

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitetura

ANAIS DO III SEMINÁRIO PROJETAR

porto alegre , 24 a 26 de outubro de 2007

Passado no presente: galpões portuários
Degradação, obsolescência, transformação

Luciane Giacomet

Arquiteta

Mestranda PROPAR, UFRGS

Rua Felipe de Oliveira, 1076 / 302

Porto Alegre, RS – CEP 90630-000

Fone: (51) 33322454 / (51) 99434099

lugiacomet@via-rs.net

Passado no presente: galpões portuários

Degradação, obsolescência, transformação

Resumo

Ambiciosos projetos de renovação portuária foram empreendidos em diversas metrópoles mundiais nas últimas décadas do século XX. Tais propostas tornam-se elemento central da política urbanística destas cidades, uma vez que marcam a transformação de espaços portuários subutilizados ou, até mesmo, obsoletos. O projeto de revitalização do Puerto Madero, inserido neste contexto, a partir dos anos 80, revaloriza uma das áreas marginais e cinzentas da cidade para convertê-la em parte integrante da vida e do cotidiano metropolitano. O artigo busca examinar este processo do ponto de vista dos projetos arquitetônicos realizados especialmente nos antigos galpões portuários, que invariavelmente acarretaram intervenções em estruturas históricas consolidadas. O grande desafio do projeto é definir novos usos em um molde da tipologia de um depósito portuário, onde a função deve estar contida na forma preexistente. Tal proposição adapta-se com precisão à questão portuária, tanto em dimensão urbana quanto arquitetônica, pois, neste contexto, ambas as escalas estão correlacionadas. Ao adaptar-se aos novos usos, sem qualquer conflito, a reciclagem dos docks faz menção ao término de um ciclo e ao princípio de outro.¹ A recuperação dos galpões simboliza a atitude de perceber nostalgicamente a cidade, que se recompõe e se demonstra com uma nova imagem. Através da reativação funcional dos armazéns, localizados em uma região estratégica para a cidade, manifesta-se a viabilidade de revalorizar as antigas zonas urbanas, sem, contudo, menosprezar a sua identidade. O ato de preservar o bem patrimonial histórico e, depois convertê-lo a outro uso, explicita as variadas possibilidades de readaptação das antigas estruturas ao convívio da cidade contemporânea. Mais do que isto, comprova o protagonismo dos atores urbanos na continuação da memória formal da cidade.

Abstract

Ambitious port renovation projects were endeavored in several world metropolises in the last decades of the 20th century. These proposals became central points of the urbanistic politics in these cities, because they mark the transformation of unused or, eventually, obsolete port spaces. The Puerto Madero revitalization project, in this context, after the 80's revalues one of the border and gray area of the city to convert it in part of metropolitan life and quotidian. The purpose of this article is to investigate this process from the architectonic projects point of view, specially realized in the old port docks, that invariably means interventions in consolidated historic structures. The main project's challenge is to establish new uses in a port dock model tipology, where the function must be contained in the pre-existent form. This proposal precisely adapt itself to the port question, in urban and architectonic dimension, because, in this case, both scales are associated. When being adapted to the new uses, without any conflict, the docks recycling expresses the end of one cycle and the beginning of a new one. The dock recuperation symbolizes the attitude of nostalgically perceiving the city, which recompose and demonstrate itself with a new image. Through the docks functional reactivation, localized in a strategic zone to the city, it was manifested the viability to revalorize old urban zones, without, however, undervaluing its identity. The act of preservation of the historic patrimonial property and then transforming it in another use explicit the several possibilities of old structures readaptation to the contemporary city sociability. More than this, confirms the protagonism of urban actors in the continuation of the formal city memory.

Palavras-chave

Reciclagem; porto; armazém portuário

Key words

Recycle; port; dock port

¹ Güiraldes, Pablo. Oficinas com amarras. Summa+ nº 11, página 24.

Passado no presente: galpões portuários

Degradação, obsolescência, transformação

“A função cria a forma, mas o que se faz de uma forma quando a função inicial desapareceu? Uma forma existente pode acolher uma nova função? Todo o trabalho sobre edifícios existentes gira em torno da dialética forma e função: uma reconversão tem êxito unicamente quando existe uma adequação entre a nova função e a forma existente.”²



Figura 1: vista aérea dos diques e galpões do Puerto Madero. Fonte: arquivos cedidos pela Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

O tema da renovação das antigas estruturas arquitetônicas tornou-se o eixo principal de argumentação em favor do cuidado da identidade das cidades e da permanência dos significados urbanos. Concomitante à transformação das cidades é a discussão que questiona há décadas os papéis tradicionais da planificação e do projeto urbano. A partir dos ensaios de Rossi e Rowe reconsiderou-se o conceito de forma urbana, enfatizando a formação da cidade. A perda de caracterização de estruturas urbanas impulsionou a arquitetura de reciclagem, convertendo-a em um campo de intensa produção no contexto mundial. Estações ferroviárias, depósitos, armazéns portuários, mercados, fábricas e construções símbolo da arquitetura de ferro, tijolo e metal foram revalorizadas como espaços para novas atividades, como galerias de exposições, recintos de teatro, música e dança locais de comércio, moradia e convívio social. Nestas ocasiões, a tarefa mais importante é o reforço e o resgate à vitalidade e multifuncionalidade do centro histórico. Em um marco onde se considera o passado a memória coletiva urbana, a preservação do patrimônio consiste no foco das intervenções contemporâneas. Quando se fala em reabilitação edilícia supõe-se a adaptação de um novo uso a uma ordem arquitetônica existente. A reciclagem requer não só a continuidade da forma e da história da edificação, mas também o respeito ao patrimônio instalado.

² Robert, Philippe. Reabilitação – reconversão. A arquitetura como palimpsesto. Metamorfose – O valor do tempo na arquitetura. Revista Arquis, nº 4, Revista do Centro de Investigação em Arquitetura – Universidade de Palermo – Editorial CP67, pp. 9.

Inserido neste contexto, o projeto de revitalização do Puerto Madero, a partir dos anos 80, revaloriza uma das áreas marginais e cinzentas da cidade para convertê-la em parte integrante da vida e do cotidiano metropolitano. Desse modo, surgiram novos enfoques urbanos e novos temas culturais que delinearam uma perspectiva peculiar sobre o porto de Buenos Aires e sua reemergência no debate urbano. A reciclagem desta zona propiciou à cidade a adição de distintos espaços de uso terciário, comercial, residencial, educacional e de lazer, permitindo ainda o acesso da população ao Rio da Prata, até então afastado por barreiras artificiais.

O artigo visa discutir a reciclagem através da reconversão dos galpões portuários, onde se estabelece a relação entre estruturas existentes e novas intervenções modernas. Para tal estudo, inicialmente, é examinada a estrutura geral comum a todos os armazéns, salientando suas qualidades construtivas e relações com o entorno. Posteriormente, optou-se pela análise de dois galpões, ambos localizados no dique 3. O Galpão 5 agrega novos elementos à forma existente e propõe distintos usos à edificação. O Galpão 8, no entanto, conserva o perímetro característico dos demais depósitos e sugere uma releitura dos mesmo, através da linguagem moderna adotada. Ambos relacionam-se pelo entorno e pela forma, porém contrapõe-se pelos períodos de construção e pelos materiais utilizados para sua construção.

Reciclagem portuária

As áreas portuárias, que se caracterizam por forte união com a cidade, normalmente representam o local central e fundacional das metrópoles. Destaca-se, por isso, que a revitalização destas zonas devolve ao local sua função estratégica de desenvolvimento urbano. As qualidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias das áreas portuárias e “waterfronts” colocaram estas zonas em evidência, despertando o interesse como local de espetáculos e de eventos ocasionais. Nos últimos anos, a reciclagem das áreas de frente-água adquiriu conotação internacional, tornando-se um fenômeno mundial. A relevância adquirida por tais zonas pode-se ser explicada pelo aumento do turismo cultural e temático, pela transformação da relação entre as pessoas e seu tempo de lazer e pela tendência à requalificação de fragmentos urbanos. Nos projetos de revitalização de zonas costeiras, a associação histórica entre a cidade e a água, normalmente, é utilizada como cenário, impulsionando o setor econômico e social, representado pelo turismo de recreação, cultura, compras e negócios.³ A recuperação de velhos espaços de portos subutilizados faz parte integrante da política metropolitana mais avançada das cidades portuárias modernas, tornando-se um dos principais temas do urbanismo contemporâneo. No âmago desse problema se formularam avanços pioneiros a respeito das noções de espaço público e projeto urbano. Várias são as reflexões sobre o porto na tentativa de compreendê-lo como peça urbana, de valorizá-lo como patrimônio arquitetônico e de integrá-lo à malha urbana.

