

Los espacios portuarios

Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (Compiladores)



Los espacios portuarios

Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (compiladores)

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Universidad Nacional de La Plata

2015

Esta publicación ha sido sometida a evaluación interna y externa organizada por la Secretaría de Investigación de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata.

Diseño: D.C.V. Federico Banzato

Ilustraciones de Tapa: Puerto La Plata. Agradecemos a la Sra. Irma Borán. Puerto Ruiz - Entre Ríos (Río Gualeguay) y Puerto de Buenos Aires. Agradecemos a Xavier Kriscautzky.

Corrección de estilo: Lic. Alicia Lorenzo

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina

©2015 Universidad Nacional de La Plata

Las impresión del libro fue financiada con un subsidio de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica

Colección Estudios / Investigaciones 51

Los espacios portuarios, un lugar de encuentro entre disciplinas / María Emilia Sandrín ... [et al.] ; compilado por María Emilia Sandrín ; Nicolás Biangardi. - 1a ed. compendiada. - La Plata : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2015.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-34-1233-6

I. Ciencias Sociales. I. Sandrín, María Emilia II. Sandrín, María Emilia, comp. III. Biangardi, Nicolás, comp.

CDD 301

Universidad Nacional de La Plata
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Decano

Dr. Aníbal Viguera

Vicedecano

Dr. Mauricio Chama

Secretaria de Asuntos Académicos

Prof. Ana Julia Ramírez

Secretario de Posgrado

Dr. Fabio Espósito

Secretaria de Investigación

Dra. Susana Ortale

Secretario de Extensión Universitaria

Mg. Jerónimo Pinedo

ÍNDICE

<u>Presentación</u>	8
<u>“Las villas nuevas” cantábricas en el marco de su primitiva organización territorial. Valles, alfoces, solares y linajes en los enclaves portuarios del litoral marítimo del reino de Castilla entre los siglos XII al XIV</u> <u><i>Osvaldo Victor Pereyra</i></u>	13
<u>El Puerto Gaditano en el Inicio del Ocaso de la Época Colonial (1810-1812)</u> <u><i>Luis López Molina</i></u>	27
<u>Reflexiones sobre la incidencia del puerto en la vida de la ciudad de Montevideo</u> <u><i>Arturo Ariel Bentancur</i></u>	52
<u>Los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799</u> <u><i>Maximiliano Camarda</i></u>	67
<u>El consulado de Buenos Aires y el quiebre de la Monarquía: los prestamos y contribuciones de los comerciantes, 1808-1816</u> <u><i>Javier Kraselsky</i></u>	88
<u>Comercio, orden y derechos de propiedad en un puerto alternativo del Río de la Plata. La boca del Río Salado entre dos bloqueos (1838-1848)</u> <u><i>Antonio Galarza</i></u>	112

<u>Entre el viento y el humo. Embarcaciones, puertos y tripulantes en la provincia de Buenos Aires en los primeros censos nacionales (1869-1914).</u>	
<u>José Mateo y José Luis Noqueira</u>	130
<u>La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja</u>	
<u>Gustavo Chalier</u>	150
<u>Génesis y desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1949-1958: el empresario como centro del engraje productivo</u>	
<u>Ulises Suárez Estavillo</u>	169
<u>Puertos y embarcaderos en la “Carrera del Paraguay” (Siglo XVIII)</u>	
<u>Isabel Paredes</u>	186
<u>La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976</u>	
<u>Miquel Àngel De Marco (h)</u>	202
<u>Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII</u>	
<u>María Claudia Errecart</u>	227
<u>Faenados a contravención. Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785</u>	
<u>Nicolás Biancardi</u>	251
<u>Fiscalidad en el Antiguo Régimen. Indagaciones en torno a la estructura fiscal del Virreinato del Río de la Plata. El caso de la Real Aduana de Buenos Aires (1776-1810)</u>	
<u>María Evangelina Vaccani</u>	268

<u>La ruta del cacao. Circuito comercial de la élite pamplonesa, Virreinato de Nueva Granada, siglos XVIII-XIX</u> <u>Lina Constanza Díaz Boada</u>	284
<u>El turismo como fenómeno económico, social y cultural: caso Mazatlán, México</u> <u>Yasser Orlando Espinoza García Y Héctor Manuel Pimienta Fernández</u>	306
<u>Delitos sexuales en el espacio portuario. Sexualidad y derecho en la encrucijada</u> <u>Betina Clara Riva</u>	321
<u>La ciudad y el puerto. Transformaciones de áreas portuarias en desuso. El caso de puerto madero</u> <u>Claudia Carut</u>	350
<u>Una Hada en La Boca. Imágenes post modernas de un puerto “inactivo”</u> <u>Marcelo N. Weissel</u>	371
<u>Los autores</u>	386

