

# Puerto Madero à BUENOS AIRES



Puerto Madero est le premier projet urbain de la capitale de l'Argentine, Buenos Aires. Le projet est localisé sur une ancienne friche portuaire, au cœur du centre économique et politique de la ville et du pays. Ce projet a pour principal enjeu de participer à l'élargissement de la zone centrale de Buenos Aires afin de créer à la fois un nouveau quartier et une façade sur le fleuve, le Rio de la Plata.

## Contexte :

Dès sa fondation, la ville de Buenos Aires rencontra des problèmes pour l'accueil des grands bateaux qui ne pouvaient charger et décharger ce qu'ils transportaient à cause de la faible profondeur du Rio de la Plata. Ainsi les bateaux qui ne pouvaient s'approcher de la côte devaient rester loin d'elle et décharger passagers et marchandises dans de grands charriots ou barques.



*Vue aérienne de l'ensemble de Puerto Madero en 1940, alors tombé en obsolescence*

En 1882, le gouvernement chargea le commandant Eduardo Madero de la construction d'un nouveau port qui apporterait une solution à ces problèmes. Le pays désirait donner une image de « modernité » et le projet Madero, avec des digues, des écluses et des ponts giratoires, atteignait cet objectif. La construction démarra en 1887 et fut complètement terminée en 1897. Cette construction fut un « hit » technologique à l'époque. Ce port déclinait une typologie portuaire classique : les bassins s'étiraient parallèlement au front de ville dont ils étaient séparés de deux avenues à la circulation intense ainsi que par une voie ferroviaire d'accès aux zones portuaires.

Mais dix ans après sa construction et vue l'augmentation de la taille des bateaux, Puerto Madero se retrouva totalement obsolète. Le gouvernement dut alors faire face à la construction d'un nouveau port de darses dentiformes qui donnait cette fois directement sur le Rio. Le résultat est connu actuellement : c'est le Puerto Nuevo, toujours parfaitement opérationnel aujourd'hui.

## ***Les premières initiatives d'aménagement :***

L'idée de récupérer le vieux port et de l'intégrer dans la ville surgit dès les années 1920 à l'occasion des programmes d'embellissement et d'aménagements balnéaires. Elle ressurgit ensuite :

- Dans le plan de Le Corbusier dans les années 1930
- Dans le programme de rénovation de la zone Sud en 1971
- Dans le Schéma Directeur de Buenos Aires en 1972

Les premières études du projet débutent en 1985 dans le cadre d'une convention entre le secrétariat d'Etat aux transports (propriétaire des lieux) et la faculté d'architecture de l'université de Buenos Aires.



*Puerto Madero est coupé du centre historique par son réseau de desserte ferroviaire et par deux avenues très passantes*

## ***Les acteurs :***

Le dispositif clé du projet est la création en 1989 d'une société de développement, dotée du partenariat entre la ville et de l'Etat : la Corporation Antiaguero Puerto Madero S.A. Elle s'est vue confier la maîtrise foncière et la responsabilité de la promotion d'un futur projet d'aménagement pour le secteur.

La corporation lance de nouvelles études dans le cadre d'une seconde convention passée entre Buenos Aires et Barcelone et appelle en 1991 à un concours national d'idées qui sera organisé par la sociedad central de arquitectos et mobilisera les plus importantes agences du pays.



Le projet couvre un polygone de 170 hectares de friches portuaires délimité par un alignement de seize docks sur un axe Nord/Sud et par une avenue paysagère à l'Est.

Cette dernière se prolonge dans le paysage naturel des 400 hectares de la réserve écologique.

Les quatre bassins rectangulaires structurant l'ensemble sont parsemés d'éléments symboliques de l'ancienne activité portuaire (grues, silos...).