³ Del Rio, Vicente, op. cit.

Em distintos momentos da história de Buenos Aires, refletiu-se sobre a relação da cidade com o rio. Em 1929, em sua visita à capital argentina, Le Corbusier percebeu que a cidade crescia de costas para o rio, propondo sua reintegração ao centro urbano. Dessa forma, sugeriu a criação de uma cidade de negócios, integrada a uma área dedicada ao espaço público, com usos culturais e esportivos em escala metropolitana. Contudo, ao finalizar o século XX, algumas dessas proposições foram revisadas. A partir dos anos 80, a dinâmica do desenvolvimento urbano sofre alterações, principalmente na América Latina. As áreas cinzas ou marginais são revalorizadas como zonas de interesse, acabando por caracterizar-se como espaços de vida social que devem aprimorar-se esteticamente e funcionalmente. Nessa época, duas novas correntes culturais disseminam-se por todo o mundo: da revalorização, recuperação e reciclagem do patrimônio histórico instalado e da ecologia. Toda a área do Puerto Madero, então, torna-se alvo de interesse para ambas as forças. A manifestação dessas devolveu para a zona a notoriedade pública, perdida ao longo dos anos devido à decadência do local. A volta do estado democrático fomentou as expectativas a respeito das transformações do projeto urbano, atizando a promoção de concursos, debates e projetos acerca do desenvolvimento da cidade, como tentativa de buscar propostas inovadoras.

Em 1989, a partir de um convênio firmado pelo Ministério de Obras Públicas da Nação e pela Municipalidade da Cidade de Buenos Aires fundou-se a Corporação Antigo Puerto Madero – integrada por representantes dos governos nacional e municipal – a qual foi outorgado o domínio da área. Logo após a criação da Corporação, determinou-se à Sociedade Central de Arquitetos que fosse promovido um concurso de projetos para desenvolver o Plano Diretor da área do Puerto Madero. Entre outros aspectos, o programa definido pelo concurso estabelecia que as construções existentes tivessem a obrigatoriedade de preservação e reabilitação, de forma a tornarem-se rentáveis e compatíveis com futuras edificações. Ficava claro, então, que os 16 galpões de tijolos aparentes, os edifícios industriais e silos, além da Costanera Sul – avenida localizada atrás do porto, firmada como local de passeio e lazer dos portenhos – e as áreas de aterro deveriam permanecer.⁴ É válido destacar que houve intensos debates e divergências acerca da ocupação da área. No entanto, tanto por parte dos cidadãos quanto da classe de arquitetos, havia unânime acordo sobre a preservação e requalificação dos antigos armazéns portuários. A qualidade construtiva e a forte relação dos galpões com a imagem de prosperidade econômica argentina não deixavam dúvidas sobre seu valor patrimonial.

A situação econômica argentina dos anos oitenta, contudo, não permitia o planejamento de qualquer efetiva mudança, então nos anos noventa estabeleceu-se no país uma política neoliberal, baseada na venda do patrimônio estatal e no crescimento do endividamento externo. Esse foi o estímulo definitivo que levou ao processo de reabilitação da área do Puerto Madero, considerada uma das mais valiosas de todo o território argentino. Assim, a operação Puerto

⁴ Massuh, Laila Yazigi. Reciclagem chega ao Porto. AU n° 54 (junho/julho 1994), página 87-96.

Madero revela-se como a descoberta de ocasiões ocultas em espaços já obsoletos, promovendo a revalorização e transformação visual da rua e do vazio urbano.

Recuperação dos galpões

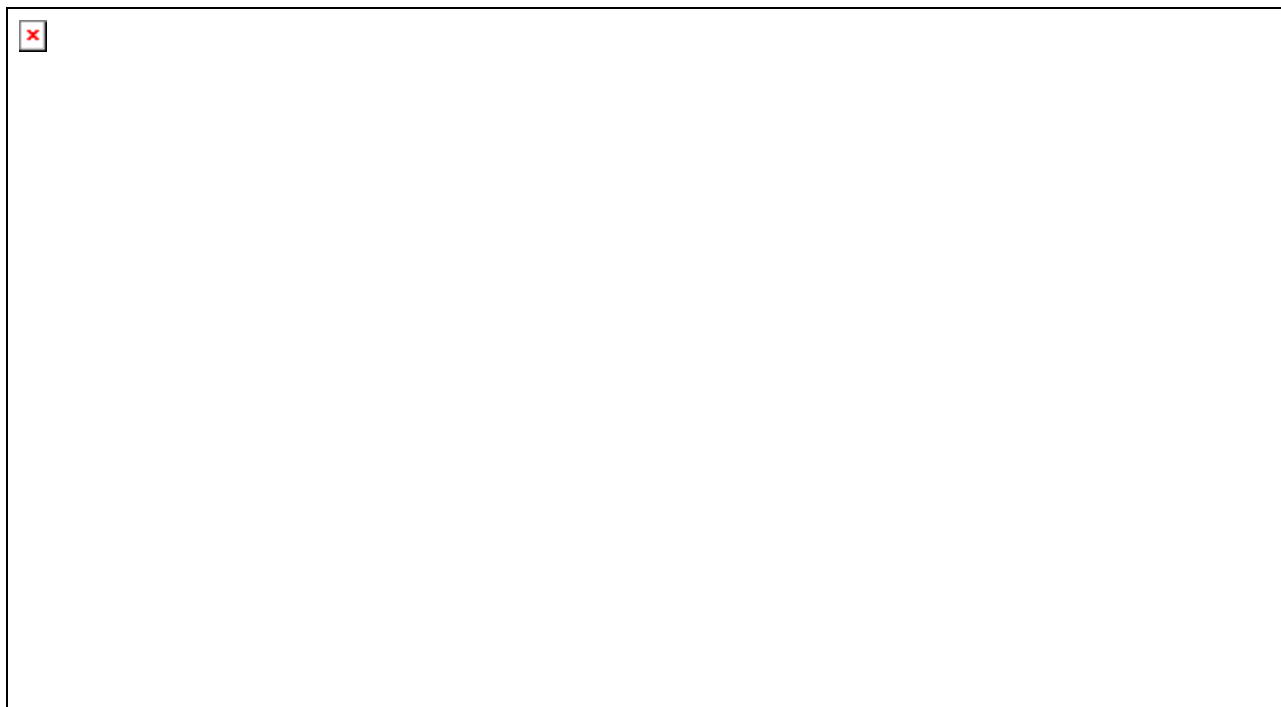


Figura 2: implantação e zoneamento do projeto de revitalização do Puerto Madero.

O projeto urbanístico para a área do Puerto Madero compreende as antigas instalações do porto (galpões portuários e diques de atraque) e se estende ao extremo leste da cidade, na área da Reserva Ecológica, onde há o limite do contato terrestre com o rio da Prata. A linha de frente na formação do projeto é representada pelos antigos depósitos, que além de se apresentarem como elementos de transição entre o tecido consolidado e a parcela em formação, configuram a fachada urbana que anuncia a aproximação ao contato ribeiro. Ao transgredir as praças intergalpões, tem-se acesso ao espaço aberto conformado pela linha de diques e por suas margens leste e oeste. Uma extensa área urbanizada, que compreende novas tipologias edificatórias e áreas verdes, se estende da borda leste dos diques até as margens da Costanera Sul. O conjunto formado por estruturas preexistentes – galpões e diques – e por novos elementos urbanos – edificações, parques, ruas, passeios e praças – configura um polígono que se insere e, também, se une à área central da cidade, através do prolongamento de importantes vias do tecido urbano de Buenos Aires. A região caracteriza-se como uma zona de transição entre a regularidade da quadrícula central e a liberdade espacial do limite ribeiro. Seguindo intervalo de aproximadamente 650 metros, a seriação ritmada dos diques representa o principal e mais relevante elemento preexistente a condicionar a estrutura organizacional do projeto de urbanização da área.