Presentación

Podríamos intentar empezar a describir a los puertos de diversas maneras y todas serían el inicio de un análisis fructífero. Se puede decir que un puerto es un lugar en la costa adonde arriban embarcaciones trasladando bienes y personas, y que es un espacio desde el cual parten los sueños de los migrantes y los productos de las zonas próximas en busca de nuevos destinos. También que es la tierra donde marineros y pescadores encuentran descanso y esparcimiento luego de varios días trabajando en el mar y la puerta de acceso a una ciudad donde el intercambio entre personas de distintas procedencias promueve la conformación de una cultura particular. Los puertos pueden ser abordados desde esos aspectos o desde otros porque constituyen espacios sociales de una gran complejidad.

Los espacios portuarios no se limitan a ser uno de los marcos donde se desarrollan las actividades de los hombres en sociedad. Los espacios son estructuras sociales que condicionan a las otras estructuras que conforman la sociedad (Santos, 1990: 160). Al mismo tiempo, no son inmutables sino que están moldeados por el cambio histórico y, como instancia social, están dotados de cierta autonomía. Los espacios tienen formas durables por lo que condicionan a la sociedad por períodos de tiempo prolongados¹. Esto es evidente en el caso de los puertos.

La mayor parte de los puertos han desarrollado en sus adyacencias un asentamiento urbano. Algunas de esas urbes han crecido hasta constituir grandes aglomeraciones. Esas ciudades-puerto tienen características particulares que complican los intentos de lograr una definición precisa de las mismas. Sin embargo, en rasgos generales, lo que las define como tales es que lograron transformarse en

¹ Milton Santos considera que el papel específico del espacio proviene, justamente, del hecho de que sus formas sean durables (Santos, 1990: 165).

ciudades gracias al movimiento de personas y bienes que generaba el puerto (Monge y del Olmo, 1996: 221). Aún cuando en muchos casos el crecimiento posterior del asentamiento urbano termina relegando al puerto del lugar preponderante que tenía al inicio del proceso.

Los espacios portuarios, entonces, son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificados en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria.

El presente libro es el resultado del esfuerzo que, en ese sentido, lleva a cabo la Red de Estudios Portuarios. Las actividades realizadas por la red vinculan a investigadores que desde distintas disciplinas científicas se encuentran indagando sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios de la actualidad y del pasado. El conjunto de los textos reunidos en esta compilación son un claro ejemplo de ese trabajo.

Los estudios reunidos en el libro se refieren a temas, lugares y períodos temporales muy variados. En primer lugar, varios capítulos se refieren a situaciones referidas a puertos marítimos en España y América. Víctor Pereyra nos introduce en el tema de la primitiva organización territorial de los enclaves portuarios situados al norte de la península que conformaban el litoral marítimo del reino de Castilla del siglo XII al XIV. Luis López, por su parte, nos invita a realizar un recorrido por las embarcaciones y las mercancías que circulaban por el puerto de Cádiz en el convulsionado trienio de 1810-1812.

José Mateo y José Luis Nogueira nos sumergen en la demografía de los puertos de la provincia de Buenos Aires tal como se encuentran reflejados en los primeros censos nacionales. Ya entrado el siglo XX pero manteniéndonos en las costas del litoral bonaerense, Gustavo Chalier analiza los intentos, realizados por capitales franceses, de reactivar el Arroyo Pareja como terminal portuaria y la oposición de las empresas de origen británico ancladas en otros puertos.

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

vista, la historia del puerto de Mazatlán situado en las costas del Pacífico mexicano. Ulises Suárez Estavillo indaga sobre el devenir de la pesca del camarón y el papel de sus empresarios durante el período 1949-1958. En cambio, Yasser Espinoza García y Héctor Manuel Pimentía Fernández examinan la influencia del turismo en la economía, la sociedad y la cultura de la zona.

Los capítulos de la sección siguiente concentran una serie de miradas sobre los puertos del Río de la Plata. Arturo Ariel Bentancur nos presenta un ensayo donde, luego de años de exhaustivas investigaciones, reflexiona sobre la incidencia del puerto en la vida social de la ciudad de Montevideo. Maximiliano Camarda, por su parte, expone los resultados de su investigación sobre los cargadores de cueros realizada desde los puertos que componen el complejo portuario rioplatense durante las dos décadas que van desde 1779 hasta 1799. Javier Kraselsky estudia la pérdida de poder del Consulado de Buenos Aires durante la conflictiva coyuntura de los años 1808-1816 y los cambios en los préstamos que otorgaban los comerciantes vinculados a esa institución.

