Buenos Aires, 1995.

² Trad. da R. LONGO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, p. 34, Buenos Aires, 1995.



3.3.7 - "NUOVA LINEA TRAMPEDONALE"

La necessità di collegare rapidamente con il trasporto pubblico il settore urbano del porto con quello centrale e di non interferire con le attività portuali, ha portato all'ideazione di una linea ferroviaria urbana sopraelevata.

Il percorso proposto per questa linea parte dal terminal dei traghetti sulla Darsena Norte, servendo quindi i passeggeri qui diretti e tutta l'area del micro centro. Da qui prosegue linearmente per tutta l'Antartide Argentina, scavalcando l'area del Retiro. Viene prevista una fermata in corrispondenza del terminal dei bus, vicino a dove tra l'altro è in progetto il nuovo *Correo Argentino*. Raggiunta la piazza del mercato la linea svolta a Nord-Est, per poi svoltare a sinistra di 90°, ponendosi come una quinta per

l'intera piazza. In questa piazza viene progettata la fermata principale, utilizzata sia per raggiungere il mercato, sia l'Elevador de grano, sia dagli stessi lavoratori del porto. Prosegue infine verso Nord-Ovest, tangente alle darsene, e rendendo possibile quindi una fermata nei pressi della centrale ex CHADE (dove nel progetto sbarcheranno le crociere) ed una vicino alla centrale ex CIAE (adibita a centro culturale).

In questo modo il progetto mette in rapida comunicazione i punti nevralgici tra loro e con il resto della città.

Il disegno della monorotaia prende ispirazione da alcuni modelli internazionali, in quanto è previsto che i veicoli viaggino sospesi al di sotto dell'infrastruttura anziché sopra di essa. In questo modo è possibile ottenere sia un modello particolare, capace di attrarre l'attenzione dei turisti, sia di progettare un percorso pedonale integrato con essa.

Alcuni esempi sono stati fondamentali per la stesura del progetto, per comprenderne l'impatto, il funzionamento ed i costi. L'infrastruttura più interessante è la *Wuppertaler Schwebebahn* a Wuppertal, in Germania. Questa è una monorotaia sospesa realizzata nel 1901 lunga 13 km. Il tracciato si snoda in quartieri residenziali e in gran parte sopra il fiume cittadino Wupper, creando effetti molto particolari. I sostegni di acciaio, di forma ad arco o a V, sono posti ad una distanza tra loro di 20 m.

Questa linea, ancora in funzione, mostra con chiarezza i risultati scenografici ottenibili. Altri progetti interessanti, sempre in Germania, sono le *H-Bahn* di Dortmund e Dusseldorf. La prima, attiva dal 1984, serve il campus universitario della città, mentre la seconda collega i terminali e la stazione ferroviaria dell'aeroporto. La sospensione dell'elemento permette un libero utilizzo del suolo sottostante. La monorotaia sospesa



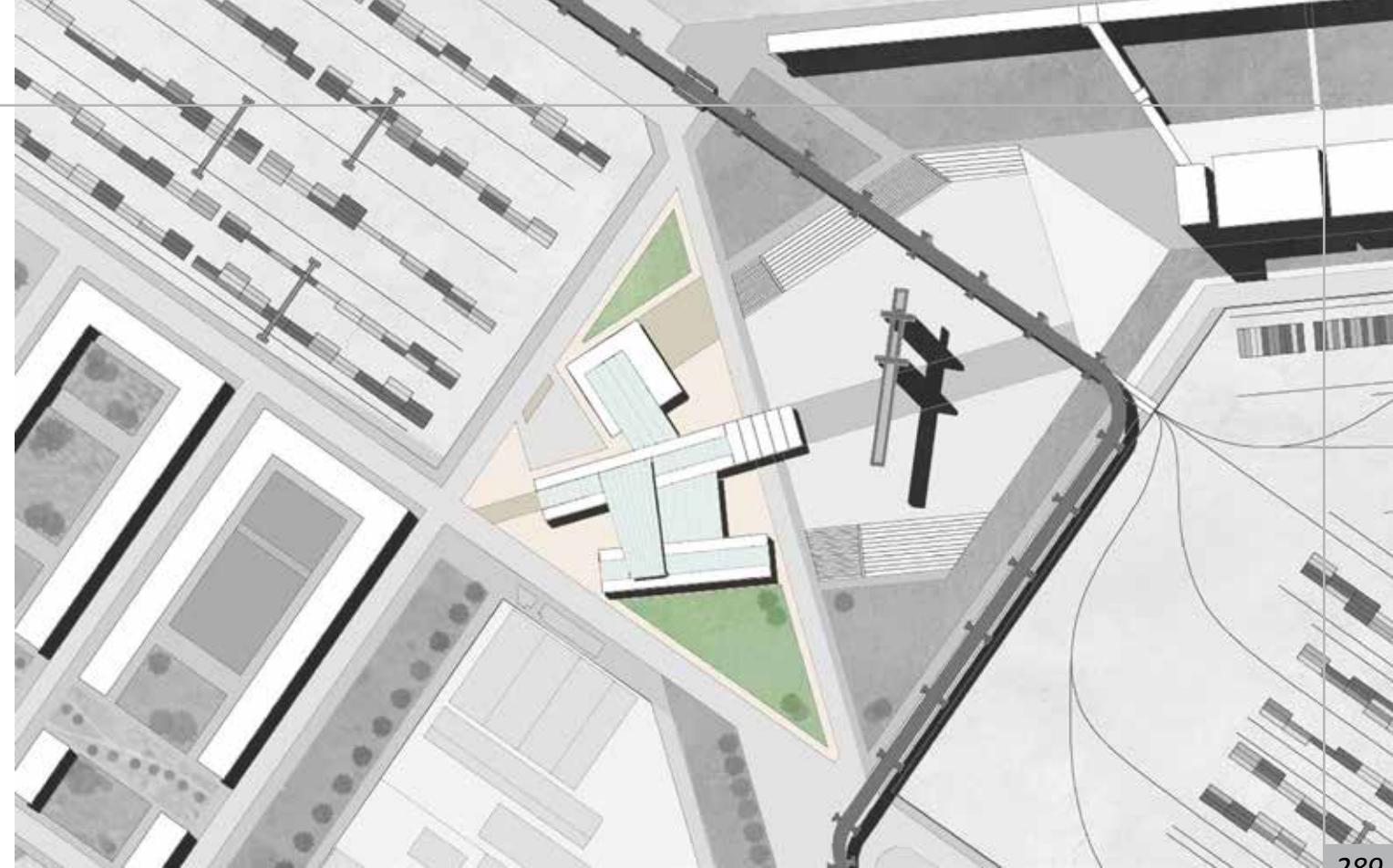
Figura 79 - *Schwebebahn, Wuppertal*. Tratta da www.panoramio.com. *Chiba Urban Monorail, Chiba*. Tratta da www.panoramio.com.

di Chiba, in Cina, invece è interessante per la riduzione della struttura di sostegno, risolta con una successione di singoli pilastri.

