

portusplus

Restructuring Puerto Madero, Buenos Aires

Jimena Ramírez Casas

Antropóloga, Núcleo de Estudios Sociales sobre Moralidades, Instituto de Altos Estudios Sociales (IDAES), Universidad Nacional de San Martín (UNSAM)
jimenamirezcasas@gmail.com

The Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. was created on 1989.

Its principal objective was the urbanization of the area surrounding the old port. One hundred and seventy hectares of State-owned land were assigned to the Corporation.

The city, in turn, committed itself to preparing an innovative project for urban rehabilitation.

Puerto Madero represented an area of great development potential favored by the proximity of the Natural reserve which contributed to the environmental quality. The Corporation's Masterplan envisioned recovering the city's waterfront from Retiro to La Boca.

First, we provide a brief historical outline of the relationship of the city to (and its role as) the port. Below we describe the urban restructuring process unfolded in the last twenty years, concluding with a first empirical approximation of the current uses of urban public space of the fragment analyzed.

Keywords

Port city; restructuring; waterfront; Buenos Aires; public space

La Reconversión de Puerto Madero, Buenos Aires

Puerto Madero o la globalización de Buenos Aires

A partir del advenimiento de la globalización (como fenómeno macroeconómico y como categoría analítica) cuando se habla de los efectos espaciales de la globalización económica en la ciudad de Buenos Aires, inmediatamente la intervención urbanística Puerto Madero aparece como el paradigma de la nueva urbanización, junto con el surgimiento de los barrios cerrados, las torres jardín y la gentrificación de algunas zonas de la ciudad¹.

Desde su creación en noviembre de 1989, La Corporación Antiguo Puerto Madero Sociedad Anónima (CAPM-S.A)² no solo tiene el dominio del área sino que también es la encargada de su desarrollo urbanístico. En poco más de veinte años, el paisaje urbano del antiguo puerto de Buenos Aires cambió de manera radical. Las construcciones portuarias en desuso fueron recicladas en edificios para viviendas y locales de uso comercial destinados al consumo de sectores de alto poder adquisitivo. Asimismo, se multiplicaron los edificios en torre con cercos perimetrales (de uso corporativo y residencial), los hoteles y otras construcciones destinadas al consumo cultural. De idéntico modo, su *dockland* con sus calles y paseos peatonales, a menudo constituye escenario de diversas manifestaciones artísticas y culturales.

No obstante las disímiles miradas hay acuerdo al encuadrar este Gran Proyecto de Renovación Urbana en la tendencia de renovación de grandes áreas portuarias, que empezó con la rehabilitación londinense y que se extendió a lo largo y ancho del planeta en los últimos 30 años. Estas intervenciones, en su mayoría autofinanciadas y rentables, en estrecha relación con estrategias de reconstrucción de la imagen y promoción de la ciudad, fueron desempeñando un rol propagandístico para atraer futuras inversiones.

Estas experiencias urbanísticas han sido cuestionadas con base en los efectos altamente polarizantes sobre la estructura urbana. La literatura provee amplia evidencia de cómo la regeneración dirigida a lo físico-espacial, en ciertos casos, contribuye al mejoramiento de fragmentos urbanos, antes que a la reducción de las desigualdades sociales y espaciales. Como resultado de esto, a menudo la regeneración de áreas centrales de la ciudad contrasta con la realidad de una amplia pobreza, desempleo y degradación ambiental en sus áreas aledañas y otros lugares alejados de la intervención.

A pesar de la extensa literatura que existe sobre Puerto Madero, realizada en su mayoría bajo una mirada urbanística, son pocas las investigaciones socioculturales de carácter empírico que se han desarrollado en esta área portuaria particular. En este sentido la propuesta de investigación que origina este texto, busca contribuir a la reflexión interdisciplinaria en torno a los modos apropiación del espacio urbano, generados a partir de intervenciones urbanísticas contemporáneas. Asimismo se interroga por el papel del proyecto urbano Puerto Madero en la creciente – y descrita concienzudamente por

¹ Autores disímiles y desde diferentes perspectivas disciplinarias han explorado las transformaciones urbanas acaecidas en la ciudad de Buenos Aires desde la década de los 90. Ver Cuenya, 2009; Alemany, 2008; Etulain, 2008; Svampa, 2008; Gutman & Hardoy, 2007; Abba, 2008; Muñoz, 2008.

