



## Puerto Madero entendido como ícono de la Buenos Aires contemporánea (1991-2012)

**Jimena Ramírez Casas.** Antropóloga de la Universidad de los Andes de Colombia y candidata a doctora en Ciencias Sociales, de la Universidad de Buenos Aires. Secretaria Cátedra Libre, Espacio Público y Sociedad, Universidad Nacional de La Plata. Argentina. Correo electrónico: jimenaramirezcasas@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2079-2124

**Recibido:** Mayo 02, 2016.

**Aprobado:** Septiembre 30, 2017.

**Publicado:** Octubre 27, 2017.

**Acceso abierto:** Reconocimiento 4.0 (CC BY 4.0)

[http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es\\_ES](http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es_ES)



**Nota:** El presente trabajo se deriva de la investigación realizada entre 2010 y 2015, para la tesis de Doctorado en Ciencias Sociales, de la Universidad de Buenos Aires, que se encuentra en su fase final.

**Conflicto de intereses:** La autora ha declarado que no existen conflictos de intereses.

### Resumen

El presente trabajo reconstruye la configuración urbana del barrio Puerto Madero (Buenos Aires), bajo el proyecto de renovación y rehabilitación, haciendo especial énfasis en la retórica del patrimonio, asociada a la recuperación del espacio público. El propósito es dar cuenta del proceso de transformación urbana que se convirtió en emblema del urbanismo neoliberal, en Buenos Aires y en su área metropolitana, señalando los cambios en las políticas de planificación, de gestión del suelo urbano y de sus evidentes efectos en el territorio. Con el objetivo de reflexionar sobre la construcción social del espacio público en la capital argentina, se planteó una investigación de corte cualitativo, partiendo del caso particular del barrio porteño.

**Palabras clave:** renovación urbana, especulación del suelo, espacio público, grandes proyectos urbanos, patrimonio inmobiliario, Buenos Aires – Argentina.

## **Puerto Madero understood as an icon of the contemporary Buenos Aires (1991 – 2012)**

### **Abstract**

The present work reconstructs the urban configuration of the neighborhood of Puerto Madero (Buenos Aires), under the project of renovation and rehabilitation, with special emphasis on the rhetoric of the heritage, associated with the recovery of public space. The purpose is to account for the process of urban transformation that became an emblem of neoliberal urbanism in Buenos Aires and its metropolitan area, pointing to changes in planning policies, urban land management and their evident effects on the territory. With the objective of reflecting on the social construction of public space in the Argentine capital, a qualitative research was proposed, with the objective of reflecting on the social construction of the public space, starting from the particular case of the Buenos Aires neighborhood.

**Keywords:** urban renewal, soil speculation, public space, large urban projects, real estate assets, Buenos Aires – Argentina.

## **Puerto Madero entendeu como ícone do Buenos Aires contemporâneo (1991 – 2012)**

### **Resumo**

O presente trabalho reconstrói a configuração urbana do bairro de Puerto Madero (Buenos Aires), sob o projeto de renovação e reabilitação, com ênfase especial na retórica do patrimônio, associada à recuperação do espaço público. O objetivo é explicar o processo de transformação urbana que se tornou um emblema do urbanismo neoliberal em Buenos Aires e sua região metropolitana, apontando mudanças nas políticas de planejamento, manejo da terra urbana e seus efeitos evidentes no território. Com o objetivo de refletir sobre a construção social do espaço público na capital argentina, foi proposta uma pesquisa qualitativa, a partir do caso particular do bairro de Buenos Aires.

**Palavras chave:** renovação urbana, especulação de solo, espaço público, grandes projetos urbanos, ativos imobiliários, Buenos Aires – Argentina.

## Transformaciones urbanas recientes en Buenos Aires

En la mitología argentina, Puerto Madero siempre será un símbolo del menemismo ostentoso que le dio vida cuando hasta los yuyales costeros se podían convertir en materia privatizable.

Lo llamaban Puerto Cavallo, la sede oficial de la frivolidad y el derroche (Daiha, 2014, p. 11).

Puerto Madero ha sido considerado insignia de las transformaciones ocurridas en el Área Metropolitana de Buenos Aires, durante la última década del siglo XX. Desde las Ciencias Sociales y el Urbanismo, cuando se puntualizan los efectos espaciales de las medidas económicas neoliberales, tanto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), como en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), la intervención urbanística Puerto Madero rápidamente aparece como el prototipo de la nueva urbanización, junto con el surgimiento en las periferias de los barrios cerrados –suburbanización–, las torres jardín y la gentrificación de algunas zonas de la ciudad (El Abasto, San Telmo, entre otras). Autores disímiles, desde diferentes perspectivas disciplinarias, han explorado esta cuestión (Novoa, 2005; Gutman y Hardoy, 2007; Abba, 2008; Svampa, 2008; Garay, 2011; Cuenya, Novais y Vainer, 2012; Garay, Wainer, Henderson y Rotbart, 2013).