In generale il sistema a monorotaia porta anche dei vantaggi economici, in quanto prevede strutture di elevazione di dimensioni ridotte e prefabbricate e di conseguenza anche *le fondazioni dei piloni di sostegno risultano essere di dimensioni contenute. Tale caratteristica ha conseguenze positive non solo sull'economicità della costruzione, ma anche su di un maggiormente contenuto impatto sul territorio*¹.

Lo sdoppiamento dei percorsi porta nel caso progettato a superare tranquillamente il nodo del Retiro, che per il tema del traffico attualmente è un punto decisamente critico, a percorrere l'avenida Antartide Argentina senza il bisogno di inserire un'ulteriore corsia e riuscendo quindi a progettare un parco lineare, e a non interferire con i lavori del porto, dei quali invece viene data una particolare vista panoramica. La piazza del mercato risulta quindi notevolmente infrastrutturata, ma senza avere problemi di viabilità. Al livello -3 m infatti l'abbassamento graduale della piazza porta all'Elevador de grano, al livello 0 scorre la ferrovia portuaria e superiormente passa la monorotaia sospesa, collocata sotto un percorso pedonale.

Questo percorso prende ispirazione dall'*high line* di New York e dalla *Promenade plantée* di Parigi. Entrambi i progetti sfruttano una linea ferroviaria soprelevata abbandonata per l'inserimento di un percorso pedonale che acquista valore paesaggistico e turistico.



3.3.8 - "UN MERCADO PARA TODOS"

Da sempre il mercato si pone come elemento fondamentale della vita e delle dinamiche urbane, punto di incontro delle persone dei flussi, ed in alcuni casi anche degli edifici e del tessuto urbano sul quale si sviluppa; costituisce l'insieme degli scambi economico-commerciali e di materie prime, beni e servizi. Lo sviluppo delle città nella storia è sempre dipeso in un certo senso dal loro modo di commerciare con le altre, e anche oggi che l'economia ha preso in un certo senso strade differenti, questo edificio mantiene ugualmente la sua importanza all'interno del panorama urbano.

All'interno delle più grosse e più importanti città mondiali è comune trovare il mercato rionale tra gli edifici più importanti della città, basti pensare per esempio a città come

¹ ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI ROMA, *Sistemi di trasporto pubblico su monorotaia. Una proposta per Roma*, Roma 2008

New York, Roma, Madrid, Bangkok con il suo “Chatuchak”, o ancora al celeberrimo mercato de La Boqueria, o mercato di san José, a Barcellona, costruito agli inizi del XVII secolo alle porte della città e oggi inglobato all’interno della città a metà della Rambla, fra il palazzo della Virreina ed il teatro Liceu.

Prendendo in esempio quest’ultimo non è solo un’attrazione turistica, ma anche un mercato dove si possono trovare prodotti altrimenti difficili da reperire e con il passare degli anni sono subentrati commercianti di diversi paesi che offrono prodotti della loro terra, quindi il mercato diventa ancora una volta un luogo di incontro e scambio culturale oltre che commerciale.

Allo stesso modo in quasi tutte le città del Sudamerica, piccole o grandi, è facile trovare un mercato che spesso costituisce ancora il centro degli scambi tra una città e l’altra, ma che sempre si pone come un elemento fondamentale nella vita di tutti i giorni delle persone.

Nella città di Buenos Aires, al contrario, non si trova un vero e proprio mercato con le caratteristiche appena elencate. A sud della “Capital Federal” c’è per esempio il “Mercato di San Telmo”, ma costituisce più che altro un’attrazione turistica, un luogo dove comprare antichità, oggetti artigianali e souvenirs, non può essere considerato un mercato come quello appena descritto.

L’insolita mancanza di un edificio di questo tipo, in aggiunta alle problematiche ed alle necessità di ricucire l’area di progetto “Puerto Nuevo-Retiro” con il resto della città, suggerisce a livello di strategia la progettazione di un mercato come punto attrattore, un luogo capace di concentrare la presenza di grandi masse di persone e favorire un insieme di flussi e scambi culturali.

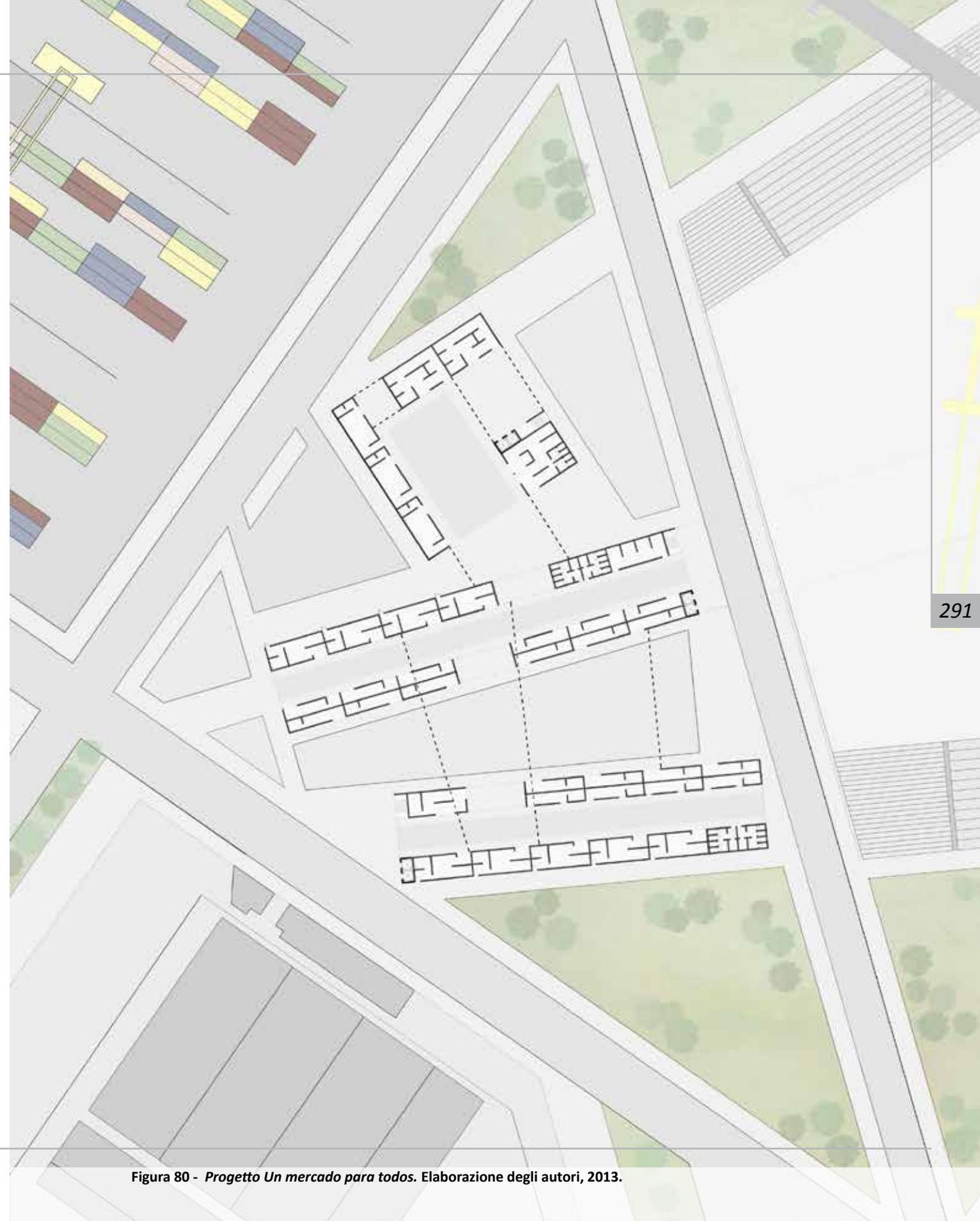


Figura 80 - Progetto Un mercado para todos. Elaborazione degli autori, 2013.