² Sociedad anónima creada ad-hoc, conformada por el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad, habilitada para “vender, conceder, permutar, arrendar total o parcialmente los inmuebles incorporados a su propiedad” (Proyecto de Creación de la CAPM, S.A. -1989).

numerosos autores – fragmentación social y espacial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El propósito de este texto es pues, reconstruir el proceso de conformación y consolidación del Barrio de Puerto Madero. En primera instancia se traza un breve recorrido histórico de la relación de la ciudad con (y en su rol de) puerto. Seguidamente se describe el proceso de reconversión urbana desplegado en los últimos veinte años, para concluir con una primera aproximación empírica a los usos actuales del espacio público del fragmento urbano analizado.

Genealogía de una reestructuración urbana: el puerto devenido en barrio

Buenos Aires ciudad puerto

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. En corto tiempo resultó tan insuficiente que en 1911 se inició la construcción del llamado Puerto Nuevo. 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, empujó al antiguo a un destino de abandono y desde entonces se sucedieron los planes para reinsertar Puerto Madero al tejido urbano, considerando su ubicación estratégica, extensión y nexos con el borde costero. Los planes propuestos se sintetizan en la Tabla 1.

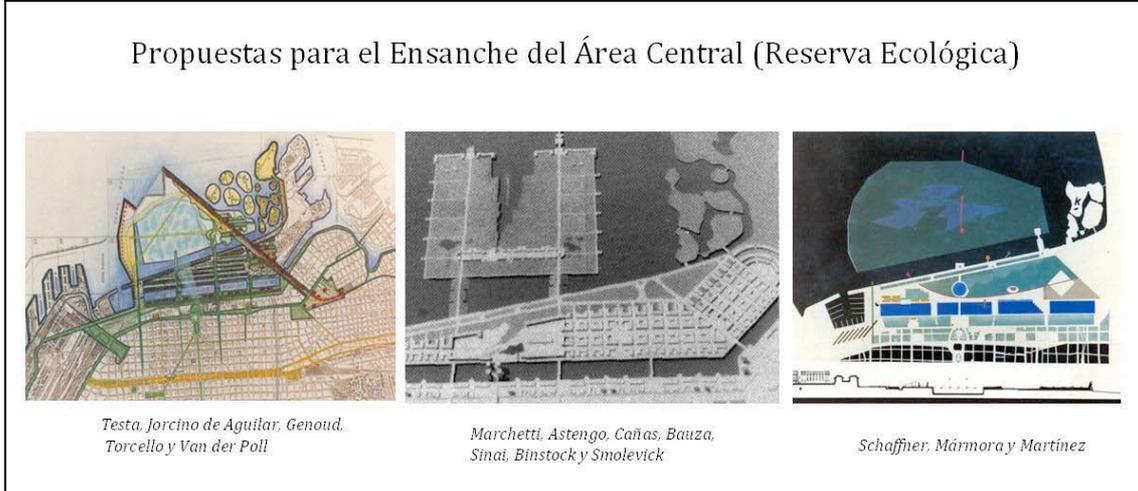
Tabla 1. Planes Propuestos (Fuente: Corporación Antiguo Puerto Madero)

	Planes de Reinserción Puerto Madero
1923 - 1925	Plan de la Comisión Estética Edilicia
1930 - 1931	Proyecto del ingeniero Juan Briano
1938 - 1940	Plan de Le Corbusier y Pierre Jeanneret
1959 - 1960	Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires
1969	Esquema Director del año 2000 - ORDAM /CONADE
1971	Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires
1981 - 1982	Ensanche del Área Central
1985	Propuesta CPU - Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires
	Convenio Facultad de Arquitectura y Urbanismo (UBA) y Secretaría de Estado de Transporte (Borthagaray)
1985 - 1990	Acuerdo de Cooperación entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona: Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero

A fines de los años ochenta el sur de la ciudad acusaba un severo deterioro, en parte por la expansión administrativa y comercial de la ciudad que se había encaminado hacia el norte y consecuentemente el centro histórico y los barrios adyacentes como La Boca o Barracas sufrían un acelerado proceso de desvalorización. Se promovieron debates y proyectos, como los realizados en ocasión del concurso *Ideas urbano-arquitectónicas para Buenos Aires* conocido como *20 ideas*, ya recuperada la democracia, 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” (Figura 1)³, en clara continuidad con el proyecto realizado durante la dictadura. Para Gorelik, 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.