A recuperação do Puerto Madero efetuou-se por fases: a reutilização e reconversão dos armazéns deram-se conforme o seu estado de danificação. Paulatinamente, a partir de 1991, com a licitação dos primeiros cinco galpões, iniciou-se a reinserção dos antigos depósitos portuários ao conjunto urbano. Ocorreram sucessivas licitações que obtiveram grande êxito, então, em função disso, a recuperação dos depósitos concretizou-se em curto tempo. A venda das antigas edificações gerou fundos para que a Corporação Puerto Madero executasse os serviços de infra-estrutura. Simultaneamente ao processo de reutilização dos antigos depósitos portuários a oeste dos diques, houve o desenvolvimento do plano de urbanização da margem leste, utilizando-se, também, da verba adquirida com as primeiras licitações. A reconversão dos diques destinou-se, à elaboração uma oferta dirigida a moradias, escritórios, restaurantes e universidades privadas. O processo de recuperação dos depósitos iniciou no dique 4, situado ao norte da área, na zona de mais fácil vinculação com a cidade. Funcionalmente, os depósitos reproduzem uma seqüência similar a respeito de acessos e usos, voltando a maior parte das atividades ao espaço público interior – margem dos diques - e deixando à rua da cidade os acessos menores e os serviços de apoio.

Os docks⁵ do Puerto Madero transformaram-se em um pólo de atração para as empresas que buscam uma variante ao tradicional centro ou, então, para os habitantes que almejam estabelecer-se próximo ao rio. A atitude traz consigo o espírito contemporâneo de instalar-se em um local aberto à paisagem. Descongestionar a área central da cidade e reafirmar sua relação com o rio está entre os objetivos implícitos na operação iniciada com a recuperação dos armazéns. No que se refere ao âmbito arquitetônico, invariavelmente, as propostas para os antigos depósitos acarretaram a intervenção em estruturas históricas consolidadas. Manteve-se o corpo principal dos edifícios existentes, que foram trabalhados com distintos elementos compositivos, como forma de fornecer identidade própria a cada componente do conjunto de marcada regularidade formal.⁶

A preservação e reutilização dos docks devem-se ao reconhecimento do valor histórico, patrimonial e evocativo que representa para Buenos Aires. Puerto Madero sempre teve sua imagem associada à configuração linear de seus armazéns, desde sua origem de uso comercial até a atualidade de atividades mistas. Contando com similar dimensão e arquitetura, os depósitos organizam-se em uma fila de regulares espaçamentos entre si, configurando a fachada urbana em frente ao Rio da Prata. A estrutura em faixa apresenta-se à cidade marcada pela série de 16 docks avermelhados, que se interpõe às visuais das ruas do tecido de Buenos Aires, de forma a participar da perspectiva do centro da cidade.

⁵ Alfonso Corona Martinez supõe que a denominação de docks para os depósitos seja pura metonímia, pois seu verdadeiro significado refere-se aos diques.

⁶ Glusberg, Jorge; Mereles, Louise Noelle; Purini, Franco. Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados. Museo Nacional de Bellas Artes, Buenos Aires. Página 82.

Ordem existente: os galpões portuários

Concebidos pela empresa Hawkshaw, Son & Freytag, na Inglaterra, e montados em Buenos Aires por seus representantes técnicos, os edifícios utilizados como galpões e armazéns resultam, junto à arquitetura ferroviária, na expressão mais clara da importação da tecnologia industrial inglesa na Argentina. Caracterizando-se pela grande qualidade construtiva, os galpões foram considerados aptos à reutilização, decorrido aproximadamente um século de sua execução. Construídos entre os anos de 1900 e 1905, são de três ou quatro pisos e sótão, de estrutura de concreto ou ferro e madeira, com cimento de pedra e acabamento em tijolos vermelhos. A sólida construção dos galpões possui estruturas aptas a suportar grandes sobrecargas, caracterizando-se por uma modulação própria de lógica construtiva das obras industriais: 3,25 no sentido longitudinal e 4,5 metros no transversal. Os pilares são octogonais e diminuem de seção à medida que aumentam os níveis. As modificações implantadas devido às mudanças de atividades, de galpão depósito a edifício universitário, residencial ou comercial, implicaram em demolições interiores. O perímetro externo, no entanto, foi integralmente conservado, tendo sido admitidas intervenções adicionais ao volume original em suas extremidades e na cobertura. No geral, entretanto, as reformas não requereram reforço estrutural, visto que os galpões foram projetados para suportar os elevados pesos das cargas ali estocadas.

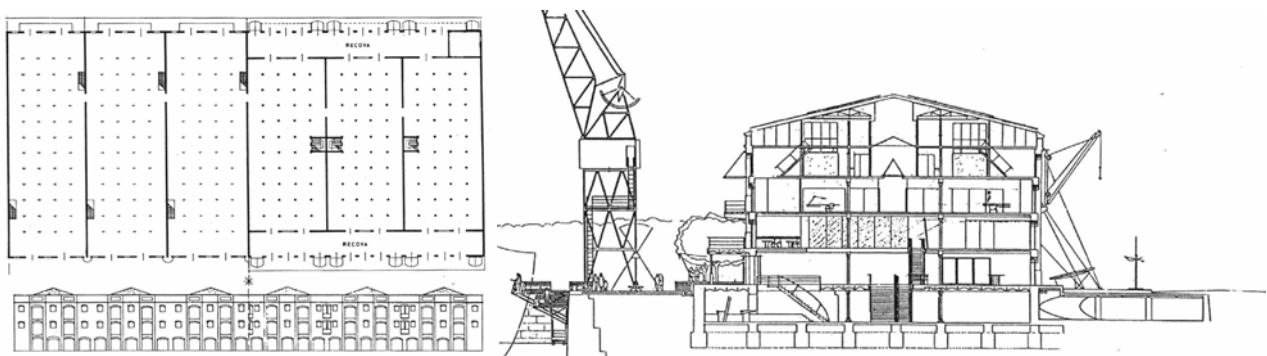


Figura 3: planta baixa, fachada e corte transversal de um depósito portuário antes da revitalização. Fonte: IPU, Inventário de Patrimônio Urbano. Buenos Aires – Puerto 1887 – 1992.



Figura 4: fachada e corte longitudinal de um depósito portuário antes da revitalização. Fonte: IPU, Inventário de Patrimônio Urbano. Buenos Aires – Puerto 1887 – 1992.

Além de contarem com um monta-carga e uma escada, devidamente encaixadas na estrutura de concreto armado ou de ferro e madeira, os galpões apresentavam paredes corta-fogo que segmentavam a edificação em três partes. As aberturas de ferro fundido são compostas junto a

pilares e arcos sobre as janelas, cujo uso juntamente com tijolo a vista, explorado segundo suas próprias qualidades, resultou nesses edifícios já incorporados à imagem da cidade e que formam parte do patrimônio arquitetônico e cultural da capital argentina. Um dos principais atrativos das construções industriais do início do século é sua categórica imposição construtiva e arquitetônica. Através de suas ritmadas fachadas compostas por base, fuste e coroamento, os antigos depósitos portuários expõem-se à cidade como elementos de serviço e produção. Entre tantos fatores que se destacam para a defesa de sua reutilização, a nobreza, o rigor e a solidez das construções podem ser citados como fatores preponderantes.

Segundo definições de Corona Martinez, os armazéns configuram-se como objetos bilaterais que cumprem o papel de definidores dos espaços antagônicos: a margem urbana e a fileira aquática dos diques. Dessa forma, o “incompatível” espaço intergalpoões caracteriza a “articulação, transição e resolução dessas duas ordens espaciais.” Sob a ótica do pedestre, esses espaços são fundamentais para a integração com outras praças, já na escala veicular, constituem os pontos de percepção à presença dos diques. “Urge a necessidade de colonizá-las, caso pretenda-se que o passeio pela costa dos diques tenha vida e que o passeio sobre a Avenida Dávila seja mais que a margem de uma via rápida.” ⁷

Sistematicidade compositiva consiste na principal característica dos galpões do Puerto Madero, dado o ritmo homogêneo de sua distribuição. Do ponto de vista lingüístico, os armazéns aproximam-se tanto à complementação, ao inserir-se na ambientação portuária, quanto de oposição, ao estabelecer a contradição novo-velho. Adotou-se como concepção de intervenção nos antigos depósitos o conceito de adição aos edifícios temporalmente velhos, porém estruturalmente flexíveis a usos contemporâneos. Distintas propostas conjugam e ressaltam no edifício os opostos entre memória e presente ou entre modernidade e historicidade.

