

## LA COSTANERA SUR DE BUENOS AIRES – BORDE Y HORIZONTE DE LA CIUDAD

Agustina Martire. Delft Univertisty

### ABSTRACT

Buenos Aires has a river. Although it has been repeated for decades that the city gave it back, the recent interventions in the urban areas of the edge they confirm that the river is there. But this is not the only demonstration. On one side the river has been present in the imagination of the city skyline from the edge and its foundation. And secondly, the use of the shoreline as a public space, especially as leisure predates the beginnings of urbanism as a discipline.

The coast of Buenos Aires, as the fronts of many other coastal cities in the world has been invaded by urban interventions in recent decades. Spaces of real estate development, residential, commercial, corporate and public spaces, have changed the facade of the city from the river and the use of this particular area of the edge. This phenomenon is worldwide, and has been awarded to the growth and transfer of the ports by the obsolete condition of the old port. Much of the proposed re-functionalization of the coastline was carried out during the eighties, producing a number of marinas, theme parks and reconstruction of historical sites, which tend more to the standardization than the diversification of spaces for use of citizens. But this phenomenon does not belong exclusively to the last decades of the last century. Early interventions in the urban coastal fronts began with the discovery of the coast and leisure in the mid-nineteenth century.

The discovery of the coast and leisure had been born since the late eighteenth century with the loss of fear of water, the new value given to science and currents of thought of the Enlightenment and the Romanticism of the time, which would Grand Tour of Europe. This assessment of costs is not reached the industrial cities until the last decades of the 1800s. Several European cities had previously coastal walks, but these were not from a planned urban spaces shared with the port and its aim was solely that of a contemplative walk.

In Buenos Aires, as in other American cases, the start of the use of the coast and leisure was very early, compared with its parallel in Europe. While in New York and Chicago Fredrick Law Olmsted and Calvert Vaux were imposing a new use of public space and urban nature in contrast to the growth of cities, Domingo Faustino Sarmiento raised the first projects for the Tres de Febrero Park, the first coastal park the city of Buenos Aires. The authorities, architects and engineers who worked on the draft coastal parks saw these spaces as places of opportunity, as horizons for action, being edges of the city provided a special place for the development of public space. From an aesthetic professionals in charge saw the horizon as a scenic attraction, while from the practical side, the waterfront was the edge, so the city and an area of conflict between national and municipal authorities.

In this article we will look at one of the most significant projects for the coast of Buenos Aires at the beginning of the consolidation of the use of the waterfront as public space for leisure. We will concentrate on the case of the South Coast as an area of leisure activities integrated by Benito Carrasco in 1918.

### RESUMEN

Buenos Aires tiene río. Aunque se haya repetido durante décadas que la ciudad le daba la espalda, las recientes intervenciones urbanas en los terrenos del borde nos confirman que el río está ahí. Pero esta no es la única demostración. Por un lado el río ha estado presente en el imaginario de la ciudad como borde y horizonte desde su fundación. Y por otro, el uso del litoral como espacio público y especialmente como espacio de ocio es anterior a los inicios del urbanismo como disciplina.

El litoral de Buenos Aires, como los frentes costeros de tantas otras ciudades del mundo, ha sido invadido por intervenciones urbanas en las últimas décadas. Los espacios de desarrollo inmobiliario, residencial, comercial y empresarial, así como los espacios públicos, han cambiado la fachada de la ciudad desde el río y el uso de este particular espacio de borde. Este fenómeno es mundial, y ha sido adjudicado al crecimiento y traslado de los puertos por la condición obsoleta de las estructuras portuarias antiguas. Gran parte de los proyectos de re-functionalización de los frentes costeros se realizó durante los años ochenta, produciendo una serie de puertos deportivos, parques temáticos y reconstrucción de espacios históricos, que tienden más a la estandarización que a la diversificación de espacios para el uso de los ciudadanos. Pero este fenómeno no pertenece exclusivamente a las últimas décadas del pasado siglo. Las primeras intervenciones urbanas en los frentes costeros comenzaron con el descubrimiento de la costa como espacio de ocio a mediados del siglo XIX.

El descubrimiento de la costa como espacio de ocio había nacido ya a fines del siglo XVIII con la pérdida del miedo a las aguas, el nuevo valor dado a la ciencia y las corrientes de pensamiento de la Ilustración y el Romanticismo de la época, que incitaban al *Grand Tour* europeo. Esta valoración de las costas no llegó a las ciudades industrializadas hasta las últimas décadas del 1800. Varias ciudades europeas habían tenido paseos litorales anteriormente, pero estos no eran planificados desde una perspectiva urbanística, compartían espacios con el puerto y su objetivo era exclusivamente el de la caminata contemplativa.