*Ci-contre : le programme de réhabilitation des docks a pour contrainte la conservation du patrimoine industriel peu développée en Argentine, et fait de Puerto Madero une opération pionnière*

## Les principes d'aménagement :

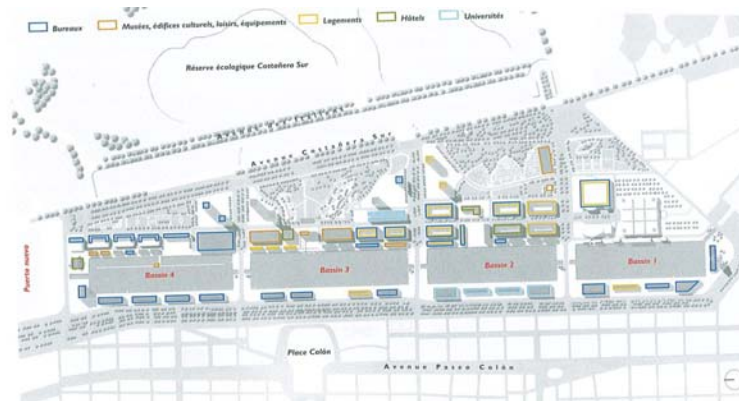
Le programme du concours imposait :

- La localisation d'activités tertiaires et résidentielles
- La préservation des éléments constituant des repères historiques
- L'aménagement d'un accès pour les habitants à la réserve écologique
- De préserver l'identité forte des lieux appelée aussi la « portenidad », c'est-à-dire l'identité portuaire

Mais l'enjeu principal était de rééquilibrer la ville divisée entre le Nord riche et un Sud pauvre et d'y faire un pôle de développement afin de combler des déficits résidentiels et d'équipements.

## Les réalisations :

Le projet en cours résulte d'un compromis entre le projet lauréat et celui d'autres équipes. Le projet urbanise une étroite bande de terrain située entre les bassins et le Rio de la Plata et sur laquelle est créé un grand parc se prolongeant dans la Reserva :



Les liaisons avec la ville se font par des boulevards qui prolongent les ponts encadrant les bassins. Le projet accueille de part et d'autre des grappes de tours de différentes hauteurs, en tout 1,5 millions de m<sup>2</sup> ont été planifiés.

Les docks réhabilités accueillent des bureaux d'activités (informatique, communication, marketing...) des lofts, une université catholique, des cinémas multiplexes. Au rez-de-chaussée on trouve des restaurants ce qui fait de Puerto Madero un important lieu d'attraction touristique.

Il faut ajouter que l'une des caractéristiques de Puerto Madero est la présence de la réserve écologique de Buenos Aires, située sur des terrains gagnés sur le Rio de la Plata dans les années 1970 et 1980. Cette réserve est l'un des plus grands espaces L'attraction touristique est chaque année plus publics de Buenos Aires. Ce n'est pas exactement un parc mais plutôt un pré couvert par la végétation autochtone. De nombreuses activités récréatives y sont développées significative.

*Evolution de 1989 à 1999. Grâce au programme dont une partie est consacrée aux loisirs. Puerto Madero est devenu le principal lieu d'attraction de Buenos Aires.*



### **Bilan :**

Nous pouvons dire que la réhabilitation des docks est un succès car la zone continue à attirer les investisseurs. La ville s'est aussi ouverte à son fleuve, elle attire les visiteurs et offre des promenades nouvelles. La reconversion a donc induit une amélioration certaine de son aire d'influence.

Mais cet attrait à des répercussions négatives sur le projet, on observe en effet aujourd'hui une frénésie architecturale sur la zone et une logique de surenchère où la spéculation immobilière fragilise la stratégie d'interaction avec la ville.

De plus, on a l'impression que le principal enjeu du projet qui était de réduire la fracture entre le Nord et le Sud de la ville n'a pas été atteint. On voit même s'intensifier la fracture. L'accessibilité de Puerto Madero et sa connexion avec la ville reste donc un problème crucial, non résolu à ce jour. Le projet reste déconnecté du reste de la ville par la circulation intense des deux avenues Nord/Sud et par la voie de chemin de fer.

En conclusion, nous pouvons dire que Puerto Madero est davantage le moteur d'une réorganisation spatiale en front de fleuve pour la ville et la façade métropolitaine qu'une réelle interaction avec la ville.