Elementos contemporâneos foram inseridos nas estruturas históricas, diferenciando-se claramente da regularidade volumétrica da edificação original e reforçando a contraposição entre os dois tempos. A adição de novas partes sobre a ordem existente consiste na característica mais marcante do projeto de readequação dos galpões. Os projetos de reutilização dos armazéns respeitam o clima portuário do entorno, a escala e a volumetria prismática do objeto existente, qualificando as novas intervenções pela colagem, superposição e intersecção de elementos que dialogam com a massa construída. Estruturas metálicas e de vidro concretizaram a formalização do novo sobre o velho, provocando a simultânea relação de contraste e harmonia entre os materiais. As propostas refletem distintas maneiras de convivência das antigas peças obsoletas com a cidade atual.

⁷ Martinez, Alfonso Corona. Variaciones em Puerto Madero. Revista Summa+ nº 26, página 34.



Figura 5: galpão portuário antes da recuperação. Fonte: arquivos cedidos pela Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.



Figura 6: galpão portuário após da recuperação. Fonte: arquivos cedidos pela Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Os projetos primaram pelo respeito à força do volume de tijolos e a seu caráter industrial, optando pela preservação da massa edilícia. Essencialmente houve poucas modificações no perímetro exterior, onde foram mantidos os revestimentos externos e as aberturas originais, agregando-se aberturas no térreo, especialmente nas cabeceiras, onde se estabelece a conexão entre as praças. As intervenções laterais constituem os pontos de maior notoriedade de intervenção, onde as delgadas estruturas de ferro salientam-se da pesada massa construída de tijolos aparentes. Elementos extremos expõem-se como peças que assinalam as pontas e estabelecem a relação intergalpoões, valorizando os antigos depósitos e conferindo-lhes uma estética moderna. Essas peças, somadas às extensas varandas voltadas para os diques ou aos grandes panos de vidro de algumas propostas, visivelmente emergem na composição edificatória. As antigas construções revisam alguns elementos modernos inexeqüíveis na trama urbana convencional, como o terraço-

jardim ou a “promenade arquitetural’ corbusiana em seu esplendoroso espaço central, o duplex e as plantas flexíveis nos altos edifícios.”⁸

O projeto de reutilização de cada um dos 16 galpões incorpora alguma peculiaridade compositiva que marca a diferenciação da proposta. Genericamente, no entanto, é possível estabelecer que, além das cabeceiras, os eixos verticais de circulação e tomada de luz, inseridos em pátios interiores, e a nova cobertura da edificação – recuada e com estrutura metálica - destacam-se como elementos focais comuns a todas as intervenções. Dessa maneira, a linha de docks dispostos lado a lado forma um corredor multiuso, abrigando comércio, trabalho, moradia, atividades profissionais e de lazer. No térreo concentram-se variadas lojas, restaurantes e até cinema. Nos pavimentos acima se desenvolvem pequenas residências ou escritórios. Considerando que a planta dos galpões mede 26 x 112 metros e que as atividades desenvolvem-se em cinco pavimentos (subsolo, térreo, três níveis e cobertura), pode-se dimensionar a enormidade de área que a reutilização de cada um dos galpões resgatou à zona central de Buenos Aires. A cada armazém reciclado, o centro urbano recebe aproximadamente 15.000 m² de área em funcionamento, totalizando, só na linha de docks, a reativação de 240.000 m² em um sítio privilegiado da cidade. A reconversão dos galpões representa, literalmente, a linha de frente que impulsionou o avanço da cidade em direção ao rio.

Projetar um edifício de atividades novas em um molde de outra tipologia – um depósito portuário – consiste no grande, e também, interessante, desafio dos arquitetos. A tipologia baixa e longilínea adotada para as novas instalações contrapõem-se às torres não só pelas diferenciações físicas, mas também porque estimula a vida na rua e a relação interior- exterior. No caso dos galpões portuários, a forma provém de sua função, contudo quando se procede a uma intervenção com alteração de uso, essa equação é revisada: a função deve estar contida na forma preexistente. O grande desafio do projeto é definir novos usos em um molde da tipologia de um depósito portuário. Devido à rapidez dos acontecimentos em tempos contemporâneos é válido destacar que normalmente as formas são mais temporalmente perduráveis do que as funções.⁹ Em decorrência disso priorizou-se, para os antigos armazéns do Puerto Madero, a perpetuação física das construções que são símbolos da história de Buenos Aires. Ao adaptar-se aos novos usos, sem qualquer conflito, a reciclagem dos docks enfatiza a perpetuação dos significados urbanos. Reciclar pode ser uma correta e adequada denominação ao caso em questão, pois faz menção ao término de um ciclo e o princípio de outro.¹⁰

⁸ Varas, Alberto, arquiteto. Paseo del Puerto – Condomínio Dock 8. Puerto Madero – História, UCA, Dock 8. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 56 - 61.

⁹ Manteola, Flora. Revista Arquis nº 1, página 52.

¹⁰ Güiraldes, Pablo. Oficinas com amarras. Summa+ nº 11, página 24.

Ordem superposta: recuperação Galpão 5, Dique 3



Figura 7: intervenção contemporânea no Galpão 5, Dique 3. Fonte: arquivos cedidos pela Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Dentre os 16 galpões revitalizados, optou-se por realizar o estudo no Dock 5, devido a associação que mantém com o entorno: localizado no ponto de intersecção com a Avenida J.D. Perón, relaciona-se com o eixo da Praça de Maio. Do ponto de vista urbano o armazém 5 do dique 3 conforma o limite leste do amplo espaço formado pela Praça Colón, o Correio Central e o Ministério do Exército. Em frente ao galpão 5, do outro lado do dique, situam-se as instalações dos antigos silos da Junta Nacional de Grãos. A interligação entre ambos, às margens do espelho da água, é realizada pela Puente de la Mujer - projetada por Santiago Calatrava -, posicionada em frente à edificação de análise e na continuidade do eixo da Avenida de Maio. Todos estes elementos configuram o entorno próximo do objeto analisado, colaborando para o reforço das relações entre as estruturas patrimoniais preservadas e as intervenções urbanas contemporâneas.



Figura 8: intervenção contemporânea no Galpão 5, Dique 3. Fonte: Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados.

Seguindo projeto da equipes dos arquitetos Dujovne-Hirsch, Juan Carlos Lopez e Associados e Manteola, Sanchez Gómez, Santos, Solsona, Salaberry, esses galpões foram reciclados com o intuito de atender ao programa de moradias nos pavimentos altos e de comércio e serviços no pavimento térreo. As antigas estruturas subterrâneas destinaram-se a espaços de uso coletivo da edificação e a estacionamento. No caso deste projeto, que visa à alteração de uso em uma ordem compositiva consolidada, o grande desafio é a conjunção da identidade edificatória a uma expressão contemporânea de forma e função.

Embora configurem interessante matéria prima, as qualidades arquitetônicas do edifício não foram suficientes para a transformação do antigo depósito de mercadorias em espaço para moradias. Medindo 26 metros de largura, a edificação estava submetida a obscuras zonas interiores, constituindo o ponto de partida para a intervenção: abertura de um rasgo longitudinal ao longo de todo o prédio, visando à entrada de luz natural no interior de toda a edificação. O centro da massa construída foi perfurado até atingir o subsolo, onde se criou um jardim interior que congrega as áreas de uso social da edificação. Além de garantir boa luminosidade aos distintos níveis, o vazio central à edificação promove integração visual entre os pavimentos, de forma a evitar a formação central de halls escuros e fechados. Geometricamente, o corte não corresponde à malha original do edifício, tendo sido assim proposto como forma de explicitar a transgressão às preexistências. Através da inserção de plantas e do jogo de luzes e cores, o vazio interior sugere a criação de uma paisagem interna contemporânea com características próprias, contraditórias à imagem externa da construção.¹¹



Figura 9: vista pátio interno do Galpão 5, após a revitalização. Fonte: Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados.

¹¹ Glusberg, Jorge, Mereles, Louise Noelle, PURINI, Franco. Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados. Museo Nacional de Bellas Artes, Buenos Aires. Página 82.