Figura 81 - Vista interna del proyecto Un mercado para todos. Elaboración de los autores, 2013.

L'inserimento di un edificio pubblico commerciale di questo tipo permette inoltre di rispettare l'originaria vocazione commerciale del settore in analisi sfruttando una serie di terreni e proprietà oggi in disuso o in stato di abbandono.

La posizione scelta non è ovviamente casuale, frapposto tra la nuova zona residenziale ed i tre grandi edifici pubblici riqualificati, quali le due centrali elettriche e il più vicino Elevador de Granos, è direttamente raggiungibile dal nuovo percorso "trapedonale" sospeso.

In pianta progetto è costituito da due elementi lineari, divergenti tra loro verso il grande spazio pubblico che si frappa tra il mercato e l'Elevador, affiancati a Nord da un elemento a corte. Si generano così due una corte più chiusa ed un corridoio centrale, uniti tra loro da un'ampia interruzione nel volume centrale. Al di sopra di questi volumi si trovano due grosse coperture in lamiera stirata e vetro, in grado di proteggere dalla pioggia e lasciare passare la luce negli ambienti sottostanti. La superficie totale sfruttata dal progetto di questo mercato è di 3652 mq.

I volumi sono composti da sovrapposizioni di containers, e la scelta di progettare un edificio di questo tipo utilizzando questi grossi elementi è dovuta ovviamente alla presenza delle vicine attività portuarie e delle aree di stoccaggio e deposito, dove se ne vedono in gran quantità. L'intento è quello di definire una percezione paesaggistica non troppo discordante e cercare di legare il più possibile il nuovo con l'esistente. I colori differenti delle lamiere permettono inoltre di mantenere, soprattutto in un mercato, quel carattere culturale proprio dei luoghi e delle città latinoamericane, in grado di trasmettere una vitalità ed un calore sempre presente su tutto il territorio.



3.3.9 - "AREE VERDI"

Il piano del verde assume nel masterplan un valore principale: da un lato partecipa al collegamento dell'area con la città e dall'altro contribuisce alla riqualificazione di tutto il settore urbano.

Il verde identifica quindi dei percorsi e delle direttrici unificando gli spazi. La ricongiunzione con la città avviene proprio in coincidenza con il parco del Retiro-piazza San Martin. La funzione di questo parco quindi, oltre ad essere il background del piazzale delle stazioni, è anche quella di tramite e di accesso all'area del Puerto Nuevo. L'adiacente parco compreso tra l'avenida Antardide Argentine e l'Avenida Eduardo Madero ottiene il medesimo significato, oltre a quello di collegamento tra la

città e la Darsena Norte, in linea con il bando di concorso stabilito dall'amministrazione comunale per il recupero della zona. Quest'ultimo si protrae inoltre lungo il perimetro settentrionale della darsena, ottenendo visuali panoramiche sul Puerto Madero, il Rio della Plata, la riserva ecologica e le attività del porto commerciale.

Alle fine del parco del Retiro, in coincidenza con il Terminal degli autobus, il verde segue la direzione Nord lungo la viabilità principale. Con il nuovo piano infrastrutturale del porto, che prevede l'inserimento di una linea ferroviaria, questa strada, con le dimensioni attuali, diventa chiaramente sovraquotata, quasi più di ostacolo che di utilità. Il disegno quindi prevede una linea verde che la costeggia, diminuendone la larghezza e stabilendo percorsi ciclopedonali indipendenti.

Questa direttrice conduce alla piazza del mercato, in posizione centrale rispetto all'area. Qui il verde, integrato con il disegno della pavimentazione si divide, da un lato raggiunge l'Elevador de Grano e dall'altro le nuove edificazioni.

Il primo tratto lega il recupero dell'edificio e del terminal 4 con il resto dell'area. Per passare la ferrovia interna al porto viene scelto di abbassare gradualmente il livello della piazza, in modo da risolvere il problema della sovrapposizione di viabilità distinte.

Lungo l'Elevador de Grano viene disposta una fascia verde lunga 500 m e larga 40 m. Questa fascia diventa essenziale per la riqualificazione, contribuendo a garantire un'ottima vivibilità del settore, in quanto viene studiato l'inserimento di abitazioni per studenti e di un museo pubblico.

Verso Ovest invece viene inserito un parco lineare, largo circa 100 m e lungo 1 km. Questo parco collega la ristrutturazione della Villa 31 con il nuovo quartiere misto adiacente al porto. Il disegno si fonde, regolarizzandosi con quello delle corti aperte

degli edifici residenziali da un lato, e con gli spazi verdi dei quartieri sociali dall'altro, diventando quindi il fulcro dell'area. Il parco termina in coincidenza di un porto turistico e di imbarcazioni ridotte posto nella Darsena F. Per superare la ferrovia viene scelto di sopraelevare il parco in modo graduale. Così facendo non è necessario interrare la ferrovia o prevedere difficoltosi passaggi a livello.

Lungo la Darsena F viene prevista una leggera linea verde alberata che costeggia il nuovo quartiere *Dock Norte*, ponendosi quindi come filtro tra esso e l'area industriale retrostante. Alla conclusione di questo un ponte pedonale porta al parco maggiore della zona, quello disegnato sul Terminal 6, sopra i terreni formati recentemente grazie alla sedimentazione naturale del Rio della Plata.

Questo parco si pone come un punto attrattore, rivolgendosi a tutta la città. E' posto infatti di fronte al Rio della Plata, cercando di ridare a Buenos Aires quel contatto ormai nascosto con il fiume. E' un parco quindi di dimensioni importanti, facilmente raggiungibile e scenograficamente interessante. Viene inoltre integrato con la retrostante centrale termoelettrica ex CIAE, adibita a centro culturale, che funge sia da accesso che da sfondo.

Altre due aree verdi vengono pensate separate dalle altre. La prima frontalmente al nuovo scalo crociere integrato nella centrale elettrica ex CHADE nel terminal 5, ed il secondo adiacente all'edificio Movimento, trasformato in scuola.



3.3.10 - “RIORDINAMENTO ATTIVITA’ PORTUALI”

In linea con quanto espresso dall’*Administracion General de Puertos (AGP¹)*, le aree dove vengono svolte le attività portuali necessitano di importanti modifiche tecniche e logistiche. Gli obiettivi principali stabiliti per la modernizzazione del Puerto Nuevo comprendono un miglioramento degli accessi ferroviari e viari, fondamentali per un buon funzionamento del porto, un’ottimizzazione e un adeguamento delle infrastrutture, un incremento delle aree operative e logistiche, in linea con la crescita delle attività, e la collocazione di uno scalo crociere.