En Buenos Aires, como en otros casos de América, el inicio del uso de la costa como espacio de ocio fue muy temprano, en comparación con sus paralelos europeos. Mientras en New York y Chicago Fredrick Law Olmsted y Calvert Vaux estaban imponiendo un nuevo uso del espacio público urbano como naturaleza en contraste con el crecimiento de las ciudades, Domingo Faustino Sarmiento planteaba los primeros proyectos para el Parque Tres de Febrero, el primer parque costero de la ciudad de Buenos Aires. Las autoridades, arquitectos e ingenieros que trabajaron sobre los proyectos de parques costeros vieron estos espacios como lugares de oportunidad, como horizontes de intervención que, siendo bordes de la ciudad proporcionaban un lugar particular para el desarrollo del espacio público. Desde una perspectiva estética los profesionales a cargo vieron el horizonte como una atracción pintoresca, mientras que desde el lado práctico, el waterfront era el borde, el fin de la ciudad y un espacio de conflicto entre las autoridades municipales y nacionales.

En este artículo daremos una mirada a uno de los proyectos más significativos para la costa de Buenos Aires, en la consolidación del inicio del uso del waterfront como espacio público de ocio. Nos concentraremos en el caso de la Costanera Sur como espacio integrado de actividades de ocio presentado por Benito Carrasco en 1918.

## Contexto

Cabe mencionar la situación de Buenos Aires en el período estudiado. La grilla impuesta por España en la fundación de la ciudad en 1580 fue su única condición formal durante siglos. Aunque no estuviera completamente consolidada, parecía tener el potencial de la expansión infinita. Pero los accidentes geográficos prevalecieron y condicionaron el crecimiento de la ciudad, especialmente a partir del siglo XIX. De todos modos, la grilla continuó teniendo un fuerte peso en la planificación de la ciudad<sup>1</sup>.

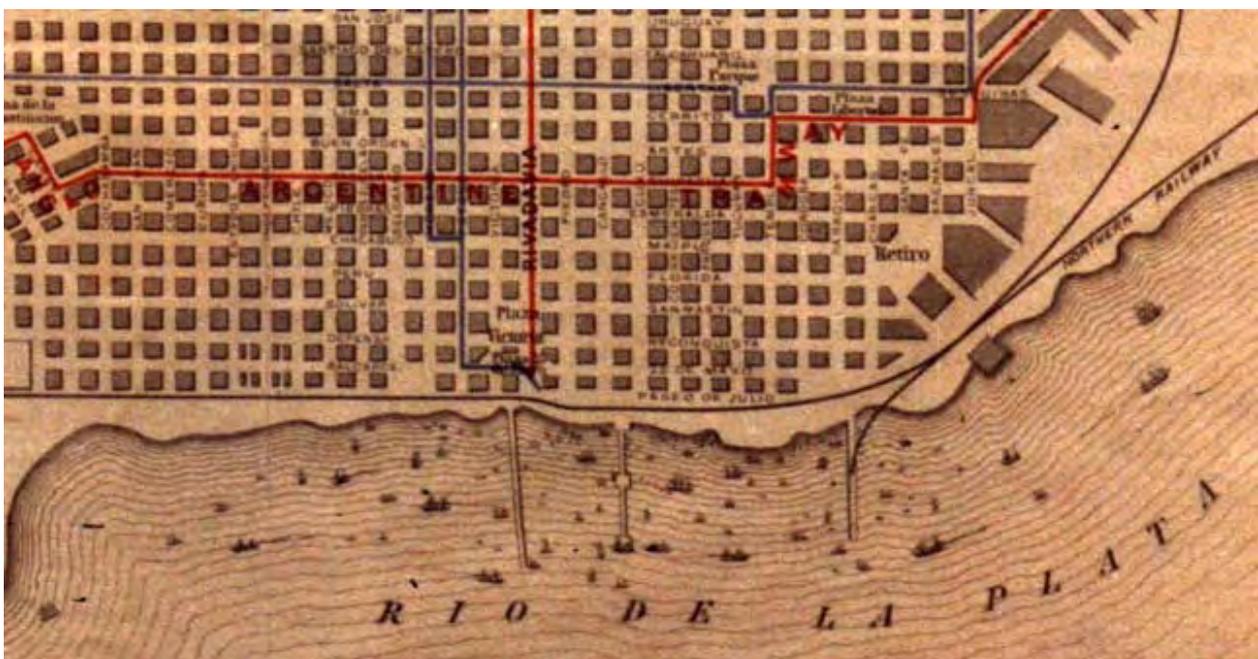
El Río de la Plata dio el límite oriental a la ciudad. El frente fluvial pasó de ser el espacio de defensa de la ciudad en sus inicios, a espacio de comercio clandestino en los siglos XVII y XVIII hasta el incipiente puerto comercial en el que se transformó durante el siglo XIX.