Externamente, as alterações seguem os mesmos princípios de evidenciar as intervenções novas, distanciando-se de qualquer mimetismo com o existente. Assim, a leveza das brancas estruturas de metal e de concreto dos anexos laterais e das bancadas frontais visivelmente se destaca da massa edificada de tijolos aparentes. Volumes tronco-piramidal, implantados nos extremos norte-sul, abrigam terraços cobertos em cada nível. De igual maneira, uma extensa varanda horizontal, que corre ao longo de toda a fachada voltada ao dique, incorpora-se às unidades do primeiro pavimento. Na fachada oeste, de maior vinculação com a cidade, manteve-se a composição ritmada das aberturas, tendo sido inseridas apenas pequenas varandas que se projetam do volume. No pavimento térreo, salientes marquises metálicas marcam o hall de acesso aos pavimentos superiores. Adotou-se como conceito de projeto a superposição de formas contemporâneas à regularidade formal do prisma de tijolos aparentes existente.

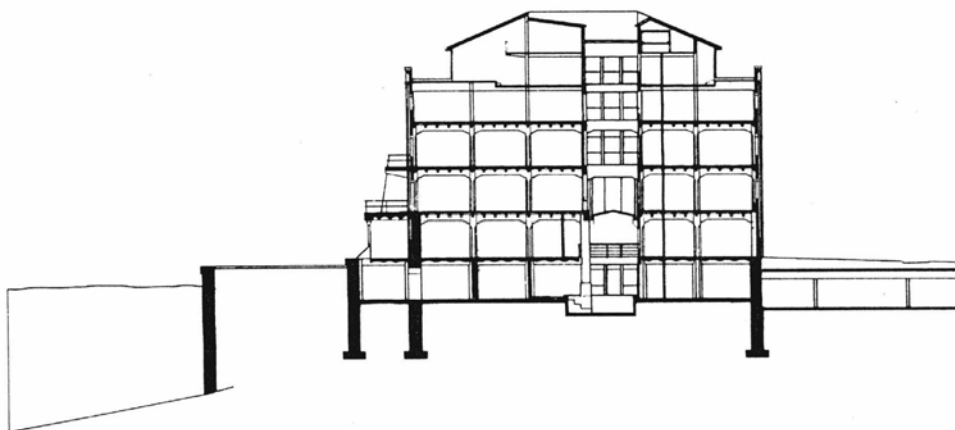


Figura 10: corte transversal do Galpão 5, onde é possível ver o vazio central e as novas intervenções de cobertura e varanda. Fonte: Revista Arquis nº 1.

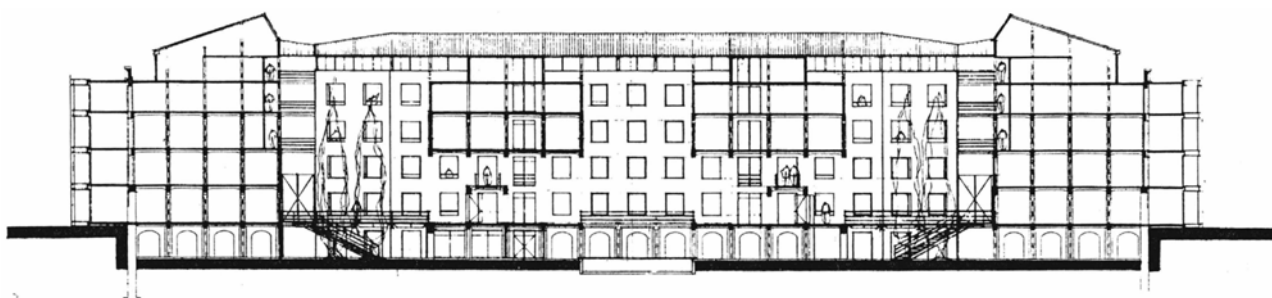


Figura 11: corte longitudinal do Galpão 5, após intervenção. Fonte: IPU, Inventário de Patrimônio Urbano. Buenos Aires – Puerto 1887 – 1992.

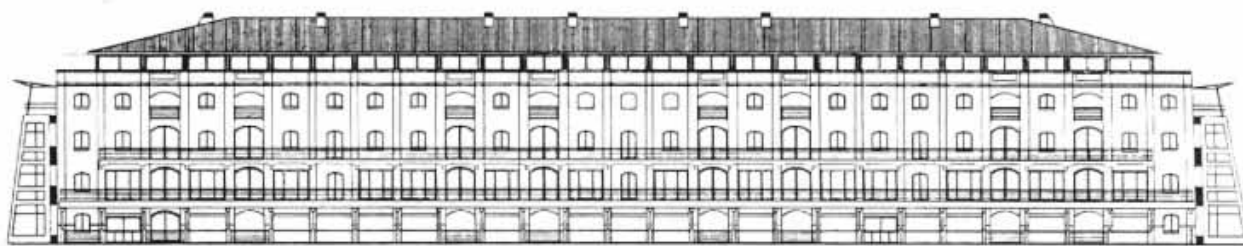


Figura 12: fachada leste Galpão 5. Fonte: Revista Arquis nº 1.



Figura 13: fachada oeste Galpão 5. Fonte: Revista Arquis nº 1.

Quanto ao programa de necessidades, os andares superiores atenderam a 100 moradias, propostas como um conjunto diferente da habitação tradicional do tecido portenho. Empregou-se o conceito de espaço único, onde os ambientes de trabalho, lazer, serviço e descanso podem estar integrados ou segregados por estruturas leves. Ou seja, uma unidade flexível à ligação entre estar e dormitório, entre cozinha e estar ou entre área de trabalho e de lazer. Apesar do seu amplo significado, os “lofts” foram sugeridos como um espaço capaz de abrigar múltiplas atividades não estruturadas na moradia tradicional. A proposição de uma tipologia residencial flexível ambiciona a recuperação de um espaço não específico, porém aberto a imaginação de locais personalizados. As estruturas espaciais fixas e definidoras restringem-se ao perímetro continente da unidade e às conexões de serviços, situadas estrategicamente a fim de proporcionar variadas combinações de planta. Propuseram-se distintos limites à parcela residencial com o intuito de gerar variadas superfícies e conformações espaciais internas. No último pavimento, devido à criação de um andar de cobertura, propôs-se uma distinta tipologia residencial, formada por apartamentos duplex. O volume projetado para o coroamento do prédio - executado em vidro e metal - foi deslocado do plano da fachada, conformando um terraço perimetral ao redor de toda a edificação.¹²

Seguindo a idéia de varanda aberta ao exterior, no pavimento térreo, os restaurantes estão voltados à fachada aberta aos diques e conectados a espaços abertos e cobertos. Ainda no pavimento térreo, porém na fachada que se abre ao centro urbano, foram concentradas as

¹² Manteola, Flora. Las formas y su destino contemporáneo. Revista Arquis nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 50 - 53.

atividades de comércio e serviços. O subsolo foi recuperado como área vital do edifício, abrigando atividades condominiais, como sauna, vestiários, salas de jogos, etc. Essas atividades, assim como as 100 vagas de automóveis construídas no pavimento subterrâneo, fora das delimitações prediais, interligando-se diretamente aos espaços centrais e núcleos de circulação do prédio. No antigo depósito portuário, entre subsolo e cobertura, revitalizaram-se seis pavimentos que abrigam múltiplas atividades.

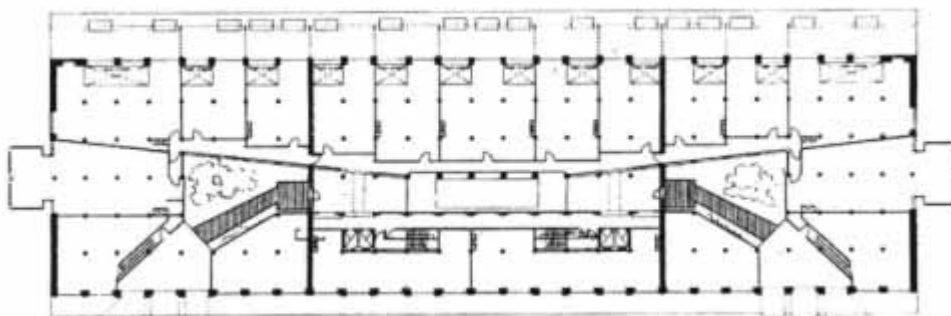


Figura 14: planta pavimento térreo do Galpão 5, destinado a uso comercial e de serviços. Fonte: Revista Arquis nº 1.