Con il masterplan elaborato, l’obiettivo del miglioramento delle comunicazioni è risolto

¹ Trad. Da *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*, Ministero de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009.

con l'inserimento di una linea ferroviaria interna allacciata alla rete nazionale sia in direzione Nord che in direzione Sud. Questa linea collega tutte le aree operative, assumendo un ruolo unificatore per tutte le attività portuarie. Si dirama seguendo una linea a semicerchio, tangente a tutti i terminal del porto. Parte a Nord al limite del terminal 6, prosegue seguendo la direzione della monorotaia sopraelevata verso il terminal 5 e da qui verso tutte le altre darsene. Tra il terminal 5 e il terminal 4 rimane a livello 0, semplificando i lavori di trasporto, mentre lo sdoppiamento dei percorsi dovuto all'esigenza di connettere l'Elevador de Grano è risolto abbassando il livello della piazza, generando quindi un sottopassaggio dalla pendenza molto leggera, dovuta alle grandi dimensioni dell'area.

L'inserimento nella linea ferroviaria è proposto nei pressi della Darsena F, oltrepassando ad un livello inferiore l'autostrada urbana. Questo inserimento era già stato ideato con la costruzione del porto, solo che mai completato ed ora non utilizzato. Anche qui i percorsi pedonali e carrabili che incrociano la ferrovia vengono risolti seguendo l'andamento di un nuovo parco, che sorpassa i binari ad un livello superiore senza mai generare grandi pendenze.

A Sud invece l'allacciamento è previsto tra il terminal 1 e la linea sottoutilizzata nei pressi della Darsena Norte. Anche in questo caso il disegno di un parco risponde sia alle esigenze di aree verdi, sia a quelle di un facile attraversamento della ferrovia.

L'inserimento di questo elemento porta quindi ad effettuare la maggior parte dei trasporti su rotaia, abbandonando il trasporto su gomma, in modo da rendere l'area idonea ad un suo riutilizzo.

Questo obiettivo però può essere perseguito solo ipotizzando anche una generale



Figura 82 - Area operativa del porto di Rotterdam. Tratta da www.panoramio.com, 2013.

modernizzazione degli impianti portuali. Questa prende come esempio, anche se ad una scala notevolmente ridotta, quella in corso nell'area Maasvlakte, al limite occidentale del porto di Rotterdam. Vengono infatti previste nuove gru semiautomatiche e di dimensioni maggiori per lo scarico dei container, e la disposizione ordinata e lineare di questi grazie a delle serie di carroponi, in modo da poter essere successivamente trasportati grazie alla ferrovia in modo rapido in aree esterne al porto, stabilite dall'amministrazione comunale e provinciale.

Da una razionalizzazione delle attività deriva anche una razionalizzazione degli spazi, che vengono dal masterplan delimitati in modo chiaro, e che possono aumentare la propria metratura grazie alla demolizione e alla riprogettazione di aree dismesse.

Gli spazi conferiti alle attività portuali passano quindi da circa 347.460 mq a 599.880 mq, rispondendo così alle richieste dell'amministrazione del Puerto Nuevo.

All'interno del masterplan questi spazi acquistano quindi una posizione rilevante ma integrata con lo svolgimento delle altre funzioni. Partendo da Nord, viene stabilito uno spazio di 73.080 mq sopra il terminal 6, lungo tutta la costa settentrionale della Darsena F, conferendo quindi a questa un paesaggio riconoscibile, e relazionandosi con le nuove abitazioni previste lungo la costa opposta. Proseguendo, il terminal 5 viene lasciato quasi invariato per quanto riguarda la distribuzione delle aree, anche se viene ottimizzato dal punto di vista tecnologico e logistico. Tra questo terminal e il terminal 4 viene disegnata per i servizi portuali un'area di 28.800 mq, praticamente raddoppiando la porzione esistente a scapito di capannoni industriali. L'area propria del porto nei terminal 4, 3, 2 e 1 rimane invariata, mentre si interviene lungo le connessioni, ottimizzando gli spazi e quasi raddoppiando la metratura disponibile. L'ultima aggiunta progettata è sopra un'area in disuso tra il terminal 1 e la Darsena Norte.

In linea con gli obiettivi enunciati dall'amministrazione del porto, è stato progettato uno scalo per le crociere. Questo tipo di turismo infatti è in aumento, da 99 attracchi nel 2008 a 122 nel 2011, per un totale di circa 12.700 passeggeri all'anno, prevedendo infatti nuove rotte fino al porto di Ushuaia. Questo scalo è stato concepito nella Darsena 5, dove le attività portuali sono ridotte e dove è possibile appoggiarsi all'Usina ex CHADE, utilizzando una parte di essa per la realizzazione del terminale.



3.3.11 - "RIQUALIFICAZIONE VILLA 31"

Il progetto ipotizzato per la riqualificazione del quartiere informale Villa 31 si basa su un periodo di stretta collaborazione e confronto con il Professore della UBA Universidad de Buenos Aires Javier Fernandez Castro, autore della pubblicazione "Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza" che raccoglie le analisi e le proposte elaborate in un periodo di più di otto anni di ricerca sulle questioni sociali e morfologiche presenti all'interno del contesto del quartiere Villa 31¹.

La principale caratteristica distintiva della proposta presentata è la sua capacità

¹ JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010

di focalizzare le componenti spaziali dove maggiormente sono in gioco i fattori che condizionano il sentimento di appartenenza cittadina degli abitanti di un quartiere informale come lo è Villa 31: lo spazio pubblico, le infrastrutture e gli ambiti di produzione sono infatti individuati come gli elementi che determinano e definiscono l'integrazione sociale urbana e per tanto è su questi ambiti che il progetto deve propriamente intervenire.

Nello specifico le tematiche ricercate sono quelle che puntano a favorire la connettività fra il quartiere e il resto della città, oltre che a incentivare la connettività fra le parti interne al quartiere, tendendo al minimo sradicamento degli abitanti attualmente presenti e rispettando la storia micro-locale dell'area.

Si è voluto inoltre ricercare, seguendo la ricerca progettuale del Professor Castro, un drastico cambiamento di immagine del quartiere, in modo da fronteggiare le polemiche e i dibattiti pubblici che da anni gravitano attorno al tema delle "villas miserias" e in particolare su Villa 31.

Sfruttando la caratteristica principale del progetto proposto dai ricercatori dell'università di Buenos Aires, che fermamente sostengono che "la soluzione sviluppata dal progetto non pretende essere né inamovibile né chiusa a nuovi contributi, ma che possiede una flessibilità sufficiente per adattarsi a differenti scenari evolutivi del contesto"², abbiamo lavorato integrando le linee guida del progetto Barrio 31 alle innovazioni urbane proposte per tutto il settore Puerto Nuevo-Retiro.

Nella risistemazione infrastrutturale si è mantenuta la ricerca di una risoluzione delle relazioni del quartiere con il contesto urbano, incorporando nella struttura del quartiere

² Ibid.

alcune influenze appartenenti al sistema Costanera Norte – Aeroparque – Porto – Retiro, in modo da presentare possibilità valide di integrazione a fronte di possibili scenari previsti per le infrastrutture presenti nell'area.