En un reciente ensayo sobre el proceso de especulación inmobiliaria, Massuh toma como punto de partida de su análisis la especulación, entendida como el eje de la urbanización reciente del AMBA; la renovación/revitalización del antiguo Puerto de Buenos Aires es definida como la operación fundante de lo que llama “El robo de Buenos Aires”. Para la ensayista, Puerto Madero simboliza el principio del fin del espacio público de la ciudad, al estar originado en un proyecto que busca la obtención de rentas extraordinarias, usurpando suelos públicos. “Se interpretó que Puerto Madero era el emblema de un nuevo tipo de urbanización: la ciudad de enclaves, es decir, no de barrios integrados como tradicionalmente era Buenos Aires” (2014, p. 34). A lo largo de su exposición, Massuh afirma que la única finalidad de la operación inmobiliaria fue

estimular inversiones para mantener el valor del dinero. Sus críticas pretenden no dejar fisuras argumentativas. Entrevistada por Pertot, afirma:

[La gestión privatizadora de la ciudad] empezó con Puerto Madero, que fue la bomba atómica que signó lo que se iba a construir después. Por decreto, privatizaron 170 hectáreas de la ciudad, que nos pertenecían a todos. *No tenemos acceso al río, no hay escuelas, no vamos a comer ahí porque es muy caro.* Empezó con Puerto Madero y eso legitimó lo que vino después: los countries (2014, s.p) [Letra cursiva sugerida por el autor del artículo].

En su análisis, recuerda que la gestión (comercialización y urbanización) de los terrenos portuarios no generó ganancias para las arcas de la ciudad y señala, de forma crítica, las decisiones políticas que llevaron a priorizar este proyecto de renovación urbana por encima de otras necesidades:

Ahora bien, cabría preguntarse si en una ciudad como la de Buenos Aires, necesitada de vivienda social y espacios verdes más que ninguna otra en el país, es lícito sacrificar 170 hectáreas urbanas solo para que unos cuantos inversores puedan mantener el valor de su dinero. Porque otro beneficio no le genera Puerto Madero a la ciudad. Ni siquiera la calidad arquitectónica de sus construcciones por más estrella que sea el arquitecto contratado (Massuh, 2014, p. 39).

Concuerdo con el punto inicial de su argumentación; la especulación inmobiliaria ha sido el motor que impulsó la urbanización del AMBA, durante buena parte de los últimos cuarenta años. Considero que, al menos en lo que respecta a Puerto Madero, los argumentos están teñidos de prejuicios y, ante el afán de comprobar sus hipótesis, la autora deja de lado algunos datos y, para confirmar sus prejuicios, confiere entidad como herramientas analíticas a los imaginarios y estigmas (que forman parte del discurso nativo y están lejos de ser categorías analíticas) sobre los que se cimienta la configuración urbana de Puerto Madero.

En las páginas de su obra, Massuh duda de la “existencia del barrio como tal”, en tanto que se apoya y repite la idea arraigada en el lugar común, de que allí no vive nadie, en virtud de

que su concepción fue más una inversión en abstracto: hace referencia a que los dueños de las propiedades son, en su mayoría, extranjeros que ni siquiera están radicados en el país y que participan del giro internacional de capitales, que buscan inversiones rentables, en lugares donde no se hagan demasiadas preguntas, ni se cuestione el origen de los fondos. De allí, a afirmar que Puerto Madero funciona como un “lavadero de finanzas” existe un trecho muy corto.

En sintonía con las tendencias que critican a la ciudad postmoderna, Massuh cuestiona esta forma de crecimiento de la ciudad, pues en su criterio no representa ni respeta la “esencia” de la identidad porteña, afirma que el alma de la ciudad de Buenos Aires se está perdiendo: “El resultado es que nuestra ciudad es «el marketing de lo que alguna vez fue»” (Kiernan, 2014).