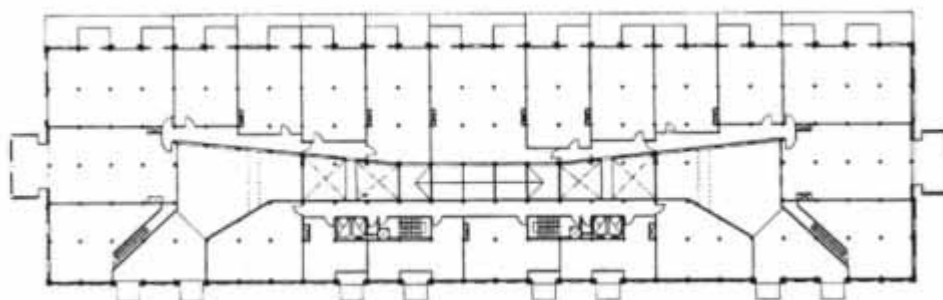


Figura 15: planta 1º pavimento do Galpão 5, onde se distribuem as unidades habitacionais. Fonte: Revista Arquis nº 1.

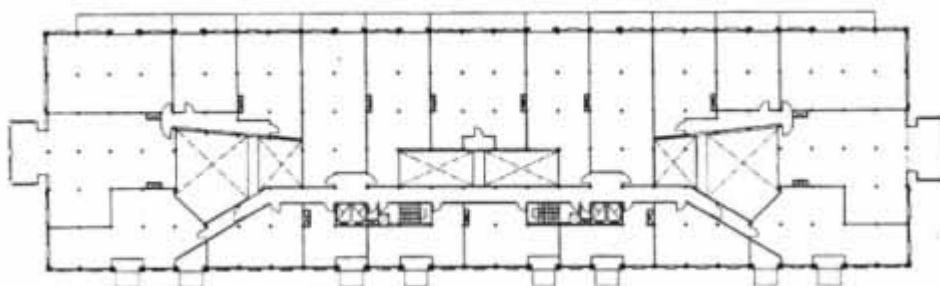


Figura 16: planta 2º e 3º pavimento do Galpão 5, onde se distribuem as unidades habitacionais. Fonte: Revista Arquis nº 1.

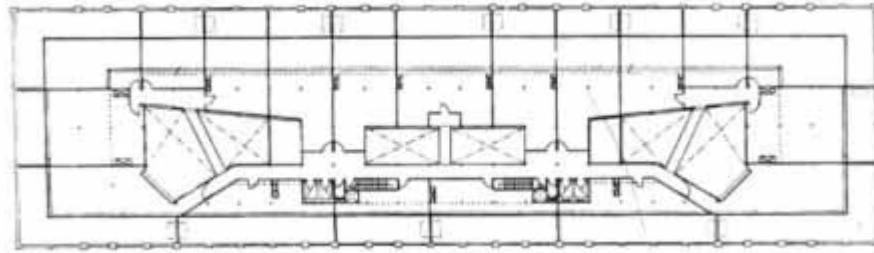


Figura 17: planta 4º pavimento do Galpão 5, onde se distribuem as unidades habitacionais duplex. Fonte: Revista Arquis nº 1.

Ordem contemporânea: reconstrução Galpão 8, Dique 3



Figura 18: Galpão 8, Dique 3. Fonte: arquivos cedidos pela Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Situado no mesmo dique 3 o galpão 8 foi completamente reconstruído, em virtude de um incêndio ocorrido em 1992, apresentando-se como uma releitura contemporânea dos antigos armazéns de tijolos aparentes. Devido ao cumprimento das normas urbanísticas, o novo projeto conserva o perímetro externo da antiga construção que ali se encontrava. Claramente a nova proposta demonstra-se contrastante com relação aos velhos depósitos em termos de composição e de materiais de construção. Contudo, no que diz respeito à volumetria, o projeto dá continuidade à linearidade formal do conjunto na qual está contido, reproduzindo um bloco de pouca largura e vantajoso comprimento (26 x 100 metros). Mariano Bilik, autor do projeto - ao lado de seus associados, dos escritórios Baudizzone- Lestard- Varas e Sergio Fryd- Juan José Szewc Arquitectos e dos engenheiros Norberto Fligler e Mario Kogan – explica o projeto através da concepção de um navio ancorado nos diques do Puerto Madero. A idéia é reforçada pelas colocações de Martinez, na qual confere o adjetivo náutico às passarelas interiores ou ao terraço

de madeira da cobertura, denominado como a “cobertura superior do transatlântico, que domina o espelho da água do dique”.¹³

“Foi Le Corbusier que introduziu no imaginário da arquitetura moderna os navios, neste lugar não parecem arbitrários. Esta analogia intensifica-se olhando o edifício desde o lado da água. Ali as sucessões de varandas dos pavimentos altos podem ser vistas como similares às plataformas salientes dos velhos docks destinados a carga ou descarga de mercadorias, mas também o recuo dos pisos superiores e as esquadrias inclinadas dos apartamentos duplex levam até o limite a similaridade com as estruturas desses luxuosos navios de cruzeiros que saem de Miami. As similaridades se detêm e retrocedem: esta fachada é predominantemente cinza, a cor do concreto de sua estrutura.”¹⁴



Figura 19: Galpão 8, Dique 3, vista da fachada leste. Fonte: arquivos cedidos pela Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.



Figura 20: Galpão 8, Dique 3, vista fachadas norte e leste. Fonte: arquivos cedidos pela Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Um olhar atento às distintas fachadas evidencia como o jogo de cheios e vazios é destaque na sua diferenciação das mesmas. Na fachada leste, voltada aos diques, há o predomínio de avantajados panos de vidro, interceptados por filiformes estruturas metálicas que cortam sua superfície. Extensas varandas longitudinais à edificação reforçam sua horizontalidade volumétrica

¹³ Martínez, Alfonso Corona. Variaciones em Puerto Madero. Summa+ 26, pág. 34 a 45.

¹⁴ Martínez, Alfonso Corona. Op. cit.

e a expõem ao contato com o espaço externo. A concepção da constituição volumétrica por placas ou superfícies torna-se nítida ao serem observadas as cabeceiras, onde ocorre o descolamento das faces do objeto. Em frente às amplas vidraças é atravessada uma estrutura porticada de concreto armado branco, de onde, também, projetam-se varandas, que neste caso arrematam os extremos da edificação. A introdução do sólido elemento de concreto nas curtas faces laterais sugere a transposição a uma composição mais fechada ao exterior. É o que de fato explicita-se na face voltada à Avenida Alicia Moreau de Justo, conformada pela maciça parede de concreto armado, predominante na composição oeste. A atitude busca o diálogo compositivo com os antigos galpões, caracterizados pela massa de tijolos aparentes, e proporciona a continuidade linear que os margeia. Ainda, no que se refere à relação com o entorno, é válido salientar que esta última fachada estabelece comunicação visual, material e cromática com as edificações a sua frente, correspondendo à Aduana e ao edifício do Exército.

Tecnologias mistas de construção são empregadas na concepção deste “novo galpão”. As soluções vão desde revestimentos pré-moldados de alumínio e concreto, que requerem menos mão-de-obra, a materiais moldados no local – como é o caso das placas externas. Pórticos de concreto pré-moldado, que vencem vãos de 7,80 metros de extensão, são responsáveis pela estruturação do prédio. Nas varandas que se projetam ao exterior, há a mescla entre estruturas metálicas e de concreto armado, que nesta circunstância aparecem pintadas de cinza escuro. O contraste entre a técnica do concreto, que compõe a massa do edifício, e as estruturas metálicas agregadas confere-lhe um renovado caráter. A leveza de materiais como o vidro e o metal, garante grande parte da relação de contraste entre o dock 8 e os demais armazéns. Diz-se grande parte, pois a contraposição é também salientada pela coloração dos elementos de composição: do branco aos tons de cinza. Martínez coloca que a “tradução” de um antigo armazém portuário em branco, resulta em um *palazzo*:

*“Minha qualificação de pallazzo não é inteiramente arbitrária, posto que sua composição esteja dominada por um aparente piano nobile, cujas aberturas abarcam os pisos 2 e 3, e o primeiro piso figura ser um mezzanino de planta baixa, e sobre as grandes vidraças dos pisos intermediários, o quarto piso duplica as janelas do piano nobile: finalmente, aparece um ático retirado, a partir do qual se inicia a evocação náutica ...”*¹⁵

¹⁵ Martínez, Alfonso Corona. Op. cit.