Si prevede inoltre la configurazione di piazze di minore dimensione in ogni settore distinto che compongono Barrio Villa 31 conformando così un sistema di spazi pubblici dimensionato di volta in volta alla scala dimensionale delle differenti situazioni nei rioni di Güemes, Comunicaciones, YPF, 31 bis, etc.³

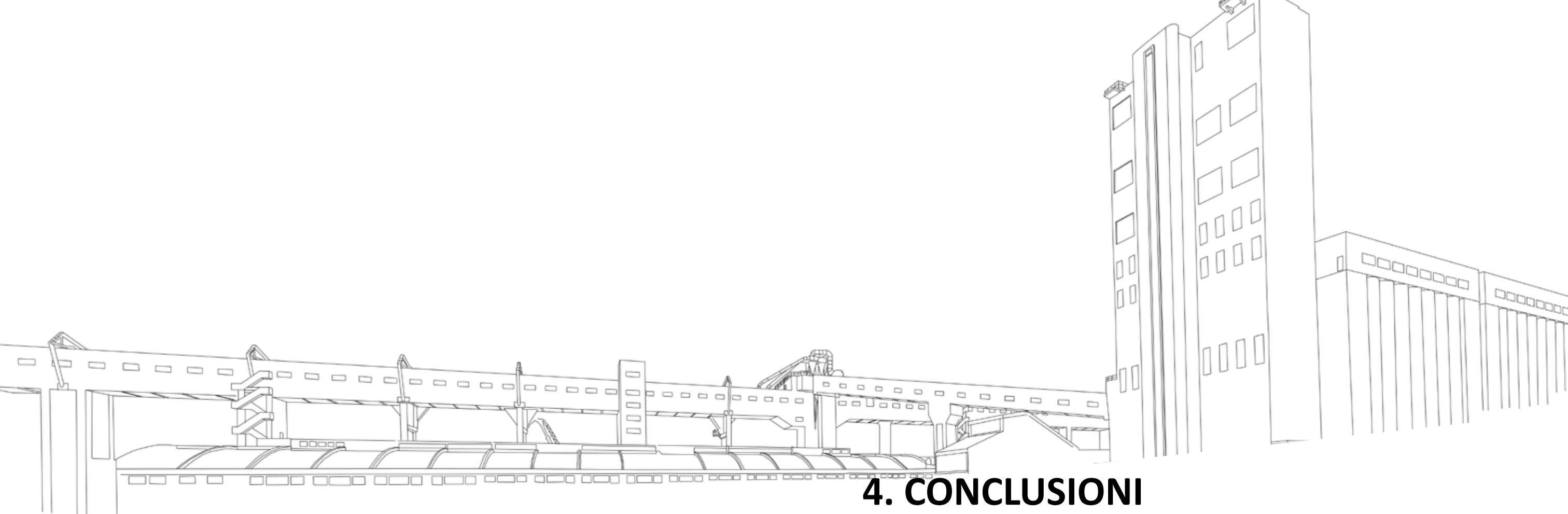
Per quanto riguarda il discorso abitativo volto a risolvere le condizioni precarie presenti nel quartiere e la crescente richiesta di abitazioni si è deciso di mantenere le modalità di intervento di riqualificazione dell'esistente, attraverso l'inserimento di nuclei prefabbricati che garantiscano i servizi basilari necessari. La necessità di aprire nuove strade o spazi di aggregazione pubblica o l'impossibilità di evitare traslochi dovuti alle condizioni strutturalmente inaccettabili di alcune porzioni di edificato ha comportato la previsione progettuale di un limitato però significativo numero di nuove residenze. Si è voluto mantenere la tipologia abitativa a corte proposta dal Professor Fernandez Castro per i quartieri di nuova costruzione disposti sul limite nord-est della villa, adiacenti ad Avenida Carlos Perette, integrandoli nel sistema di parchi lineari proposti. Si è optato invece per la ricollocazione degli edifici abitativi di tipologia sviluppata in altezza in un quartiere localizzato più a nord, ridimensionati a una scala minore, e organizzati attorno a corti pubbliche trattate a verde urbano.

Un altro tema di rilevanza introdotto è inoltre il rafforzamento dei collegamenti tra villa 31 e il vicino quartiere della Recoleta, attraverso l'apertura di una strada che oltrepassi

³ M. W. GUERRA, *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*, Buenos Aires 2005

gli scali ferroviari e si integri nel sistema ramificato dei “assillo” interni.

Infine, per introdurre nel quartiere processi di integrazione sociale e riqualificazione economica, si è proposta la creazione di una scuola integrata a diversi livelli all'interno dell'Edificio Movimento attualmente dismesso e lo spostamento delle funzioni previste per il centro di generazione di impiego e reddito all'interno del vicino Elevador de Granods debitamente riqualificato in modo che la generazione di questi spazi produttivi, dove gli abitanti della città consolidata possano richiedere ed accedere ai servizi e prodotti offerti dal nuovo quartiere, unito alla sua vicinanza con il nodo intermodale de Retiro, rappresenti uno dei maggiori apporti di sostenibilità progettuale di tutto l'intervento di riqualificazione urbana



4. CONCLUSIONI

Dal percorso effettuato nell'analisi della città di Buenos Aires è evidente come questa città abbia una storia molto complessa e per molti punti di vista differente dalla maggior parte delle più importanti città costiere mondiali, ciononostante il rapporto tra la città ed il proprio porto evidenzia in maniera molto efficace la tendenza ad una progettazione urbanistica incentrata su modelli di sviluppo indipendenti tra loro. Raramente gli interessi urbanistici della città coincidono con quelli della sua principale infrastruttura ed ancor più raramente si è mantenuto in modo evidente il legame che li univa, un legame fisico ed identitario, composto da scambi reciproci, ritmi paralleli e spazi condivisi.

Le città sono sempre più inserite in reti globali relazionate all'alta finanza, circuiti turistici o all'innovazione terziaria, e cercano di promuoversi migliorando la propria vivibilità, mentre i porti, per loro natura, dipendono dal commercio, ed il loro obiettivo è un'ottimizzazione continua in grado di mantenerli competitivi su scala mondiale.

La necessità di aree ampie e scoperte per gli spostamenti dei container, darsene decisamente più profonde e terminal di dimensioni maggiori porta oggi, nella maggior parte dei casi, alla progettazione dell'espansione al di fuori dei contesti tradizionali, in aree esterne alla città, provocando quasi una *fuga dal porto*¹.

Questo forte distacco tra la realtà prettamente commerciale del porto e la città "vivibile" porta, a Buenos Aires, al successivo ed inevitabile peggioramento della situazione a livello di sviluppo della viabilità ed in generale di tutti gli altri servizi pubblici dell'area attinente a quella prettamente portuaria.