## Puerto Madero y el valor de cambio del suelo urbano

Durante la reestructuración capitalista de los años 90, en el “proceso radical de desposesión/acumulación”, en virtud de los cambios de usos del suelo, grandes extensiones de tierra fueron incorporadas al desarrollo urbano. Este suelo, antes industrial, portuario y/o de servicios, se destinó a usos comerciales o residenciales, sin considerar siquiera la posibilidad de que estos Grandes Proyectos Urbanos (GPU) formaran parte de una alternativa redistributiva. Es revelador que, si bien algunos de estos GPU son financiados con dineros de origen privado, no se ejecutan sin una gran intervención pública:

[...] como lo es la reducción de las exigencias de las ordenanzas urbanas, de todo tipo, la implementación de las normativas ad hoc, exenciones tributarias, etc., etc. Son opciones del aparato público –esto es, normas que impone un sector de la sociedad, no leyes de la Naturaleza- [...] (Rodríguez, 2012, p. 9).

En Buenos Aires, el proyecto de renovación urbana encarado en las 170 hectáreas del antiguo puerto, constituye un GPU representativo. En el Plan de Desarrollo Urbanístico de Puerto Madero

se exalta, no sólo la creación de más espacio público, sino también la escala de su transformación: esta operación implica una metamorfosis de revitalización/rehabilitación de un espacio público degradado. Se reivindica así, la gestión privatizadora del Estado neoliberal sin dejar de subrayar la tendencia al deterioro generalizado que significan los desplazamientos de centralidades: “la pérdida de valor de las localizaciones y la sustitución de las actividades [...], la transformación de los antiguos edificios en viviendas precarias, y la disminución de control social sobre el espacio público” (Garay, 2011, p. 97). Así, el Proyecto de Puerto Madero buscó reciclar áreas y edificios, para adecuarlos a funciones distintas, y planificar proyectos que conjugaran edificios patrimoniales y modernos.

El discurso sobre la recuperación del espacio público se articula con las retóricas historicistas en las que, según Muñoz, se inscribe la renovación del área portuaria de Buenos Aires:

Desde el punto de vista del proyecto, la retórica historicista ocupa un papel importante en el planteamiento de la intervención [...] La recuperación del puerto como escenario urbano se vestía así con elementos histórico-identitarios que asimilaban la operación a una solución de continuidad entre un pasado idealizado y un presente que empezaba ya a verse agitado por la maquinaria urbana especulativa (2008, p. 141).

En 1991, el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires aprobó una norma de protección patrimonial que estableció pautas de preservación para el ámbito de los dieciséis edificios de ladrillo rojo, construidos entre 1900 y 1905, y que constituyen un prototípico conjunto de arquitectura utilitaria inglesa. La refuncionalización edilicia se atuvo a las condiciones normativas, respetando los materiales y las fachadas originales. De igual manera, en el diseño de los paseos peatonales y en las cabeceras de los diques, se emplearon materiales y artefactos del viejo puerto. Estas acciones, junto con la iluminación y la pintura de las grúas, configuraron una estrategia evocadora del espíritu portuario. El propósito de la reconversión, explicitado en el Plan Maestro

sino ya incorporado a la historiografía oficial de la ciudad; cuyos objetivos buscaron entre otros, desarrollar una nueva relación de la ciudad con el río por medio del puerto, hacer definitivamente de la costanera sur un espacio verde recreativo, crear un nuevo centro comercial, social y cultural en la ciudad (Ramírez, 2014).

Algunas posturas sobre la intervención en Puerto Madero sostienen que su beneficio para el conjunto de la sociedad es más que evidente, al considerar que su ejecución aportó a la comunidad mejoras en la calidad del espacio público, revalorizó el patrimonio construido y renovó el paisaje urbano:

El barrio de Puerto Madero tiene una particular historia porque se integra a la trama urbana a partir del proyecto de rehabilitación de las zonas portuarias en la década de 1990. Hasta entonces silos abandonados formaban parte del paisaje habitual de los porteños que no tenían acceso a ese sector de la costa (Condoleo, 2012, p. 17).

En la ejecución del Plan Maestro, destaca la protección de la imagen de los espejos de agua, la preservación estructural de los galpones, la puesta en valor –e integración paisajística– de las grúas y silos. “La idea de legado, que aparece en esta formulación propone como criterio de evaluación de los beneficios sociales de un proyecto de este tipo, el valor de preservar, de poner en valor o incluso resignificar un espacio” (Garay, 2011, p. 101). Pero, sobre todo, se remarca la recuperación del acceso al río y la vista a la costa, y la generación de un polo de atracción turística sostiene que una de las más apreciables consecuencias de la rehabilitación portuaria radica en la exitosa reinserción del territorio en el mercado y en el aumento de valor, reflejados en el incremento de los precios inmobiliarios. Asimismo, Garay considera que la no utilización de terrenos urbanos centrales abandonados, implica un pasivo equivalente a la renta mensual. “Demostrada la existencia de una renta potencial que se desperdicia, el eje de la discusión se traslada, y el problema pasa a ser el diseño del instrumento más adecuado para capturarla” (2011, p. 101).