La ciudad se desarrolló rápidamente durante las últimas décadas del siglo XIX, gracias al desarrollo de la ganadería, agricultura y comercio, que permitió un gran aumento de la necesidad de mano de obra. Este fenómeno actuó como imán de la inmigración, que multiplicó exponencialmente la población de la capital y el país durante fines del siglo XIX y las primeras décadas del XX. Gracias a la combinación de alta inmigración, inversión del extranjero, tradición local, ideas importadas, cambios políticos y necesidades culturales la ciudad siguió un complejo proceso de transformación. La población de Buenos Aires aumentó de unos 250.000 habitantes en 1875 a 2.2 millones en 1925. La extensión de la ciudad creció de 17 km<sup>2</sup> de área consolidada en 1875 a los actuales 203 Km<sup>2</sup> ya en 1930, cuando la ciudad comenzó a construirse fuera de los límites de la capital. Este crecimiento no solo comprende un cambio de dimensiones sino también de las complejidades de una urbe como la que devino Buenos Aires en esos años.

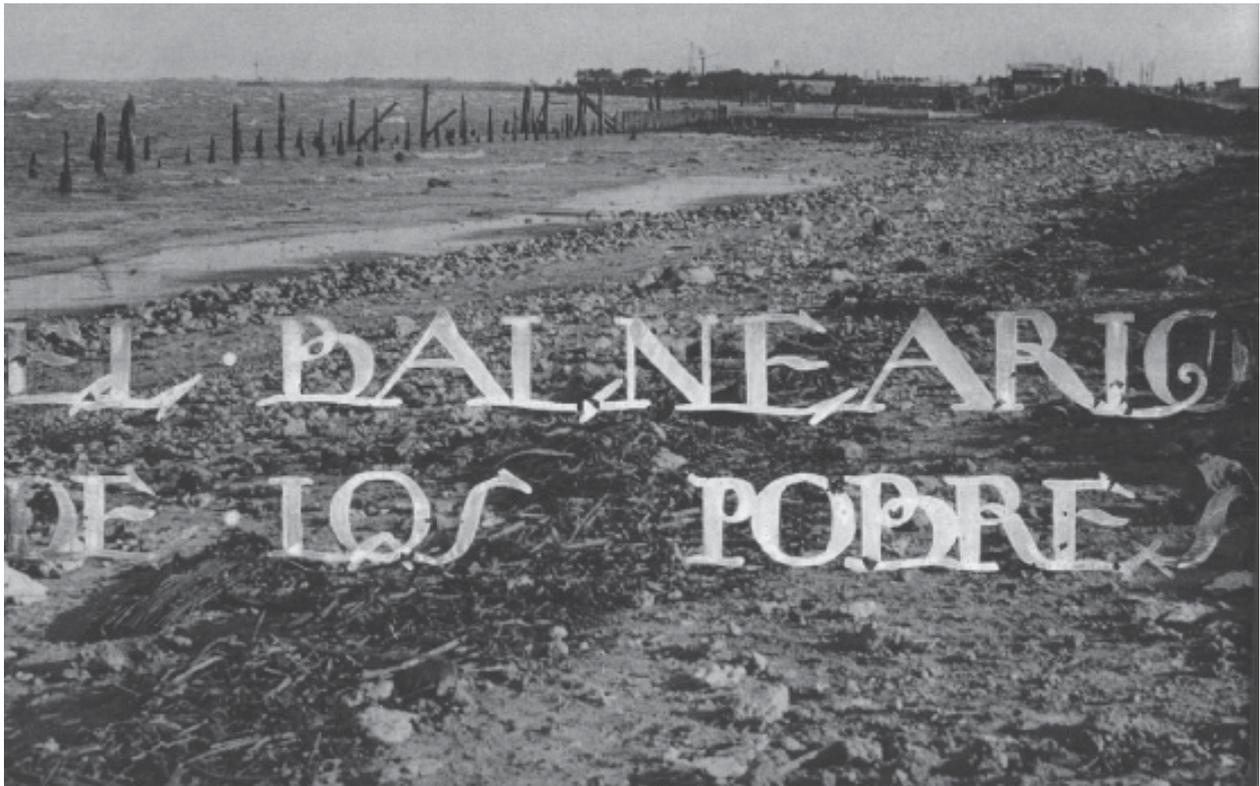
## Usos e intervenciones en la costa urbana

Durante el siglo XIX la superposición de los usos tradicionales de la costa como los baños y el lavado de ropa más las funciones del puerto y la industria hicieron de este un territorio de conflicto.

Una de las primeras intenciones de usar el frente costero como espacio de ocio, paralelo al uso del puerto, fue la construcción de la Alameda. Esta debía ser una avenida de prestigio junto al río, construida inicialmente a principios del 1800, pero fue finalmente segregada del río por la construcción del puerto, además de que sus condiciones y la tendencia a la inundación no ayudaron a convertirla en un espacio de paseo. Los tres muelles que ocupaban el litoral de Buenos Aires dieron lugar eventualmente a la construcción del puerto (fig.01). Para el último tercio del siglo el país se integró a un circuito internacional de comercio.



Los espacios entre los muelles a mediados del siglo XIX eran usados como baños públicos y para el lavado de ropa, tanto que uno de estos espacios era llamado Balneario de los pobres (fig. 02).