Come è evidente dall'analisi delle problematiche che interessano la città, strutturali, croniche e critiche², non sono abbastanza le singole proposte di pianificazione che attualmente interessano alcune delle zone comprese all'interno della vasta area *Puerto Nuevo-Retiro*, c'è bisogno di una progettazione che a livello urbanistico tenga conto di tutti i fattori in gioco, in un settore urbano ricco di problematiche e potenzialità. Le attività portuali sono ostacolate dalla mancanza di un piano urbanistico e dalla difficoltà dei collegamenti cittadini ed infrastrutturali, numerose sono le discontinuità emergenti dallo stato attuale di uso del suolo, e queste aumentano i problemi derivanti dalla presenza e continua espansione della Villa 31. I continui flussi di mezzi merci pesanti

tagliano letteralmente e settorialmente la città in prossimità del porto dividendo nettamente i servizi dalle attività commerciali, la presenza di innumerevoli edifici senza alcun valore architettonico che si trovano abbandonati su terreni che rispondono a giurisdizioni miste o incerte, provocano poi un aumento nelle difficoltà della gestione del territorio.

Con questo progetto di Tesi viene perciò presentata una proposta di ricomposizione della frattura città-porto, cercando di rispondere simultaneamente alle esigenze di entrambi. Il porto viene inteso come elemento fondamentale della città, sia per aspetti storico-architettonici ma soprattutto per quelli identitari e paesaggistici. Non viene inteso come un qualcosa di esterno e di statico, ma come un organismo dinamico, in evoluzione. Da qui l'importanza del concetto di paesaggio, interpretato *come una risorsa, ma anche come il risultato visibile di un processo di trasformazione continua*.

Nel porto è racchiusa inoltre l'identità della città, fatta di scambi ed immigrazione, e si propone quindi una ricucitura di un legame sempre più difficile.

Partendo da un'analisi di tutte le problematiche in atto e delle dinamiche storiche che le hanno generate in relazione al contesto, è stato possibile elaborare un progetto urbanistico per la riqualificazione dell'intera area.

Oltre alla progettazione di un quartiere con un buon livello di vivibilità, al recupero della Villa 31 e all'adeguamento delle aree portuali, è stato perseguito l'obiettivo di riconnettere l'intero settore con il centro cittadino sfruttandone la vicinanza, e restituendo alla città e al suo immaginario un suo elemento principale.

Seguendo alcuni esempi internazionali il tema del paesaggio portuale ha svolto un ruolo fondamentale nell'unificare e contraddistinguere il territorio. Si sperimenta

1 T. GIURA, *Città Porto – Porto Città*, Napoli, 1994.

2 N. TOGNONI, A. VALENTI, F. VANINETTI, *Il porto di Buenos Aires: Riquilificazione urbana del settore "Puerto Nuevo-Retiro"*. Milano, 2013

una coesistenza a stretto contatto delle attività portuali con quelle cittadine, senza interferenze reciproche, ed incentrata sulla conoscenza e la comprensione di uno degli elementi più caratterizzanti della città.

L'intento di mantenere un'idea unitaria di paesaggio che riassume e contenesse le diverse destinazioni d'uso è stato raggiunto partendo dalla consapevolezza della natura del luogo, prettamente commerciale, evitando di snaturare completamente l'area e definire una proposta progettuale completamente estranea alle attività portuarie esistenti. A tale scopo sono stati presi in considerazione alcuni elementi tipici di questo mondo, come per esempio il container ed il carroponete, per poi inserirli adeguatamente all'interno degli approfondimenti proposti.

La possibilità di studiare questi ambienti in loco, i numerosi incontri con gli addetti e i responsabili del ministero dello sviluppo urbano della città di Buenos Aires, unita al lavoro ed alla collaborazione con il prof. Arch. Fernandez Castro, autore del progetto di riqualificazione della Villa 31 nel 2010, ci ha permesso di sviluppare una consapevolezza delle necessità reali della città in questo settore particolarmente problematico, per poi indirizzarci nelle scelte della proposta progettuale descritta.

Un altro elemento chiave del progetto è stata la volontà di esaltare quei valori e quelle caratteristiche tipiche del mondo latinoamericano, privilegiare per esempio l'aspetto della collettività della vita quotidiana, delineando e inserendo in questo settore oggi molto distaccato e separato dal resto della città, elementi che favoriscano invece l'aggregazione e la comunicazione, lo scambio di esperienze. Si è voluto esaltare caratteristiche, come la forte passione e vitalità del popolo sudamericano, attraverso l'utilizzo di un cromatismo vivo e dinamico, affiancare con l'adeguata progettazione

elementi tipici della vita privata a quelli appartenenti al mondo della collettività.

Vivere questi luoghi per alcuni mesi ci ha dato la possibilità dapprima di comprendere e vedere tutti quegli aspetti che da lontano o con una permanenza limitata nella città non sarebbero stati visibili, e successivamente di capire che una progettazione di questo tipo, che tenga perciò conto della maggior parte dei fattori e della maggior parte delle problematiche presenti su scala ampia nel territorio, risulta essenziale se non come soluzione definitiva sicuramente come punto di partenza per un diverso tipo di pianificazione, molto più consapevole delle reali potenzialità di questa città.



Figura 83 - Buenos Aires vista dalla riserva ecologica, Buenos aires. Fotografia di Andrea Valenti, 2013.

. INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - <i>La città di Buenos Aires vista dal Rio de La Plata</i> . Fotografia di Andrea Valenti, Buenos Aires , 2013.	10
Figura 2 - <i>Inquadramento area "Puerto Nuevo-Retiro"</i> . Immagine satellitare tratta da Noni Map, 2013.	16
Figura 3 - <i>Porto di Genova</i> , Tratta da www.panoramio.com , 2013.	22
Figura 4 - <i>Puerto Nuevo, Buenos Aires</i> . Tratta da www.panoramio.com , 2013.	25
Figura 5 - <i>Porto di Rotterdam</i> . Tratta da www.bing.com , 2013.	29
Figura 6 - <i>Puerto Nuevo, Buenos Aires</i> . Tratta da www.flickr.com , 2013.	32
Figura 7 - <i>Santa Maria del Buen Ayre atacada por los querandies</i> . Leonie Matthis, 1536.	39
Figura 8 - <i>Plano Garay de division de tierras, 1583</i> . Ministerio de Desarrollo Urbano, Secretaria de Planeamiento	41
Figura 9 - <i>Dinamiche commerciali e politiche in Sud America</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	43
Figura 10 - <i>Plano del Puerto de Buenos Ayres, prefectura maritima, 1882</i> . Archivio CeDIAP.	45
Figura 11 - <i>Plano topografico de los alrededores de Buenos Ayres, redatto da A. Sourdeaux, 1860</i> . Archivio CeDIAP.	47
Figura 12 - <i>Plano topografico de las calles de la ciudad de Buenos Ayres, 1820</i> . Archivio CeDIAP.	49
Figura 13 - <i>Plano del puerto de Buenos Ayres redatto da S. Bateman, 1871</i> . Sociedad central de arquitectos.	54
Figura 14 - <i>Proyecto definitivo preparado por los ingenjeros Hawkshaw Son y Hayter, para E. Madero, 1885</i>	57
Sociedad central de arquitectos.	57
Figura 15 - <i>Ciudad y distrito federal de Buenos Aires, redatta da A. Estrada, 1889</i> . Archivio CeDIAP.	59
Figura 16 - <i>Foto aerea del Puerto Nuevo, Buenos Aires 1921</i> . Archivio CeDIAP.	63
Figura 17 - <i>Puerto Nuevo y esplanada del Retiro. El plano regulador y de reforma de Capital Federal, comision de estetica edilicia, 1925</i>	65
Figura 18 - <i>"Destino de Buenos Aires", Plan director para Buenos Aires, Le Corbusier, 1938</i>	67
Figura 19 - <i>Evoluzione storica della Provincia de Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	69
Figura 20 - <i>Evoluzione storica del centro di Buenos Aires</i> , Elaborazione degli autori, 2013.	70
Figura 21 - <i>Evoluzione storica del Puerto Nuevo di Buenos Aires</i> , Elaborazione degli autori, 2013.	71
Figura 22 - <i>Progetto di espansione e di divisione delle funzioni. Plan director para Buenos Aires, Le Corbusier, 1938</i>	74
Figura 23 - <i>Evoluzione storica dell'area centrale e del Puerto Nuevo di Buenos Aires</i> , Elaborazione degli autori, 2013.	79
Figura 24 - <i>Densità abitativa e sistema infrastrutturale. Esquema director de la organizacion espacial de la region metropolitana de Buenos Aires ano 2000, 1969</i>	81
Figura 25 - <i>Evoluzione storica del quartiere informale Villa 31</i> , Elaborazione degli autori, 2013.	82
Figura 26 - <i>Confronto rilievi fotogrammetrici, 1929 - 1937 - 1965 - 1989</i> . Archivio CeDIAP.	85
Figura 27 - <i>Riqualificazione urbana e divisione delle funzioni. Esquema de propuesta urbanistica para el Sur, incluyendo Puerto Madero y la extension sobre el Rio de la Plata, 1978</i>	88
Figura 28 - <i>Divisione delle funzioni e sistema infrastrutturale, Modelo territorial Buenos Aires 2010-2060, 2010</i>	93
Figura 29 - <i>Schema riassuntivo della storia di Buenos Aires e del Puerto Nuevo</i> . Elaborazione degli autori.	95
Figura 30 - <i>Localizzazione delle aree portuarie e dei quartieri adiacenti, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori.	103
Figura 31 - <i>Inquadramento del settore "Puerto Nuevo-Retiro", Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	109
Figura 32 - <i>Uso del suolo, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori.	111
Figura 33 - <i>Paesaggio, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori.	113
Figura 34 - <i>El plano regulador y de reforma de Capital Federal. Comision de estetica edilicia, 1925</i>	115
Figura 35 - <i>Retiro e Microcentro</i> . Tratta da www.panoramio.com	116
Figura 36 - <i>Liberty building, General staff of the Navy of Argentina</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.	118
Figura 37 - <i>Hotel de Inmigrantes, Buenos Aires</i> . Tratta da www.panoramio.com	119
Figura 38 - <i>Gendarmeria Nazionale, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.	120
Figura 39 - <i>Vista satellitare del quartiere informale Villa 31</i> . Tratta da www.bing.com	122
Figura 40 - <i>Movimenti navi cargo annuali, Buenos Aires</i> . Statistiche tratte da www.puertobuenosaires.gov.ar , 2013.	128
Figura 41 - <i>Darsena F, stato di fatto, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.	130

Figura 42 - <i>Villa 31</i> . Tratta da www.panoramio.com	145	D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de	
Figura 43 - <i>Villa 31</i> . Tratta da www.panoramio.com	146	pobreza, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010.	207
Figura 44 - <i>Villa 31, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.....	147	Figura 62 - <i>Strategia di progetto</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	214
Figura 45 - <i>Avenida Eduardo Madero, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.....	151	Figura 63 - <i>Masterplan di progetto</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	230
Figura 46 - <i>Avenida Antardita Argentina, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.	155	Figura 64 - <i>Planivolumetrico</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	236
Figura 47 - <i>Viabilità, Stato di fatto, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori, 2013.....	156	Figura 65 - <i>Museo Macro, Rosario</i> . Tratta da www.panoramio.com	242
Figura 48 - <i>Mezzi pubblici, Stato di fatto, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori, 2013.....	158	Figura 66 - <i>Elevador de Granos, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.	244
Figura 49 - <i>Incrocio tra Avenida Antartida e José Ramos Mejía, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.	162	Figura 67 - <i>Progetto di riqualificazione dell'Elevador de Granos, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	248
Figura 50 - <i>Edificio Monumento, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.	172	Figura 68 - <i>Vista interna del progetto di riqualificazione dell'Elevador de Granos, Residenze per studenti, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	250
Figura 51 - <i>Elevador de Granos, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.....	174	Figura 69 - <i>Vista esterna del progetto di riqualificazione dell'Elevador de Granos, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	252
Figura 52 - <i>Usina de Electricidad Ex CIAE, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.....	175	Figura 70 - <i>Centrale elettrica Ex CIAE</i> . Fotografia di Nicola Tognoni, 2013.	257
Figura 53 - <i>Insustrie di smesse sul lato sud della Darsena F, Buenos Aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.	177	Figura 71 - <i>Progetto Centro cultural Ex CIAE</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	261
Figura 54 - <i>Problematiche e discontinuità</i> . Elaborazione degli autori, 2013.....	180	Figura 72 - <i>Vista interna del progetto Centro cultural Ex CIAE, Buenos Aires</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	262
Figura 55 - <i>Ricostruzione di progetto Nodo intermodal Retiro</i> . Tratta da Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060, Ministero de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009.	186	Figura 73 - <i>Centrale elettrica Ex CHADE, Buenos Aires</i> . Fotografia di Nicola Tognoni, 2013.	266
Figura 56 - <i>Ricostruzione del progetto per il nuovo Correo Argentino</i> . Tratta da Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060, Ministero de desarrollo urbano del gobierno de la ciudad autonoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009.	188	Figura 74 - <i>Progetto residenze Area Nuevo Antepuerto, Pianta piano terra e piano tipo, scala 1:1000</i> . Elaborazione degli autori, 2013.....	271
Figura 57 - <i>Ricostruzione del progetto per il Centro Exposicion y Convenciones</i> . Tratta da www.plataformarquitectura.cl . 191	191	Figura 75 - <i>Vista esterna progetto residenze Area Nuevo Antepuerto</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	272
Figura 58 - <i>Ricostruzione del progetto per la riqualificazione della Darsena Norte</i> . Tratta da www.plataformarquitectura.cl . 193	193	Figura 76 - <i>Progetto residenze Area Dock Norte, Prospetto e pianta, scala 1:500</i> . Elaborazione degli autori, 2013.....	277
Figura 59 - <i>Ricostruzione del progetto per la riqualificazione della Darsena Norte</i> . Tratta da www.plataformarquitectura.cl . 194	194	Figura 77 - <i>Vista esterna progetto residenze Area Dock Norte</i> . Elaborazione degli autori, 2013.	278
Figura 60 - <i>Progetto di riqualificazione della Villa 31, Buenos Aires</i> . JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ Y M. EPSTEIN, Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de po- breza, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010.	198	Figura 78 - <i>Vista esterna progetto Scuola Padre Mugica</i> . Elaborazione degli autori, 2013.....	283
Figura 61 - <i>Valutazione economica di progetto, valori 2009 in pesos argentini</i> . JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO,		Figura 79 - <i>Schwebbahn, Wuppertal</i> . Tratta da www.panoramio.com . Chiba Urban Monorail, Chiba. Tratta da	

panoramio.com.....	287
Figura 80 - <i>Progetto Un mercado para todos</i> . Elaborazione degli autori, 2013.....	291
Figura 81 - <i>Vista interna del progetto Un mercado para todos</i> . Elaborazione degli autori, 2013.....	292
Figura 82 - <i>Area operativa del porto di Rotterdam</i> . Tratta da www.panoramio.com , 2013.....	301
Figura 83 - <i>Buenos Aires vista dalla riserva ecologica, Buenos aires</i> . Fotografia di Andrea Valenti, 2013.....	314