Por otro lado, existen opiniones en contra y resistencia que se hacen evidentes, a medida que se ponen en práctica las intervenciones urbanísticas. En 2007, el especialista en cascos históricos, Goycoolea-Prado, manifestó su oposición, en algunas reflexiones específicas, frente a la intervención urbana en Puerto Madero; opiniones que, dicho sea de paso, comparto absolutamente, como la desvinculación de Puerto Madero con el resto de la ciudad “a Puerto Madero no se llega, hay que ir”, y la ruptura con el paisaje tradicional de la ciudad, el horizonte y el río, que supone la aparición de las torres frente a la Reserva Ecológica:

[...] lo que me parece un disparate, es la aparición de las torres frente a la Reserva Ecológica, que rompen el paisaje tradicional de la ciudad, el horizonte y el río. Han roto la imagen histórica. En definitiva, es una privatización del paisaje, que es un bien público (Videla, 2007).

Esta mirada crítica va en consonancia con el análisis de Svampa, quien, al considerar a Puerto Madero como metáfora del progresismo, resalta su carácter excluyente:

La evolución y actual fisonomía de Puerto Madero constituye efectivamente una metáfora del progresismo que, lejos de apuntar a un futuro de “inclusión”, [...] el barrio expresa la contundente concentración de la riqueza, amplificada en los 90 y consolidada en estos últimos años, al tiempo que ofrece una cierta flexibilización de las fronteras [...] (2008, p. 284).

En efecto, a la lista de críticas que acumula Puerto Madero, se agrega el riesgo ambiental, representado no solo por la cercanía del cementerio de automóviles en el obrador que limita la Reserva Ecológica de la Costanera Sur, con el barrio Rodrigo Bueno; también es importante recalcar que el barrio está ubicado en el área de influencia, no solo del polo petroquímico Dock Sud, la desembocadura del Riachuelo y, a pocos kilómetros de la Central Costanera (central termoeléctrica de gran tamaño). Tampoco sobra recordar la inestabilidad del terreno, fruto de haber sido ganado al Río de La Plata y la latente amenaza de inundación.

## Puesta en valor del antiguo puerto: la refuncionalización

Lorenza llevó a Mateo a pasear por Puerto Madero, a la orilla del río, un lugar de moda, iluminado y resplandeciente, lleno de gente, de cafés y restaurantes. Le contó que antes aquello había sido el puerto, el puerto de Buenos Aires, y que ahí había tenido ella reuniones clandestinas con los estibadores. Laura Restrepo (2009).

La renovación de Puerto Madero buscó alta rentabilidad económica. El paso del valor de uso al valor de cambio del patrimonio, ha permitido que sea presentado –el patrimonio– como un recurso para el desarrollo económico, unido al inevitable turismo. “El proceso de patrimonialización que ha sido devorador de recursos económicos y simbólicos ha encontrado un nuevo vademécum en la supuesta rentabilidad que se podría obtener de él mediante la «puesta en valor»” (González, 2012, p. 12). En este contexto de producción y de valoración del suelo, la Operación Puerto Madero preserva las grúas del antiguo puerto “como memoria de la actividad portuaria [reforzando] la función simbólica de la operación con un elemento de infraestructura, que deviene en ícono de la reactivación económica que propugna el proyecto” (Nuñez y Ruiz de Gopegui, 2013, p. 109).

Buenos Aires es una ciudad vinculada con el agua, a través de su puerto sobre el Río de la Plata, en cuya costa nació, creció y se desarrolló, aun cuando paradójicamente suele ser descrita como una ciudad de espaldas al río. Su primer puerto estuvo ubicado en La Boca del Riachuelo y se mantuvo durante décadas. Recién a finales del S. XIX se construyó el Puerto completo –diseñado por E. Madero– cuya obra se llevó a cabo entre 1887 y 1898.

Puerto Madero no sólo ocultó la visión del río, sino que trazó una frontera entre la ciudad y el río. El esfuerzo para la construcción de Puerto Madero no sirvió de mucho. En poco más de una década, el tamaño de los barcos hizo que las instalaciones se quedaran chicas. Entonces, en 1914, se empezó otra ampliación hacia el Norte,

con el esquema de dársenas abiertas que había propuesto en su momento L.A. Huergo<sup>1</sup>.

Hacia 1916, se trazó la avenida Costanera, uno de los paseos predilectos de los porteños y se creó el Balneario Municipal. Inaugurado en 1925, el nuevo puerto, que aún sigue en uso, empujó al antiguo a un destino de desidia y abandono. Desde entonces, se sucedieron planes para reinsertar Puerto Madero al tejido urbano, considerando su ubicación estratégica, su extensión y su nexos con el borde costero.