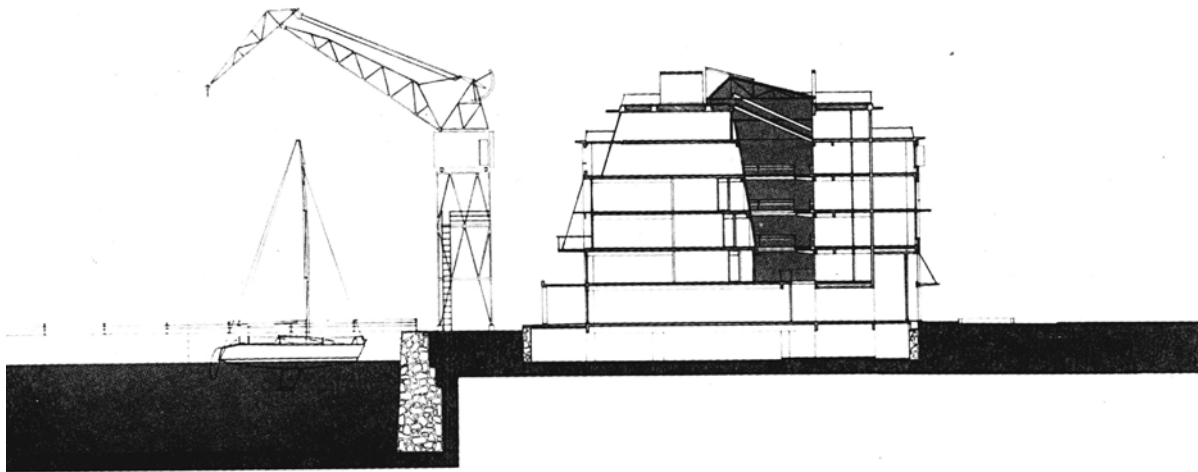


Figura 21: corte transversal do Galpão 8. Fonte: Revista Arquis nº 1.



Figura 22: Galpão 8, pátio interno Fonte: Revista Summa+ 26.

O “*atico retirado*” faz referência ao recuo da cobertura, elemento comum a todas as intervenções nos galpões portuários. Externamente, a cobertura é lida como o coroamento superior do objeto, porém, no espaço interno, é vista como elemento intercambiador entre público e privado. A sensação deve-se à zenital que corta o edifício no sentido longitudinal, possibilitando a entrada de luz natural ao miolo da edificação – resolvendo a elevada largura de 26 metros - e conformando um pátio interno coberto. Transversais passarelas metálicas, responsáveis pela circulação interna entre as distintas unidades, salientam a configuração espacial interna. Transcendendo todos os pavimentos da edificação, o rasgo central divide o bloco em dois elementos paralelos.¹⁶ Dessa forma, o espaço central estabelece uma relação contraditória no interior do objeto: ao mesmo tempo em que segrega os dois blocos, através do corte longitudinal, une-os pelas passarelas. Ao modo da configuração externa, na rua interior, as fachadas opostas também se confrontam. O

¹⁶ Martínez, Alfonso Corona. Op. cit.

maciço oeste figura-se na forma de um muro branco, oposto ao revestimento de placas de alumínio da fachada leste. Ambas as faces internas são mutuamente perfuradas pelas pontes de ligação interior.

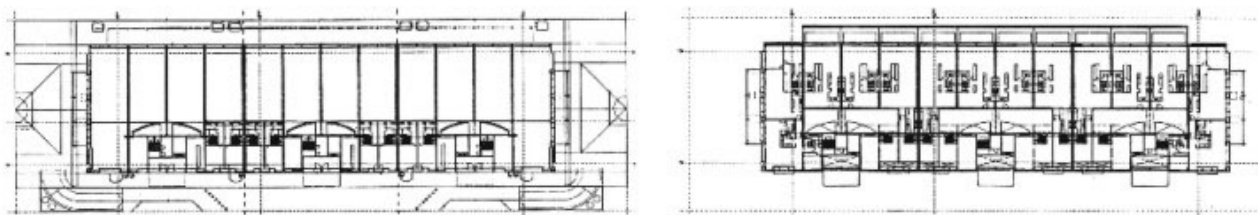


Figura 23: planta térreo e 1º pavimento do Galpão 8. Fonte: Revista Arquis nº 1.

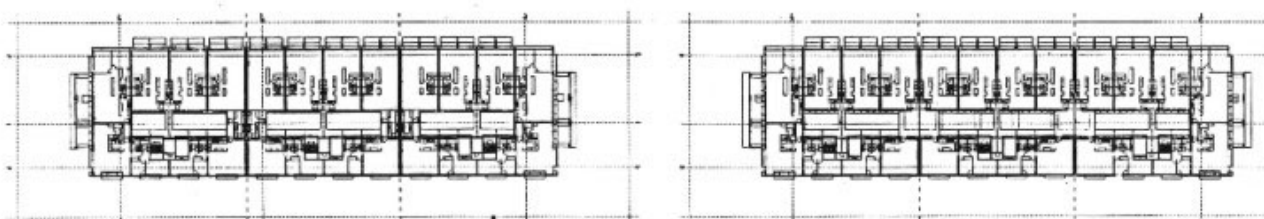


Figura 24: planta 2º e 3º pavimento do Galpão 8. Fonte: Revista Arquis nº 1.

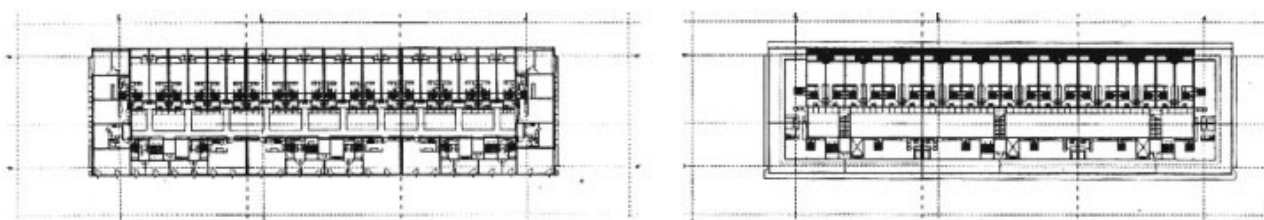


Figura 25: planta 4º e 5º pavimento do Galpão 8. Fonte: Revista Arquis nº 1.

A análise das plantas baixas demonstra que as passarelas internas não são correspondentes em todos os pavimentos. No quarto piso, seguem um ritmo homogêneo, fazendo a união do corredor longitudinal ao hall de cada duas dependências, quase se comportando como uma cobertura. No quinto pavimento a repetição é mais pausada, dando espaço ao maior contato com a cobertura translúcida. Tensão e orientação espacial interna resultam da descontinuidade vertical da rua, o que provoca alternadas sensações e possibilidades visuais à medida que se elevam os níveis. No térreo, por exemplo, o acesso principal coincide com o rasgo vertical.¹⁷ Já nos andares consecutivos, o vazio intercala-se às passarelas de acesso aos apartamentos. No total, são 90 unidades residenciais de um ou dois níveis (duplex, no último pavimento), que se distribuem ao longo deste espaço central. O térreo é destinado a atividades de comércio e serviços, enquanto que no subsolo há espaço para garagem, quadras esportivas e ginásio. A proposta dos arquitetos

¹⁷ Martínez, Alfonso Corona. Op. cit.

pretendeu criar um conjunto multiuso, com as características da vida urbana: moradia, trabalho, recreação e comércio. O projeto inclui praças entre os dois galpões, servindo de acesso ao calçadão junto ao canal.¹⁸ Diferentemente da reciclagem dos outros galpões portuários, neste caso, as preexistências eram urbanas. Visava-se o diálogo com as construções existentes através da manutenção do perímetro externo. Neste sentido, a intervenção é satisfatória por estabelecer uma relação que, apesar de claramente diferenciada das demais, harmoniza-se a estas.