Figura 1. Algunos ejemplos de las Propuestas para el Ensanche Área Central y Costanera (Fuente: Corti, 2007)



De esta manera el área se convirtió en escenario privilegiado para desplegar las estrategias que se expandían en el mundo: la revalorización, recuperación y 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. Si bien, la visibilidad pública de este contrapunto revalorizador entre el patrimonio urbano y el ecológico se hizo presente desde los años ochenta, no fue sino hasta los noventa y como resultado de políticas económicas neoliberales que los planes fueron ejecutados.

Reestructuración Puerto Ciudad

La remodelación de Puerto Madero es un caso más en una tendencia internacionalmente extendida en la que se inscriben se realizan agudas transformaciones en los puertos, que incluyen tanto la modernización de áreas portuarias activas como el reciclaje de sectores portuarios obsoletos para destinarlos a otros usos urbanos y/o la creación de puertos completamente nuevos.

El geógrafo Domínguez Roca (1999) ha propuesto el término “reestructuración portuaria” para designar todas estas transformaciones, que incluyen tanto el reciclaje de puertos para otros usos urbanos (reconversión puerto-ciudad) como su modernización manteniendo la función portuaria (reconversión puerto-puerto). Para él, estos procesos reconocen sus antecedentes en la globalización de los intercambios, la intensificación de la competencia entre puertos y entre ciudades, los procesos de integración regional, las transformaciones tecnológicas en el transporte marítimo, los giros en las políticas urbanas, la descentralización de funciones estatales, su desregularización y privatización, así como las mutaciones en las pautas culturales y de consumo.

³ Composición propia con imágenes extraídas de Corti, M. (2007) 20 Ideas, 20 años. La prehistoria de una Buenos Aires fragmentada. En Café de las ciudades, año 6, N° 58. Disponible desde Internet en: http://www.cafedelasciudades.com.ar/arquitecturayplanes_58.htm

De Antiguo Puerto a Nuevo Barrio: la reconversión de Puerto Madero

En 1989 la Ciudad de Buenos Aires, dispuso ejecutar un plan para revalorizar el centro tradicional de la ciudad y renovar su imagen. Las 170 hectáreas que constituyen la zona de Puerto Madero fueron urbanizadas siguiendo los lineamientos propuestos en Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero-PEAPM en virtud del acuerdo de cooperación con entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona conservando el espíritu del Ensanche del Área Central-EAC propuesto en tiempos de la última dictadura militar (1976-1983).

Simultáneamente con el EAC, la administración militar de la ciudad había emprendido la construcción de autopistas urbanas y los escombros generados por las demoliciones fueron a parar al río de modo tal que consolidaron el perímetro de un relleno que tenía todo el ancho de la zona del viejo puerto y avanzaba sobre el agua. La intención del Ensanche era ofrecer nuevas áreas de alta centralidad y así mismo crear un gran parque para el área sur de la ciudad. Ni lo uno ni lo otro se cumplió y el relleno quedó incompleto, pero mientras el área continuaba su deterioro, en el terreno ganado al río la vida silvestre se abrió paso y como inesperado regalo de la naturaleza, la ciudad vio nacer la Reserva Ecológica de la Costanera Sur.

Para Gorelik (2007) los postulados del PEAPM, suponen un regreso casi textual a los del EAC: al plantear un reforzamiento de la centralidad, la extensión de la ciudad sobre el puerto y garantizar la continuidad entre la ciudad y el nuevo sector, el plan no hace más que recuperar los términos iniciales del EAC. Asimismo considera que, una de sus principales innovaciones fue aplicar al área ya no el vocabulario ideológico general de la nueva urbanística, sino el conjunto de conceptos que Peter Hall llama el urbanismo “de los promotores”. En la propuesta prevalece el interés público, expresado en la licitación a privados para construcción y uso por tiempos determinados sin enajenación ni de los edificios ni de la tierra. Algunas de las herramientas novedosas fueron, la construcción de un Ente autónomo de gestión, la promoción de actividades de lanzamiento mediático, la previsión de mecanismos de continuidad a la gestión, la formulación de planes flexibles.