A finales de los años ochenta del S.XX, el sur de la ciudad acusaba un inexorable deterioro y sufría un acelerado proceso de desvalorización. Ya recuperada la democracia, se promovieron debates y proyectos, como los realizados en ocasión del Concurso Ideas Urbano-Arquitectónicas para Buenos Aires, conocido como “20 ideas”, con el propósito de idear intervenciones significativas, en términos arquitectónicos, no sólo en Puerto Madero sino en otros vacíos urbanos. El ejercicio para el “vacío” Puerto Madero se identificó en el caso del puerto como “Ensanche Área Central y Costanera”, en clara continuidad con el proyecto urbano ejecutado durante la dictadura.

Algunas de las principales intervenciones urbanas de este período estuvieron encaminadas a ejecutar obras de “mejoramiento” en la movilidad urbana, autopistas, ensanches y estacionamientos. En cuanto procesos urbanos, estas intervenciones significaron incentivar la utilización del automóvil individual; su ejecución implicó la demolición de miles de viviendas y, por consiguiente, una aguda ruptura de la trama urbana de los barrios, consolidando, además, nodos de contaminación ambiental (del aire, visual y sonora) en zonas residenciales.

Para Gorelik (2011), la decisión de intervenir no interviniendo en el puerto cuestionaba, no sólo el diagnóstico desarrollista, sino resaltaba el hecho de que las 20 ideas se realizaran sin disponer de un nuevo diagnóstico general sobre la ciudad. De esta manera, el área se convirtió en escenario

<sup>1</sup> Luis A. Huergo fue el primer ingeniero argentino graduado en el país. Tuvo a su cargo numerosos proyectos, se destaca su polémica con E. Madero por el diseño del puerto de la ciudad de Buenos Aires.

privilegiado para desplegar las estrategias que se expandían en el mundo: la revalorización, la recuperación y el reciclaje del patrimonio histórico urbano, y simultáneamente, el ecologismo. Puerto Madero fue, entre 1985 y los primeros años 90, uno de los temas privilegiados, como ejercicio académico arquitectónico.

Cuando en el año 1989, los Estados nacional y municipal tomaron las decisiones políticas, en el marco de las políticas neoliberales, para ejecutar el plan de renovación urbana –que en la práctica fue un negocio inmobiliario millonario– a través de un decreto presidencial, se suscribió el convenio de creación de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., cuyo propósito estuvo encaminado a la planificación y ejecución del proyecto urbano, que afectaría las 170 hectáreas de suelo urbano, que por obra y gracia de estas decisiones, a la postre se convirtió en el barrio 47, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Si bien el proyecto de renovación urbana buscó resaltar, simbólicamente, la memoria e historia portuarias, estuvo signado por una suerte de descontextualización y, en algunos casos puntuales, por un “vaciamiento de contenido” o banalización. Así, el patrimonio industrial –eminentemente utilitario– se refuncionalizó para ser un mero decorado, despojando los elementos portuarios de su función: las grúas ya no cumplen con su cometido y actúan como elemento estético, evocador del puerto. De la misma manera, los edificios que, en tiempos pretéritos eran estampas de la economía productiva pujante identificada en la metáfora “el granero del Mundo”, pasados por el tamiz de la renovación urbana y la inversión inmobiliaria, terminan convertidos en hoteles y distritos turísticos, testigos del cambio de matriz económica: donde antes había granos, ahora hay consumidores:

En las ocho cuadras que tenemos están los dos edificios más emblemáticos de la Argentina Potencia: eran los silos graneros que le daban de comer al mundo. De alguna manera me pertenecen y forman parte de este barrio que estamos haciendo. La idea sobre estos edificios es la de recuperar el valor que existía como actitud en la ciudad en el momento en que esto crecía. Todo se hacía con una visión de mucha grandeza. De

alguna manera, yo tomando este mismo valor y esa misma actitud y esa visión de conexión con el futuro y teniendo la suerte de tener en mis manos estas ocho cuadras para desarrollar estos edificios, tengo la misión de hacer las cosas como se hacían entonces, pensando en reescribir la historia y, de alguna manera generando otro ritmo que pueda ser inspirador del despertar general (Becerra, 2007, p. 115).

La operación Puerto Madero, precisamente, hace referencia al pasado y al futuro, en su paisaje urbano revitalizado. Por un lado, como símbolo de la antigua actividad portuaria y por otro, como signo de reactivación de la zona, en su oferta de espacios públicos, equipamientos e infraestructuras destinadas al consumo cultural. En línea con el contrapunto entre lo local y lo global, que señala González (2012), respecto al patrimonio y a la polémica que incluye la deconstrucción de las autenticidades.