Las intervenciones urbanas en la ciudad comenzaron a incluir los espacios abiertos desde los 1870s. El proyecto para el Parque Tres de Febrero de Sarmiento fue único en su fase inicial. Fue concebido no solo como espacio para la contemplación pasiva, sino que también fue planeado como un espacio de desarrollo didáctico. Aunque los objetivos iniciales del proyecto del parque no se cumplieran, este se transformó en un espacio de ocio donde actividades deportivas y contemplativas convivieron. Inicialmente el parque estaba destinado a una elite con capacidad de transado en carruajes desde la ciudad y luego, a medida que la ciudad fue creciendo, también se dio acceso a las clases trabajadoras con la inclusión del tranvía.

En los 80s del siglo XIX el primer intendente de Buenos Aires, Torcuato de Alvear, desde su posición de poder, logró imponer grandes cambios en la ciudad. Especialmente aquellos relacionados con las infraestructuras. Avenidas, boulevards, redes cloacales, de agua y de electricidad fueron establecidas, todas durante su mandato. Lo mismo sucedió con varias plazas de la capital, que se construyeron bajo los proyectos de Eugène Courtois, ingeniero de jardines francés contratado por el intendente. Uno de los principales temas de discusión que también se definió durante el mandato de Alvear fue el límite de la ciudad, habiendo pasado muy poco tiempo de la declaración de Buenos Aires como Capital de la República, en 1880. El proyecto más relevante de Alvear y Courtois fue el de baños públicos en el espacio costero de la Recoleta. El parque de la Recoleta ya había sido construido a cargo de Courtois pero la propuesta de los baños públicos no llegó a realizarse.

Otro de los principales proyectos para la costa de Buenos Aires presentado en la década del 80 fue el puerto de la ciudad. Eduardo Madero, ingeniero local con buenas relaciones con inversores ingleses logró que su proyecto ganara el concurso propuesto y en 1885 comenzaron las obras para la construcción del puerto. El proyecto era el de un puerto cerrado, siguiendo el modelo del puerto de Liverpool. Esta intervención cortó definitivamente la relación directa del centro de la ciudad con el río. De todos modos, el hecho de que fuera un puerto cerrado dejó el potencial para el desarrollo de un nuevo frente costero, mas allá del puerto. Pasarían décadas hasta recuperar esta relación.

Hacia fines del siglo XIX la conciencia de la necesidad de espacios públicos para la salud de los ciudadanos fue imprimiéndose en las mentes de las autoridades y de los técnicos a cargo de la transformación de la ciudad. Entre estos encontramos a dos personajes. Benito Javier Carrasco (1877-1958), ingeniero

agronomo argentino y luego a Jean Claude Nicolas Forestier (1861-1930), paisajista francés y miembro fundador de varias organizaciones de urbanismo en Francia.

La primera propuesta para un balneario en el área central de la ciudad de Buenos Aires fue presentada en el Concejo Deliberante en el año 1904. Algunos miembros del Concejo habían encargado la comisión de planes y propuestas para un balneario en un "lugar adecuado". La ubicación no estaba especificada en la sesión, pero se fijaron algunos detalles sobre la necesidad de división de espacios públicos y privados en el área y la condición higienista del proyecto. No se volvería a tocar el tema del balneario en el Concejo hasta 1916.

### **Benito Javier Carrasco**



Benito Carrasco (fig.03) ocupó el puesto de Director de Parques y Paseos de la Ciudad de Buenos Aires entre 1914 y 1918. Fue discípulo de Carlos Thays<sup>5</sup>, y compartía con él el interés por la flora y la fauna autóctonas y la importancia de su incorporación a los parques urbanos.

Carrasco no estaba solamente interesado en los espacios públicos de la ciudad sino también en todos los otros aspectos del urbanismo que eran discutidos internacionalmente, como las infraestructuras de servicios, transportes e higiene que hacían falta en las ciudades. Tampoco estaba solamente interesado en las características físicas de sus parques, sino en el potencial que tenían estos parques de transformar la sociedad.

Carrasco estaba muy interesado en diversos tipos de recreación, entre los que estaba también la recreación productiva. Aceite, leche y lana debían ser producidas en los parques municipales y las ganancias estarían destinadas a fundaciones de beneficencia. Estas ideas habían sido ya presentadas décadas antes por Domingo Faustino Sarmiento, en su primer proyecto para el Parque Tres de Febrero.