“A estos primeros esbozos de intervención de actores privados en la gestión urbana se oponía una inercia estatalista que contrastaba con la progresiva debilidad del estado, y con la creciente aceptación en la opinión pública de la privatización como medida progresista” (Gorelik, 2007).

La urbanística de los promotores

Aún antes de ser designado Intendente de la Ciudad por el presidente Carlos Menem, Carlos Grosso hizo de Puerto Madero su proyecto estratégico de crecimiento urbano. Ya como Intendente hizo responsable de organizar la Operación Puerto Madero a su Secretario de Planeamiento Alfredo Garay, quien lideró el proceso de cambios que habrían de hacer al Estado cabeza de los negocios privados en la ciudad y como tal introducir la “novedosa figura urbanística de los promotores” (Gorelik, 2007).

La primera de sus iniciativas estuvo encaminada a evaluar las posibilidades económicas del predio su factibilidad financiera, costos y beneficios. Para superar la traba que suponía la superposición de jurisdicciones (municipal, nacional) en 1989 se conformó la Corporación Antiguo Puerto Madero que a la postre se convirtió en una de las escasas iniciativas exitosas de coordinación de instituciones con incidencia en la gestión urbana en toda la historia de Buenos Aires.

La CAPM - S.A. propiedad por partes iguales de la Municipalidad de Buenos Aires y el Estado Nacional, quedó bajo la responsabilidad de un directorio de 6 miembros, cuatro en representación del Gobierno Nacional y dos por el Gobierno de la Ciudad. Creada para administrar las condiciones de planificación y de urbanización del territorio, su proyecto se basó en reconvertir el área para rescatarla del abandono y deterioro reordenándola para compensar los déficits urbanos del área central, recuperar la relación con el río incorporando áreas públicas para esparcimiento, alentar la función residencial y alojar actividades terciarias que requieren ubicación central.

Así mismo la CAPM – S.A. 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 equilibraran los fragmentos “rentables” y “no rentables”.

Area De Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero

En 1991, el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires aprobó una norma de protección patrimonial que dictó pautas de preservación para el ámbito de los dieciséis edificios de ladrillo rojo, construidos entre 1900 y 1905, y que conforman prototípico conjunto de arquitectura utilitaria inglesa: “sus sólidas estructuras de hormigón armado fueron traídas por piezas desde Inglaterra y armadas en el lugar donde siguen en pie. Alineados a intervalos regulares frente a los espejos de agua de los diques, otorgan una gran identidad al puerto con el ladrillo a la vista de sus fachadas y la forma abovedada de sus recovas, galerías y aberturas” (CAPM)⁴.

La norma municipal protege desde entonces al conjunto y su entorno, con todos los elementos de reminiscencia portuaria que lo conforman. El reciclaje edilicio 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 elementos del viejo puerto. Estas acciones junto con la iluminación y pintura de las grúas configuraron una estrategia evocadora del espíritu portuario.

Apuntes sobre el uso del espacio público en Puerto Madero

La creación de espacio público es uno de los puntos específicos del proyecto de renovación de Puerto Madero. Precisamente, a partir de identificar el déficit del espacio público en Buenos Aires, la CAPM se propuso dotar a la ciudad de más y mejor espacio público y de una mayor oferta de espacios verdes. Y en este sentido se acentúa la relevancia de su transformación: una operación que implica una metamorfosis del espacio público considerado degradado, en un espacio público revitalizado.

El carácter público de los espacios está dado por las diferentes maneras en que es usado por sus transeúntes y usuarios. Considerando la función, en Puerto Madero distinguimos dos tipos de espacios, los que invitan a la permanencia y los diseñados para la movilidad, así diferenciamos los parques y plazas, cuyo mobiliario urbano está diseñado para el disfrute y la contemplación de las sendas peatonales, ciclovías y calles.

Es importante señalar que ninguno de estos tipos de espacio es pensado y usado exclusivamente: así los parques y plazas cuentan con sendas y caminos además de los sitios planeados para la contemplación y en los paseos y calles peatonales, encontramos bancas.