La intervención inmobiliaria de Puerto Madero no concluye en la obra construida; el propósito claro de reactivación económica y producción de espacio público se condensa en una nueva imagen de la ciudad. Así, el barrio más nuevo de la ciudad ya dejó de ser novedoso y está incorporado a la dinámica urbana porteña. El proceso de consolidación urbana no ha estado libre de polémicas y discusiones, aún por parte de sus gestores: “Puerto Madero, el barrio más nuevo de la ciudad, ya es antiguo”. Es el veredicto de Roberto Converti, arquitecto y urbanista a cargo del planeamiento porteño, en el marco del proceso de autonomía de la ciudad, allá por 1996, y quien también presidió la Corporación Puerto Madero, entre 2000 y 2002.

Con más de 25 años, ya no forma parte de la modernidad de Buenos Aires. Las normas urbanas se aprobaron entre 1993 y 1997. En sus distintas fases, el plan maestro se pensó en 1991 y se fue concretando con el paso del tiempo. El problema es que se le exige más, cuando en realidad se trata de un proyecto que cumplió con los objetivos de una época y que hoy ya no tiene más cosas que aportar. Eso es lo paradójico del barrio: todo el frente costero sur está muy maltratado, se crearon asentamientos, hay plazas de estacionamiento de



camiones en la vía pública, la zona portuaria sin uso está tugurizada, los bordes de la dársena sur no tienen calidad alguna, en Retiro se consolidó la Villa 31 y la autopista no se hizo. En términos de proyecto en sí mismo, Puerto Madero cumplió. Pero, en términos de valor urbano, el saldo es negativo (Obiol, 2013).

De todas maneras, no sobra insistir en que esta transformación urbana está destinada a asegurar un tipo de circulación y a dar una imagen acogedora y prestigiosa, una imagen fundamentalmente concebida para atraer el capital, las inversiones y los turistas. Los señalamientos del carácter excluyente de Puerto Madero y la segregación espacial generada por la intervención urbana, se ven reforzados en el debate suscitado por la cercanía de un asentamiento informal.

## Estados empresarios: La Corporación Puerto Madero

Una de las cuestiones destacadas de la operación de renovación urbana de Puerto Madero es que su ejecución supuso la asociación público-privada, en el seno del Estado. En el marco del “nuevo paradigma empresarial” o la culminación del *entrepreneurialism*<sup>2</sup>, esto tiene nombre propio: la Corporación Antiguo Puerto Madero SA (CAPM-SA), forjada como una empresa urbanizadora estatal, bajo la forma de una sociedad anónima, que se rige por las leyes del derecho privado:

Eso significa que las actividades de la Corporación están reguladas por una ley nacional que controla a las sociedades comerciales privadas. No le corresponden de manera automática a la Corporación las normas sobre gestión ni los sistemas de control de la administración pública. Es decir, que la Corporación no está obligada a informar sobre el manejo de sus recursos (Cuenya y Corral, 2011, p. 34).

Con el objetivo de promover el desarrollo urbano del antiguo puerto de Buenos Aires, sin superposición de competencias y unificar las dis-

tintas intervenciones. El 12 de noviembre de 1989 se formó la Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPM), integrada en partes iguales por el Estado nacional y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires –hoy Gobierno de la Ciudad-. El dominio de las 170 hectáreas estatales fue transferido a la Corporación, mientras que desde la Municipalidad se generó el proyecto para urbanizarlas.

La CAPM quedó bajo la responsabilidad de un directorio de seis miembros, cuatro en representación del Gobierno Nacional y dos en representación del Gobierno de la Ciudad. Creada para administrar las condiciones de planificación y de urbanización del suelo, el propósito de la CAPM se basó en reconvertir el área, para rescatarla de la desidia y el deterioro, recuperar la relación con el río, incorporando áreas verdes de carácter público para el esparcimiento, estimular la función residencial y alojar actividades terciarias que requieren ubicación central.

Así mismo, la CAPM planificó una reinversión de los beneficios económicos en la construcción de infraestructura: redes de servicio, nuevos espacios públicos, como una de las condiciones de realización del proyecto y la consecuente rentabilidad global del emprendimiento, donde se equilibrarán los fragmentos “rentables” y “no rentables” (Ramírez, 2011).