La mayor parte de los principios de Carrasco sobre paisaje y urbanismo están plasmados en su libro *Parques y Jardines*, un libro que al estilo de los textos decimonónicos de los franceses Adolphe Alphand y Edouard André, clasificaba los tipos de parques y jardines que existían y eran necesarios en los centros urbanos. Las ideas de Carrasco estaban basadas en la necesidad espacios verdes que fueran accesibles a los ciudadanos, la importancia de los espacios verdes para todos los estratos de la población y la relación racional y efectiva entre los parques y el resto de la ciudad. Algunos de los conceptos utilizados por Carrasco fueron importados del extranjero, pero su preparación y largos estudios de la ciudad hicieron de estas ideas soluciones pertinentes para Buenos Aires. Las autoridades de la ciudad posteriormente ignoraron las recomendaciones de Carrasco en preferencia de Jean-Claude Nicolas Forestier, arquitecto paisajista francés quien trabajó con el Intendente Carlos M. Noel en el plan para Buenos Aires de 1925. Carrasco siguió actuando en los temas urbanísticos de Buenos Aires pero desde otra institución: Los Amigos de la Ciudad.

### **El Proyecto de la Costanera Sur**

El proyecto de Benito Carrasco para la costa de Buenos Aires se desarrolló entre 1916 y 1919. Estaba localizado en las tierras ganadas al río detrás de Puerto Madero, entre las calles Belgrano y Brasil. La zona había sido parte del conflicto jurisdiccional entre la Dirección de Puertos dependiente del Estado y la Municipalidad, ya que después de la construcción de Puerto Madero en 1889, el triángulo de tierra que separaba el puerto del río había permanecido abandonado.

En 1916, el Secretario de Obras Publicas, ingeniero Aguirre, bajo la administración del Intendente Gramajo, encargó al Director de Paseos, Benito Carrasco, estudiar un proyecto de transformación de los parajes abandonados de la costa. La idea preliminar era la de construir una pileta para aprovechar las aguas termales supuestamente presentes en el lugar, pero esta propuesta se transformó luego en un paseo y balneario sobre el río.

El proyecto fue aprobado por el Intendente en Junio de 1916, pero dadas las dificultades financieras de la ciudad en ese momento, la construcción debió posponerse. Finalmente, y gracias a la insistencia de uno de los miembros del Concejo Deliberante, Dr. Le Bretón, los trabajos para la costanera comenzaron en 1918.

El proyecto para el balneario y paseo costero de Carrasco estaba formado por una avenida paralela al río “destinada para peatones y jardines donde se puedan establecer lugares de diversión y descanso”<sup>7</sup>. Esta avenida se extendía detrás del Puerto de Buenos Aires. Puerto Madero ya estaba cumpliendo sus últimos años como puerto comercial ya que sus instalaciones y partido eran obsoletos y el Puerto Nuevo ya cumplía todas las funciones comerciales y de pasajeros que necesitaba la ciudad. Según un texto posterior de Carrasco la idea de un proyecto para un parque en el litoral tenía como objetivo la posibilidad de caminar en la costa entre jardines y “gozar al mismo tiempo de la fresca brisa del río”<sup>8</sup>.

Uno de los principales inconvenientes citados por Carrasco en el diseño del proyecto del paseo era la accesibilidad del público al área. La presencia del puerto entre el paseo y la ciudad hacía extremadamente difícil el acceso, debido a la cantidad de vías férreas que existían en el lugar, y a los angostos pasos entre los diques.

La primera sección del proyecto, entre las calles Estados Unidos y Belgrano constaba de una amplia rambla de 10 metros de ancho destinada para peatones. Canchas de fútbol y tenis estaban separadas de la rambla por una cortina de árboles que cubrirían los ‘antiestéticos’ edificios del puerto. El proyecto muestra una versión reducida del anterior proyecto que había presentado previamente en 1908 para la ribera norte<sup>9</sup>. Dos grandes espacios de parque en la parte sur formaban un paisaje más natural y salvaje. La sección más cercana a la avenida Belgrano tenía un muelle similar a los muelles de los balnearios europeos con un mirador o faro en su remate. Un gran pabellón se encontraba en el nacimiento del muelle, que debía ser un casino o restaurante, según el plano. Cada terraza tenía bajadas a la playa, a pesar de que esto no estaba descrito explícitamente por Carrasco en sus textos.

La segunda sección del proyecto, entre la calle Belgrano y dársena norte, estaba principalmente destinada a la circulación de vehículos. Esta sección consistía de un veredón de 10 metros de ancho con jardines a ambos lados para “evitar la monotonía de una amplia vereda monocromática.”<sup>10</sup> En la intersección con la calle Cangallo, una plazoleta semicircular con jardines y pabellones sería construida. La intersección con el rond-point de Córdoba era el remate de la avenida y serviría como estacionamiento para vehículos.

El paseo no solo proponía la práctica de actividades recreativas pasivas, como el paseo junto al río, también había distintos tipos de programa que proponían actividades más participativas, como canchas de fútbol y de tenis. El entretenimiento y espectáculo también formaban parte del paseo, un casino y un teatro se ubicaban cerca del espigón. Un parque para juegos de niños era parte del programa y estaba ubicado al norte del espigón. La sección norte de la avenida estaba destinada principalmente a la circulación de vehículos.