Edifícios reutilizados, cidade renovada

“Toda a obra de revitalização consciente e produtora de arquitetura deve permitir à cidade refazer-se a si mesma. Congelar a cidade em estado de ‘museu urbano’ é, sem dúvida, o oposto à arte de reconversão, porque nada cria.”¹⁹

Puerto Madero simboliza uma fábula para Buenos Aires, não só por sua importância histórica, como também pelas inúmeras tentativas de reintegrá-lo ao contexto portenho. A transformação do velho porto obsoleto em peça urbana da cidade permitiu a adoção de um novo frente águas, a reutilização dos galpões abandonados, além da criação de outras infra-estruturas necessárias para que o novo bairro seja racionalmente utilizado. Os usos predominantes fortaleceram a ocupação terciária, consolidando o caráter comercial e administrativo do centro e recuperando os usos habitacionais à zona central. O projeto revelou a complexidade da cidade, o interesse da rua e da superposição de funções em uma trama aberta capaz de conter as iniciativas comerciais, lúdicas ou culturais. A reconversão da área representa um importante elemento da memória coletiva urbana, onde novo e antigo agem simultaneamente em colisão e diálogo.

Pode-se afirmar que a revitalização do Puerto Madero é legitimamente próspera se forem consideradas as transformações positivas ocasionadas pelo seu uso e pelos cenários urbanos resgatados ao convívio da cidade, como os espaços verdes e costeiros. Puerto Madero é fundamentalmente um espaço de fronteiras que compreende distintos universos: limítrofe entre a cidade e o rio; simbólico entre as rupturas e as continuidades urbanas; contrastante entre a preservação e a transformação. Nesse espaço, a imagem das modernas edificações, praças e bulevares convive com a imagem residual e com a presença funções abandonadas por embarcações, guindastes e antigos armazéns. Este projeto de recuperação é um feito satisfatório, pois o propósito de outorgar ao espaço uma função de integração com a cidade foi plenamente atendido. A operação teve a virtude de recuperar uma área valiosa, que se encontrava em processo progressivo de deterioração, conferindo-lhe utilização e identidade própria. Cabe destacar que um desenvolvimento urbano não tem um fim tão preciso quanto uma obra de arquitetura, uma vez que o tempo indicará novas intervenções em áreas supostamente

¹⁸ Massuh, Laila Yazigi. Reciclagem chega ao Porto. AU nº 54 (junho/julho 1994), página 87-96.

consolidadas. A região é atualmente um dos setores mais ativos de Buenos Aires e o maior exemplar executado de um projeto urbano na capital argentina.

Referências bibliográficas

- ALEMANY, Joan. As relações porto-cidade na Europa e América Latina: intercâmbio de experiências e cooperação para o processo urbano. *Jornal Portus* número 1.
- ALTUNA, Enrique. La ocupación moderna como estratégia. *Revista Arquis* nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. *Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura*, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 68 - 73.
- ALTUNA, Enrique. Permanência e transformación. *Memória de los autores*. *Revista Summa +* nº 43, p. 76.
- ARRESE, Álvaro Daniel. Buenos Aires and de la Plata Riverfront – Design Concept for Restructuring the Urban Core. TU Delft, Holanda, 2002.
- ARTURI, Patrícia T. Iguales pero diferentes. *Revista Arquis* nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. *Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura*, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p 42 - 45.
- BARRIONUEVO, Gabriela, SIERCHUK, Adriana. Entre la city e el puerto. *Revista Summa+* nº 4 (dez-jan 1994), p. 84.
- BAUDIZZONE, Miguel, LESTARD, Jorge, VARAS, Alberto. Dock 7 de Puerto Madero. *Revista Arquis* nº 9 (jun 1996), p. 42.
- BAUDIZZONE, Miguel. Reciclar em Puerto Madero. *Revista Summa+* nº 16 (dez-jan 1996). Página 46.
- BILIK, Mariano. Paseo del Puerto Condominio Dock 8 (El nuevo Dock). *Revista Arquis* nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. *Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura*, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 62 - 66.
- BORTHGARAY, Juan Manuel. Reflexiones em torno del antiguo Puerto Madero. *Revista Arquis* nº1, La transformación de la ciudad - Puerto Madero. *Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura*, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 87 - 90.
- CHANDLER, Miriam. FOA a Puerto Madero. *Summa +* nº 3 (out-nov 1993), p. 97.
- CONVERTI Roberto. Ciudad y futuro. *Revista Arquis* nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. *Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura*, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p 5 - 9.
- COX, Cristián Fernandez, FERNANDEZ, Antonio Toca. América Latina: Nueva Arqiteturra – uma modernidad pós-racionalista. Editorial Gustavo Gilli. México, p. 43.
- GARAY, Alfredo Máximo. Repensando el proyecto. *Revista Arquis* nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. *Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura*, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p 91 - 94.
- GLUSBERG, Jorge. Anotaciones sobre la revitalización de edificios. *Revista Arquis* nº 4, Metamorfose – O valor do tempo na arquitetura. *Revista do Centro de Investigação em Arquitetura*, Universidade de Palermo, Editorial CP67, 1994, p. 66-69.
- GLUSBERG, Jorge, MERELES, Louise Noelle, PURINI, Franco. *Arquitectos Dujovne – Hirsch & Asociados*. Museo Nacional de Bellas Artes, Buenos Aires.
- GÜIRALDES, Pablo. Oficinas com amarras. *Summa+* nº 11, p. 24.
- IGLESIAS, Noberto. Proyecto de las ciudades (II). El impacto metropolitano dos grandes projetos urbanos. Los casos de Puerto Madero e la Nueva Centralidad de Malvinas Argentinas. Disponível em: http://www.cafedelasciudades.com.ar/proyectos_26_2.htm Acesso em 02 mai.2007, 10:03
- IPU, Inventário de Patrimônio Urbano. Buenos Aires – Puerto 1887 – 1992, p. 49.
- LIENUR, Jorge Francisco. Il porto de Buenos Aires. *Casabella* nº 273, Milano, julho 2004, páginas 60-65.
- MANTEOLA, Flora. Las formas y su destino contemporâneo. *Revista Arquis* nº1, La transformación de la ciudad- Puerto Madero. *Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura*, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 50 - 53.
- MARTÍNEZ, Alfonso Corona. Variaciones em Puerto Madero. *Summa+* 26, p.. 34.
- MASSUH, Laila Yazigi. Reciclagem chega ao Porto. *AU* nº 54 (junho/julho 1994), p. 87-96.
- MOURA, Éride. Ainda Puerto Madero. *Projeto Design* Edição 247 Setembro 2000.

- PASINATO, Marco. Proyecto Puerto Madero, Sur, la nostalgia del futuro. Revista Arquis nº1, La transformacion de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 36 - 41.
- ROBERT, Philippe. Rehabilitacion – Reconversion La Arquitectura como Palimpsesto. Revista Arquis nº 4, Metamorfose – O valor do tempo na arquitetura. Revista do Centro de Investigaçã em Arquitetura, Universidade de Palermo – Editorial CP67, 1994, p. 08-10.
- SABBAG, Haifa Yagizi. Nova face para os armazéns 14 e 15: Puerto Madero. AU nº 86 (outubro/novembro 1999), p. 74-77.
- SANTALO, Alicia, SANTALO, Claudia, REESE, Eduardo. Revitalizacion a escala urbana: entre el discurso y la practica. Revista do Centro de Investigaçã em Arquitetura, Universidade de Palermo, Editorial CP67, 1994, p. 90-93.
- SIBERFADEN, Daniel H. Metodologia Reflexiva. Revista Arquis nº1, La transformacion de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 4.
- SOLA-MORALES, Ignasi de. El valor del tiempo em la arquitectura. Revista do Centro de Investigaçã em Arquitetura, Universidade de Palermo, Editorial CP67, 1994, p. 94-95.
- SZUSTÉRMAN, Samuel J. Um puente para la ciudad. Revista Arquis nº1, La transformacion de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 46 - 49.
- VARAS, Alberto. Los docks de Puerto Madero: uma oportunidad urbanística e um momento de reflexión sobre la arquitectura de la ciudad. Revista Arquis nº1, La transformacion de la ciudad- Puerto Madero. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Universidade de Palermo. Editorial CP67, 1994, p. 56 - 61.