. BIBLIOGRAFIA

- . CHADE, *La superusina Puerto Nuevo. Descripción de las instalaciones*, Peuser, Buenos Aires, 1929
- . C. THAYS, *El gran parque de Retiro, transformación y embellecimiento de Puerto Nuevo*, Buenos Aires 1939;
- . E.C, CHADE. *Super usina electrica y muelle en construcción en el espigón V de Puerto Nuevo*, Geope, Buenos Aires 1948;
- . *El terminal de granos de Puerto Nuevo*, Ministerio de Obras Públicas, Construcciones, Buenos Aires, 1953
- . E.A. GUTKIND, *L'ambiente in espansione. Il fine delle città. Il sorgere delle comunità*, Milano 1955
- . G. MADERO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1955
- . R. ORTIZ, *El problema portuario argentino*, Mirador, Buenos Aires 1956;
- . P. GEORGE, *Problèmes urbains de la République Argentine*, in *Annales de Géographie*, 421, Parigi 1968;
- . P. H. RANDLE, *Algunos aspectos de la geografía urbana de Buenos Aires*, in *Anales de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos (GA)*, Buenos Aires 1969;
- . SEGBA, *Ampliación de la Usina eléctrica en Puerto Nuevo*, Buenos Aires, 1970
- . AA.VV., *Evolución urbana de la ciudad de Buenos Aires: (breve síntesis histórica hasta 1910)*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires 1972
- . AA. VV., *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*, Buenos Aires 1978;
- . U. LLAURO, *Elevadores terminales de granos (Rosario, Puerto Nuevo, San Nicolás, Concepción del Uruguay)*, Summa, Buenos Aires 1978
- . AA.VV., *Arquitectura en la Argentina*, ivi 1981;
- . J. PASTOR, *La croissance urbaine de Buenos Aires*, in *Revue Française d'Administration publique*, 18, 1981;
- . R. REY BALMACEDA, *Buenos Aires, una capital cuestionada*, Buenos Aires 1982;
- . R. Gutiérrez, *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*, Madrid 1983.
- . J. A. BALLESTER, *Área metropolitana de Buenos Aires, Problemas y soluciones*, ivi 1985;
- . J. A. PORTESI, *Refaire Buenos Aires. Un modèle politico-technique pour l'avenir de l'aire métropolitaine de Buenos Aires: l'AMBA*, in *Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France*, 82 (1987), pp. 35-54;
- . A. COLLIN DELAUAUD, *Espace et pouvoir dans la restructuration de l'aire métropolitaine de Buenos Aires*, in *L'Information Géographique*, vol. 51, n. 2 (1987), pp. 60-72;
- . S. SCARPONI, *Città – porto: scritti e progetti*, Clup, Milano, 1989
- . R. GUTIERREZ, *Buenos Aires. Evolución histórica*, Buenos Aires, 1992
- . R. GUTIERREZ, *Buenos Aires. Evolución histórica*, Escala, Buenos Aires, 1992
- . T. GIURA, *Città Porto-Porto Città*, F. Giannini, Napoli, 1994
- . M.G. LUCIA, *Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Mursia, Milano, 1994
- . F. LIERNUR, *Considerazione sobre el concurso para Puerto Madero*, Buenos Aires, 1994
- . E. ROCCA, *El puerto de Buenos Aires en la Historia*, Buenos Aires 1995

-
- . L. RAFAEL, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1995
- . E. DIESTE, *Architettura e società. L'America Latina nel XX secolo*, Jaca Book, Milano 1996
- . J. L. BORGES, *L' Aleph*, Adelphi, Milano 1998
- . R. NAVAS, *Apuntes de la historia del Puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1998
- . L. CALVO, *Las ciudades fundadas: sitios, traza y estructura urbana*, Planeta, Buenos Aires, 1999
- . G. DI COSTA, *Planes urbanos para Buenos Aires 1923-1983*, habitat, Buenos Aires, 2000
- . J. MOSCATO, *El proceso de reconversion de Puerto Madero en Buenos Aires*, Buenos Aires, 2000,
- . R. GUTIERREZ, *La ciudad y sus transformaciones*, Planeta, Buenos Aires, 2001
- . *Architector* num. 36, S. Calatrava. *El Puente de la Mujer, Puerto Madero*, Buenos Aires 2001
- . A. D. ARRESE, *Buenos Aires Y la Ribera Del Plata*, Publikatieburo Bouwkunde, Faculteit Bouwkunde, Delft 2002
- . M. DI VENOSA, *Porti di città: pianificazione urbanistica delle aree portuali*, Sala, Pescara, 2002
- . AA.VV. , *The challenge of slums. Global report on Human Settlements 2001*, UN - ABITAT, 2003
- . P. STARCK, *El porteño Building, Hotel y residencias, Puerto Madero*, Summa, Buenos Aires 2004;
- . A. GORELIK, *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y critica urbana*, Buenos Aires; 2004
- . M. W. GUERRA, *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*, Editorial Biblos, Buenos Aires 2005
- . J. WILSON, *Buenos Aires*, Paravia Bruno Mondadori, Milano 2005
- . *La Biennale di Venezia. 10° Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Catalogo della mostra*, Venezia 2006
- . M. DAVIS, *Il pianeta degli slum*, Feltrinelli, Milano 2006
- . F. DRUOT; A. LACATON, J. P. VASSAL, *+Plus. La vivienda colectiva territorio de excepción*, Editorial GG, Barcelona. 2007
- . M. GUTMAN, *Buenos Aires 1536-2006. Historia urbana del area metropolitana*, Infinito, Buenos Aires, 2007
- . R. NEUWIRTH, *Città ombra. Viaggio nelle periferie del mondo*, Fusi orari, Roma 2007
- . F. TRAPANI, *Verso la pianificazione territoriale integrata. Il governo del territorio a confronto delle politiche di sviluppo sociale*, Franco Angeli, Milano 2009
- . GCBA, *base del Concurso Nacional e internacional de Ideas para el sector urbano del intorno de Darsena Norte*, buenos Aires 2009
- . JAVIER FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. CRAVINO, D. TRAJTENGARTZ y M. EPSTEIN, *Barrio 31 Carlos Mugica - Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza*, Instituto de la Espacialidad Humana, UBA 2010
- . D.SCHAVELZON, *Haciendo un mundo moderno. La arquitectura de Edward Taylor*, Olmo Ediciones, Buenos Aires 2010
- . S. MIGUEL, *Arquitectura Sustentable. Proyecto social en sectores marginales*, Editorial Nobuko, Buenos Aires 2010.
-

. E. GALEANO, *Le vene aperte dell'America Latina*, Sperling & Kupfer, Milano 2012