## Realización y repercusiones

El trazado de la avenida, calles y rond-points fue construido en los primeros años después de haber sido proyectada. La mayor parte de los elementos del proyecto original de Carrasco fueron construidos. El principal elemento que fue luego agregado al proyecto fue el Espigón. No está claro si esta parte fue diseñada por el hermano de Carrasco, Eugenio, quien fue director de Paseos desde 1919. Lo que sí es claro es que el espigón fue construido por el Centro Nacional de Ingenieros y fue una parte conflictiva del proyecto. Benito Carrasco fue extremadamente crítico con esta parte del proyecto.

Las intenciones del proyecto del Centro de Ingenieros para el espigón eran claras, una respuesta a la necesidad de espacio libre en una zona que no lo tenía y la necesidad de resolver el problema de accesibilidad. El documento fue escrito unos meses después de la inauguración del espigón. La primer parte del artículo<sup>11</sup> estaba dedicada a la necesidad de un espacio de higiene y entretenimiento para la población de la ciudad.

*“La reciente inauguración del Balneario Municipal y las incidencias que respecto del mismo se produjeron en el seno del Concejo Deliberante, han mantenido viva la atención del público sobre este establecimiento que la intendencia municipal ha realizado para esparcimiento e higiene de una parte de la población urbana, la que, en realidad de verdad, carecía de él, así como un parque ribereño destinado a los que, por falta de los elementos pecuniarios, no pueden o les molesta trasladarse a Mar del Plata u otros balnearios argentinos o uruguayos.”<sup>12</sup>*

Esto muestra una vez más la intención de proveer espacio público de ocio a todo tipo de ciudadanos, especialmente los más económicamente desafortunados. La accesibilidad y cercanía al centro de la ciudad

eran elementos clave en el discurso y en la construcción del proyecto. Los problemas de accesibilidad dados por el puerto de la ciudad son mencionados pero no se da una solución para el problema del balneario del sur. En cambio, se menciona la importancia de la accesibilidad en el futuro proyecto del balneario norte, y la necesidad de prevenir este problema.

La segunda parte del documento esta dedicada a la descripción del espigón y el proceso de su construcción. El espigón tenía poco que ver con los muelles de balnearios europeos o norteamericanos como aquellos primeros muelles de Eugenio Birch. Los muelles de Birch eran estructuras livianas de madera o acero, levantados sobre el mar con eventuales bajadas para pequeñas embarcaciones. El espigón de la Costanera Sur era una pesada estructura de hormigón con casillas para bañistas integradas. Los únicos edificios mencionados en el artículo de los ingenieros eran las casillas de bañistas.

El proyecto general del paseo tardó unos años en construirse, y fue realizado por diferentes entidades, pero en general siguió las principales líneas del proyecto de Carrasco.

El paseo de la costa inaugurado en Diciembre de 1918 fue aparentemente muy bien recibido por el público. José María Quartino, quien era Director de Parques en ese momento, estuvo a cargo de la inauguración. Aparentemente Quartino se atribuyó el mérito del proyecto, ya que Carrasco había sido recientemente despedido de su puesto como Director de Parques. En 1919 Eugenio Carrasco, hermano de Benito, continuó como Director y estuvo a cargo del rediseño del proyecto desde Dársena Sur hasta Dársena Norte. El resto del proyecto fue construido en base a este diseño.



Este paseo (fig.04) combina las características que estuvieron previamente presentes en otros proyectos, como parques y avenidas, pero por primera vez éste es un proyecto para la costanera sur, con equipamientos para baños y casillas. No fue solo una propuesta higienista como la de Alvear y Courtois en los 1880s, o de ocio pasivo, como la de Thays para el parque Tres de Febrero, sino una propuesta en la que entraban otro tipo de actividades recreativas en las que el público estaba más comprometido. En el proyecto de la Costanera Sur se combinaron elementos de ocio pasivo, como los caminos, paseos junto al río y pelouses de pasto, pero también

se proporcionaban espacios para la práctica de deportes, por no mencionar la infraestructura balnearia. Cafés, casino y restaurantes proporcionaban espacios para el entretenimiento también, como parte importante del ocio ciudadano. El teatro combinaba un espacio didáctico y de entretenimiento, que siendo al aire libre cumplía con las condiciones de una de las características más importantes de estos espacios, la diferenciación con el espacio de la ciudad, cerrado y contaminado.

La inauguración del balneario y espigón fue un éxito, como lo reflejaron dos grandes periódicos del momento. Estos artículos muestran el peso de las ideas de ocio reflejadas en el espacio construido, en este caso en la costa. El entusiasmo con el que el proyecto fue recibido muestra de alguna manera el éxito que tenía este tipo de espacios de ocio, tan o más necesarios en aquel momento como ahora.

Como los dirigentes que debían celebrar la inauguración no llegaron a tiempo, el público no esperó a la ceremonia y se abalanzó sobre el espigón y la playa, no pudiendo ser evacuados ni por la policía montada que intentó vaciar el espigón. Luego de la llegada del Intendente Llambías, Monseñor Alberti y otras figuras políticas, las aguas fueron bendecidas y el balneario fue oficialmente abierto.