Como la mayoría de proyectos de revitalización/renovación, la operación Puerto Madero se pensó como una oportunidad de optimización de ganancias inmobiliarias, poniendo en valor un área de la ciudad que se encontraba fuera del mercado, generando un proceso de interacción inédito entre los sectores público y privado. La Corporación subvencionó, con dineros públicos, a inversores privados y consumidores de ingresos altos, incluyendo en este universo un abanico de empresas y agentes que obtuvieron enormes beneficios, mediante prácticas especulativas de suelo urbano. Aun cuando no hay que olvidar que “la aplicación de los dividendos públicos para usos sociales, con fines redistributivos, tal como estaba originalmente previsto, no se concretó” (Cuenya y Corral, 2011, p. 44).

Desde la perspectiva financiera, el proyecto urbano fue claramente exitoso para el sector privado, aun cuando el sector público no obtuvo

<sup>2</sup> *Entrepreneurialism*: voz inglesa que hace referencia a la gestión de negocios. En este caso de análisis, el uso se refiere a los negocios inmobiliarios.



retorno de la inversión realizada en el terreno. Algunos analistas afirman que la operación Puerto Madero incluyó transferencias de ganancias para mejorar la infraestructura de la zona sur: “puntualmente se operó con el proyecto de intervención en San Telmo, preservando fachadas y mejorando aceras, con la intención de mejorar su imagen como centro de atracción de turismo internacional” (Murillo, 2004, p. 19).

En este sentido, no parece un disparate afirmar que el éxito de la operación está en duda, merced a la falta de participación ciudadana, a la nula generación de soluciones habitacionales y al escaso nivel de equipamientos públicos; lo anterior, sumado a la no recuperación de plusvalías urbanas, amén de la generación de un fragmento urbano aislado de la ciudad.

## Reflexiones finales

Este trabajo alude a uno de los grandes proyectos urbanos que se propagan en las ciudades contemporáneas, gracias al influjo de la globalización. Describe las operaciones de renovación urbana de iniciativa pública, mediante las que espacios relegados de la ciudad se transforman en nuevas centralidades. El análisis se apoya en la experiencia argentina de la renovación urbana de Puerto Madero, en la ciudad de Buenos Aires, planificada y ejecutada durante las dos últimas décadas (1991-2012). Con base en el análisis que se llevó a cabo, para enriquecer, la tesis doctoral, se da cuenta del proceso mediante el que Puerto Madero se convirtió en emblema de las transformaciones urbanas del área metropolitana de Buenos Aires. Teniendo siempre en cuenta que dichas transformaciones están signadas por el neoliberalismo, en la economía, con sus consecuentes cambios en las políticas de planificación, en la gestión del suelo urbano y en los evidentes efectos que tienen en el territorio.

La configuración urbana de Puerto Madero forma parte de un proceso complejo, cuyas pistas hemos tratado de reconstruir. En esta instancia, hemos dado cuenta del surgimiento de Puerto Madero como barrio, bajo la perspectiva que enmarca el proceso de renovación urbana del

antiguo puerto de Buenos Aires, en la tendencia global de refuncionalización de espacios relegados, en clave de rehabilitación urbana, apoyada en las consideraciones conceptuales desarrolladas en torno a los Grandes Proyectos Urbanos (GPU).

El proyecto de renovación urbana de Puerto Madero está sustentado en la rehabilitación del área portuaria, con un propósito de reactivación económica, al incorporar suelo urbano –con su respectiva renta–, generar plusvalía y justificar el proceso con argumentos anclados en la retórica patrimonial.

En este sentido, considerando el carácter de nueva centralidad atribuido a Puerto Madero y el modelo de refuncionalización de barrios que ilustra y que se pretende replicar en diversos suelos del AMBA, es importante señalar las especificidades del caso y, de esta manera, marcar las diferencias y la relación de continuidad que existe con el resto de la ciudad.

Es importante señalar que este acercamiento analítico se complementa con la fase empírica de la investigación, que estará apoyada en los datos construidos a partir del trabajo de campo etnográfico. De esta manera, se aspira a tener una perspectiva más amplia de las implicaciones del proyecto de renovación urbana del antiguo puerto de la capital argentina en el territorio, así como las diferentes formas de apropiación y uso del espacio en el nuevo barrio porteño.

Por último, no sobra recordar que esta investigación aspira a inscribirse en las líneas de trabajos que consideran al capitalismo transnacional como elemento estructurador dentro de la lógica de desarrollo urbano y, como tal, alude a un proceso radicalizado de segregación. En el aspecto espacial, sugiere la desconexión física de las ciudades actuales, una discontinuidad que es producto del establecimiento de barreras o bordes materiales, cuyo propósito es tanto limitar la libre circulación, como distanciar territorios y grupos urbanos.

## Referencias

- Abba, A. P. (2008). La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales. *Centro-H*, (2), 73–88.