⁴ Corporación Antiguo Puerto Madero <http://www.corporacionpuertomadero.com/>

En líneas generales podemos distinguir entre los usos cotidianos y los extraordinarios. Los primeros estarían signados por su impronta rutinaria e incluyen la permanencia en lugares de trabajo, en el caso de quienes cumplen labores en el espacio público, tanto como aquellos que recorren una y otra vez los mismos trayectos, rumbo a sus lugares de actividad cotidiana. También en este grupo habrían de incluirse, ciertos trayectos del ocio y/o esparcimiento: circuitos de caminatas o bicisendas.

En segundo término y dado el perfil excepcional, definimos como extraordinarios aquellos usos que no son habituales o que tienen una restricción temporal: recorridos en las diversas muestras de arte y exhibiciones en el espacio público; actividades deportivas específicas (maratones), eventos determinados (la noche de los museos) o recorridos igualmente específicos (visitas guiadas) (Figura 2).

Figura 2. Registro Fotográfico. Espacio Público en Puerto Madero (Fuente: Ramírez Casas 2008/2009)



Bibliografía

- 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, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, pp. 73-88, diciembre
- Alemany, J (2008) Renovación urbana en los puertos de América Latina. En Portus N°15 RETE – Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades
- Corti, M. (2007) 20 Ideas, 20 años. La prehistoria de una Buenos Aires fragmentada. En Café de las ciudades, año 6, N° 58. Disponible desde Internet en:
http://www.cafedelasciudades.com.ar/arquitecturayplanes_58.htm
- Cuenya, B. (2009) Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflictos de intereses. Notas sobre la experiencia argentina. Trabajo preparado para ser presentado en el 2009 Congreso de la Latin American Studies Association, Río de Janeiro, Brasil, 11 al 14 de junio
- Domínguez Roca, L. (2007) "Reconversión urbana y funciones portuarias". En Liernur, J. (editor): Puerto Madero Waterfront. Harvard University Graduate School of Design – Prestel, colección CASE, N° 6
- Domínguez Roca, L. (1999) "Dynamique urbaine et restructuration portuaire: le cas de Buenos Aires". Dans CERUR. Notes de Recherche, Documents de travail, Études. Centre d'Études et de Recherches Urbaines et Régionales – CERUR, Paris, N° 8
- Etulain, J. C. (2008). ¿Gestión promocional o privatización de la gestión urbanística?. Proyecto Urbano Puerto Madero, Buenos Aires - Argentina. Revista Bitácora Urbano Territorial, Enero-Junio, 171-184
- Garay, A. (2007) "Acerca de la gestión de proyectos urbanos: las enseñanzas de Puerto Madero". En Liernur, J. (editor): Puerto Madero Waterfront. Harvard University Graduate School of Design – Prestel, colección CASE, N° 6

- Gorelik, A (2007) "The urbananistics ideas in the eighties in Buenos Aires. A history of Puerto Madero's Concourse. En Liernur, J. (editor): Puerto Madero Waterfront. Harvard University Graduate School of Design – Prestel, colección CASE, N° 6
- Gutman, M & Hardoy (2007) Buenos Aires 1536-2006. Historia urbana del Área Metropolitana. Infinito, Buenos Aires
- Muñoz, F. (2008) Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales. Gustavo Gili, Barcelona, 2008
- Novoa, G (2010) "Paisaje e Infraestructura: Las riberas de Buenos Aires." En La humanización del espacio público 2010. Ministerio de Desarrollo Urbano. Buenos Aires Gobierno de la Ciudad
- Novoa, G. (2005) "Puerto Madero: un proyecto bisagra". En: Welch Guerra (editor) Buenos Aires a la deriva. Biblos, Buenos Aires
- Ramírez Casas, J. (2011) De la recuperación del espacio público en Puerto Madero o la reivindicación neoliberal. Inédito
- Ramírez Casas, J. (2009) La renovación urbana de puerto madero como construcción global del hábitat. La reserva ecológica un espacio público en disputa. Ponencia presentada en la RAM VIII. Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires. Buenos Aires 29 de septiembre al 2 de Octubre
- Sabato, J. (2009) Jornadas de intercambio vecinal y profesional "La Humanización del Espacio Público" . En La humanización del Espacio Público. Ministerio de Desarrollo Urbano. Buenos Aires Gobierno de la Ciudad
- Svampa, M. (2008) "Puerto Madero, como metáfora del progresismo" En Cambio de época. Movimientos sociales y poder político. Siglo veintiuno, Buenos Aires