*“El público quedó en pleno dominio de las nuevas dependencias. Ocupaban en su totalidad los veredones de la rambla, los jardines de la empalizada, las escaleras del espigón, los paseos exteriores, ofreciendo una nota de conjunto realmente hermosa. Entretanto cinco o seis personas se aventuraban a darse un baño.”<sup>13</sup>*

Es importante mencionar que el proyecto para los baños de la costanera sur, especialmente el espigón, respondió a la necesidad de un gran espacio público cerca del centro de la ciudad.

*“hoy la zona sur de la Capital recibe, en igual proporción que la zona norte, los beneficios de la acción municipal. La nueva zona de baños, construida en los bancos de arena hasta ahora desiertos, es una clara demostración del nuevo orden de las cosas abierto a los barrios del sur. El digno paseo de muestra su elegante silueta al horizonte del Río de la Plata. ¡Que gran espectáculo dará el paseo costero, con sus miles de almas paseando en la ancha avenida que bordea el litoral!”<sup>14</sup>*

Finalmente, un proyecto completo para la costa podría ser utilizado como espacio de ocio, cerca de la ciudad. A pesar de la falta de intención explícita de reforma social en el planteo del proyecto, este proveyó por su ubicación, un lugar de encuentro para diferentes clases sociales en el pintoresco paisaje de la costa.

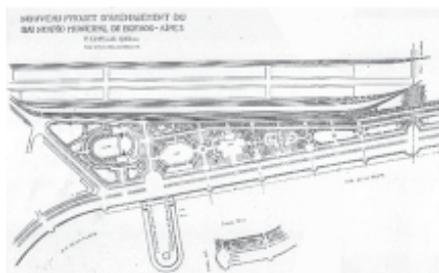
Desde el punto de vista financiero, la inversión hecha en la construcción del espigón y las casillas fue justificada por los beneficios que traería el proyecto que según sus defensores, sería amortizado en 4 años por el alquiler de las tierras.

El desarrollo de la construcción del proyecto no sucedió sin conflictos. En el Concejo Deliberante, responsable de la construcción de las obras del balneario hubo varias discusiones y problemas entre 1919 y 1923. La mayor parte de las menciones del paseo en el Concejo Deliberante se relacionaban con edificios aislados en el área. En 1919 hubo una fuerte discusión con respecto a la pavimentación de la avenida, en la que se acusaba a la empresa constructora de malversación de fondos al utilizar un cemento más débil del que se había acordado, por lo que el pavimento ya se estaba deteriorando rápidamente.

Las discusiones se basaban principalmente en la financiación de las nuevas obras, en la regularización de los comercios ubicados en la zona y en un caso particular el nombramiento de una comisión investigadora del balneario por una acusación de malversación de fondos<sup>15</sup> presentada por el secretario de Obras públicas Quartino.

A partir del año 1923 se empieza a discutir en el Concejo Deliberante sobre la realización de una avenida Costanera. La primera mención es en Noviembre de 1923, en la que se propone la construcción de un sistema de veredas entre el balneario y el muelle de pescadores<sup>16</sup>. Por primera vez aparece un plano en las versiones taquigráficas remitiendo al proyecto presentado. Desde este momento las decisiones sobre la Avenida Costanera toman gran importancia en las Sesiones del Concejo Deliberante.

El 30 de Septiembre de 1924 se presenta todo el presupuesto para la ampliación del balneario<sup>17</sup>, sin mencionar al realizador del proyecto. En diciembre del mismo año se aprueban las ordenanzas correspondientes y en 1925 se inauguran las obras.



En septiembre de 1925 se publica el Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio de la “Comisión de Estética Edilicia”.<sup>18</sup> El proyecto del Intendente Noel, que abarca todo el municipio, incluyendo las Costaneras, diseñadas por el parquista francés Forestier. En la introducción del capítulo de las Costaneras la “Comisión Estética Edilicia” afirma: “ Las condiciones naturales de Nuestra Capital y su propia tradición, aconsejaban el hallar la forma de recuperar su más bella característica, es decir, devolverle su fisonomía de ciudad situada al borde de un gran estuario.”<sup>19</sup>

El proyecto de Costanera de Forestier (fig.05) forma parte de un sistema metropolitano de espacios verdes y libres con una jerarquización que se puede relacionar con el proyecto de Haussmann para París. Este conjunto de notable diseño y forestación tuvo sus años de esplendor y uso intensivo entre 1920 y 1950.

Al cerrar definitivamente el Puerto Madero se cerraron los accesos a la Costanera Sur y se rellenó el río frente a ella para formar lo que es hoy la reserva ecológica. Esta fue la situación hasta fines de los años 80s.