- Becerra, J. J. (2007). Catorce minutos con Alan Faena. En "Grasa. Retratos de la vulgaridad argentina" (1a ed., pp. 106-123). Buenos Aires: Planeta.
- Condoleo, S. (2012). Puerto Madero. En *Un mercante español en el Puerto de Buenos Aires. Historias y Hallazgos en Puerto Madero* (1a ed., pp. 17-25). Buenos Aires: Dirección General Patrimonio e Instituto Histórico.
- Cuenya, B. y Corral, M. (2011). Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *EURE*, 37 (1083), 25-45.
- Cuenya, B., Novais, P. y Vainer, C. (2012). *Grandes Proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña* (1a ed.). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Daiha, A. (2014). *Puerto Madero: El Barrio del Poder*. Nuevo Madero. Disponible en [http://www.nuevopuertomadero.com%20Puerto\\_Madero%3A\\_El\\_Barrío\\_del\\_Poder&page=ampliada&id=1367](http://www.nuevopuertomadero.com%20Puerto_Madero%3A_El_Barrío_del_Poder&page=ampliada&id=1367)
- Garay, A. (2011). Las lecciones aprendidas a lo largo de 20 años. *Revista de La Sociedad Central de Arquitectos*, 242, 96-103.
- Garay, A., Wainer, L., Henderson, H. y Rotbart, D. (2013). *Puerto Madero: a Critique*. LandLines. Disponible en <http://www.lincolninst.edu/publications/articles/puerto-madero>
- González, J. A. (2012). *El malestar en la cultura patrimonial. La otra memoria global (Primera)*. Barcelona: Anthropos.
- Gorelik, A. (2011). Las ideas urbanísticas en la década de 1980 en Buenos Aires. Una historia del concurso para Puerto Madero. In *Correspondencias: arquitecturas, ciudad, cultura* (1a ed., pp. 205-263). Buenos Aires: Nobuko.
- Gutman, M. y Hardoy, J. E. (2007). *Buenos Aires 1536-2006. Historia urbana del Área Metropolitana*. Buenos Aires: Infinito.
- Kiernan, S. (2014, octubre 14). *De robos y otras venalidades*. Suplemento M2-Página 12. Buenos Aires. Disponible en <http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/m2/10-2809-2014-10-18.html>
- Massuh, G. (2014). *El robo de Buenos Aires* (1a ed.). Buenos Aires: Sudamericana.
- Muñoz, F. (2008). *Urbanización*. Barcelona: Gustavo Gili, SL.
- Murillo, F. (2004). *Nuevos enfoques público-privado de intervención urbana en la era de la globalización*. Buenos Aires Sur: ¿Hacia más fragmentación? Buenos Aires.
- Novoa, G. (2005). Puerto Madero: un proyecto bisagra. In M. Welch Guerra (Ed.), *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes* (1a ed., pp. 203-234). Buenos Aires: Biblos.
- Núñez, T., Ruiz de Gopegui, G. (2013). Génesis de un proyecto: Puerto Madero, Buenos Aires. *Revista de Antropología Iberoamericana*, (9), 103-119. Disponible en [http://www.riurb.com/n9/09\\_06\\_NunezGopegi.pdf](http://www.riurb.com/n9/09_06_NunezGopegi.pdf)
- Obiol, L. (2013). *Rascacielos de Puerto Madero: ¿una promesa incumplida? Apertura*.
- Pertot, W. (2014, diciembre 22). "Echan a la clase media de la ciudad" Entrevista a Gabriela Massuh. Página 12. Buenos Aires. Disponible en <http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-262464-2014-12-22.html>
- Ramírez C, J. (2011). *La Reconversión de Puerto Madero* (Buenos Aires - Argentina). Portus Plus, 2.
- Ramírez C, J. (2014) *El patrimonio como artificio para la renovación urbana de Puerto Madero: tretas inmobiliarias del neoliberalismo en la capital argentina*. El Canelazo de la Ciudad N° 2 Revista Electrónica Grupo de Investigación Social y Colectiva "Derecho a la Ciudad", Maestría de Estudios Urbanos de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO - Ecuador.
- Rodríguez A, A. (2012). *Los grandes proyectos urbanos "Mirá lo que quedó..."* En B. Cuenya, P. Novais, & C. Vainer (Eds.), *Grandes proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña* (1a ed.). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Svampa, M. (2008). *Puerto Madero, como metáfora del progresismo*. In *Cambio de época. Movimientos sociales y poder político*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Videla, E. (2007, junio 30). "Las torres son el prototipo de una ciudad neoliberal". Página 12. Buenos Aires. Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/reportajes/25-87381-2007-06-30.html>