## Notas finales

Gracias a nuevos sistemas de inversión y a la colaboración público privada, la Costanera Sur ha sido restaurada a fines de siglo XX, demostrando el valor que tiene todavía el proyecto de Carrasco. A pesar de que la costanera y balneario ya no tienen acceso directo al agua, por el obstáculo que crea la reserva ecológica, esta área ha vuelto a recibir a miles de visitantes todos los fines de semana y es un lugar de ocio activo y de paseo para gran parte de la población de la zona. El paseo costero, junto a la ciudad, inspiró a los diseñadores y autoridades para la extensión de los espacios públicos del área de Puerto Madero, que en principio estaba planeada para como zona exclusivamente residencial y de oficinas.

El nuevo borde y horizonte de la ciudad es la reserva ecológica, que espera la intervención para crear un verdadero parque urbano frente el río.

## NOTAS

- 1 Literatura relacionada con la grilla de Buenos Aires: Scobie, James R. *Buenos Aires, del centro a los barrios 1870-1910*. Ediciones Solar, "Dimensión Argentina", 1977 Gorelik, Adrián. *La Grilla y el Parque. espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad nacional de Quilmes, 1998. Walter, Richard, *Politics and Urban Growth in Buenos Aires, 1910-1942*, Cambridge University Press, 1994. Aliata, Fernando, *La Ciudad Regular, Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835*, Universidad Nacional de Quilmes, 2006.
- 2 Los censos mostraron una población de 187.126 habitantes en 1869, 663.854 en 1895 y 1.575.814 en 1914.
- 3 Estas áreas están calculadas en base a los mapas originales de Buenos Aires. Para el área aproximada de 1875 fue usado el mapa de Erns Nolte de 1882.
- 4 Actas Taquigráficas de las Sesiones del Concejo Deliberante 18-07-1900. P.770-773
- 5 Carlos Thays (1849-1934) ingeniero paisajista francés. Llegó a Buenos Aires a los 40 años, con una formación con Alphand y André. Se convirtió en el primer director de Paseos de Buenos Aires y el primer miembro de una familia que se ha dedicado siempre al diseño y protección de los parques porteños.
- 6 Adolphe Alphand (1817-1891) was a French Landscape Designer. He was in charge of the park design under the supervision of Baron Eugène Haussmann in the plan for Paris of 1852-1870. Edouard André was Alphand's disciple and took over his post as Director of parks and promenades of Paris.
- 7 Carrasco, Benito Javier, "El Balneario Municipal", 27-12-1925, Recopilación de artículos publicados por el Ing. Benito Javier Carrasco durante los años 1923 y 1926. Buenos Aires, Los Amigos de la Ciudad, 1927.
- 8 Carrasco, Benito Javier, "El Balneario Municipal", 27-12-1925, Recopilación de artículos publicados por el Ing. Benito Javier Carrasco durante los años 1923 y 1926. Buenos Aires, Los Amigos de la Ciudad, 1927.
- 9 Carrasco Benito Javier, "Avenida Costanera de la Capital Federal al Tigre". In *Memoria General del Primer congreso Nacional de Vialidad* (mayo 1922). Buenos Aires, Talleres Graficos Argentinos, 1923.
- 10 Carrasco, Benito Javier, "El Balneario Municipal", 27-12-1925, Recopilación de artículos publicados por el Ing. Benito Javier Carrasco durante los años 1923 y 1926. Buenos Aires, Los Amigos de la Ciudad, 1927.
- 11 Revista de Ingeniería. *Planes Balneario 1919*, No503 Año 23 No 9 Semestre I pg.568-578, No504 Año 23 No10 Semestre I pg.672-677, No505 Año 23 No11 Semestre I pg.729-738.
- 12 Revista de Ingeniería. *Planes Balneario 1919*, No503 Año 23 No 9 Semestre I pg.568-578, No504 Año 23 No10 Semestre I pg.672-677, No505 Año 23 No11 Semestre I pg.729-738.
- 13 "Balneario Municipal. Inauguración Oficial" *La Prensa*. Jueves 12 de Diciembre de 1918
- 14 "Balneario Municipal". *La Razón*, 24 de Diciembre 1926, pg.8
- 15 Concejo Deliberante, Versiones Taquigráficas, 7ª Sesión Ordinaria, 1er Período, 4/2/19, Talleres Gáficos A. Cantiello, 1919. P194
- 16 Concejo Deliberante, Versiones Taquigráficas, 16ª Sesión Ordinaria, 2do Período, 27/11/23, Talleres Gáficos A. Cantiello, 1923. P2576-2578
- 17 Concejo Deliberante, Versiones Taquigráficas, 7ª Sesión Extraordinaria de Convocatoria, 2do Período, 30/9/24, Talleres Gáficos A. Cantiello, 1923. P1214-1221
- 18 Comisión de Estética Edilicia (1925), *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma de la Capital federal*, Intendencia de Buenos Aires, Buenos Aires, Talleres Peuser, 427 p.
- 19 Comisión de Estética Edilicia (1925), *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma de la Capital federal*, Intendencia de Buenos Aires, Buenos Aires, Talleres Peuser, 427 p.