Por otro lado, la actividad en un puerto rioplatense alternativo, prácticamente desconocido hasta ahora, es retratada por el trabajo de Antonio Galarza sobre la boca del río Salado entre los años 1838 y 1848. Betina Riva muestra, en cambio, un aspecto muy importante en la vida social de los espacios portuarios al abordar, desde la óptica que brindan los procesos judiciales del siglo XIX, la sexualidad y los delitos vinculados a ella dentro de ese mundo tan particular en el que viven los marineros.

Claudia Carut aporta la mirada indispensable de la geografía al analizar, a partir del caso actual de Puerto Madero, las transformaciones de las áreas portuarias que habían entrado en desuso. Marcelo Weissel, por su parte, presenta unas reflexiones que, desde una perspectiva que combina la arqueología y la filosofía de la ilustración, plantean los cruces que se dan entre las representaciones y la realidad del puerto de la Boca.

Las otras secciones se corresponden a los circuitos internos tanto a través de los puertos fluviales² como a la circulación terrestre de

² Los puertos situados en el Río de la Plata son considerados aparte de los fluviales porque reciben una gran cantidad de comercio ultramarino y porque prácticamente la mitad del río es en realidad un estuario. Una línea imaginaria

mercancías dentro del *hinterland* de los distintos puertos. Con respecto a las terminales situadas en las orillas de los ríos, Isabel Paredes hace un recorrido por los puertos del Paraná que constituían el circuito que conectaba Asunción con Buenos Aires durante el siglo XVIII. Por otro lado, Miguel Ángel de Marco (h) se sumerge en el discurso desarrollista antifrigerista para descubrir de qué manera a mediados del siglo XX, más específicamente entre 1958 y 1976, se planteaba la reactivación de los puertos situados en ese mismo río.

El resto de los textos que conforman el libro indagan sobre los circuitos terrestres y lo que podemos considerar como puertos secos³. Lina Constanza Díaz Boada nos sitúa en el Virreinato de Nueva Granada en los siglos XVIII-XIX para internarnos en la ruta del cacao y así seguir los negocios de la elite de Pamplona.

Los últimos tres capítulos nos traen de vuelta al Río de la Plata. María Claudia Errecart nos propone una revisión del circuito mercantil que unía a Buenos Aires con Potosí. Por su parte, Nicolás Biangardi analiza los embargos de cueros realizados en la Banda Oriental durante la coyuntura particular de los años 1784-1785. Por último, Evangelina Vaccani efectúa un estudio de la estructura fiscal virreinal a partir del caso de la Aduana de Buenos Aires.

El conjunto de todos estos textos es una muestra de la amplitud de aspectos que los espacios portuarios permiten abordar. Esperamos que la lectura de este nuevo libro impulsado desde la Red de Estudios Portuarios logre, como sus antecesores, incentivar el interés por esos espacios dentro de las ciencias sociales y que, al mismo tiempo, ayude al intercambio entre los investigadores de las distintas disciplinas para lograr una verdadera mirada interdisciplinaria de esos problemas.

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi
La Plata, septiembre de 2013.

que se dibuja de Montevideo a Punta Piedras (cerca de Punta Indio) divide el río del estuario (Calcagno y Lovrich, 2013: 111).

³ Varias ciudades cumplen una función portuaria dentro de los circuitos terrestres. Por ejemplo, lugares donde en el siglo XVIII, o anteriormente, se llegaba en carretas pero por un cambio en el relieve debían continuar su viaje en arrias de mulas. De esta manera, se daba una situación similar a la de los puertos donde las mercancías pasan de un medio de transporte a otro.

Bibliografía

- Santos, M. (1990). *Por una geografía nueva*. Madrid, Espasa Calpe.
- Monge, F. y del Olmo, M (1996). “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas del Atlántico”. En Guimerá, A. y Romero, D. (ed). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI – XX): Actas del Coloquio Internacional El sistema portuario español Madrid, 19-21 de octubre de 1995*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- Calcagno, J. y Lovich, G. (2013). *El mar. Hizo falta tanta agua para disolver tanta sal*. Buenos Aires, Siglo XXI.

La ciudad y el puerto

Transformaciones de áreas portuarias en desuso.

El caso de puerto madero¹

Claudia Carut

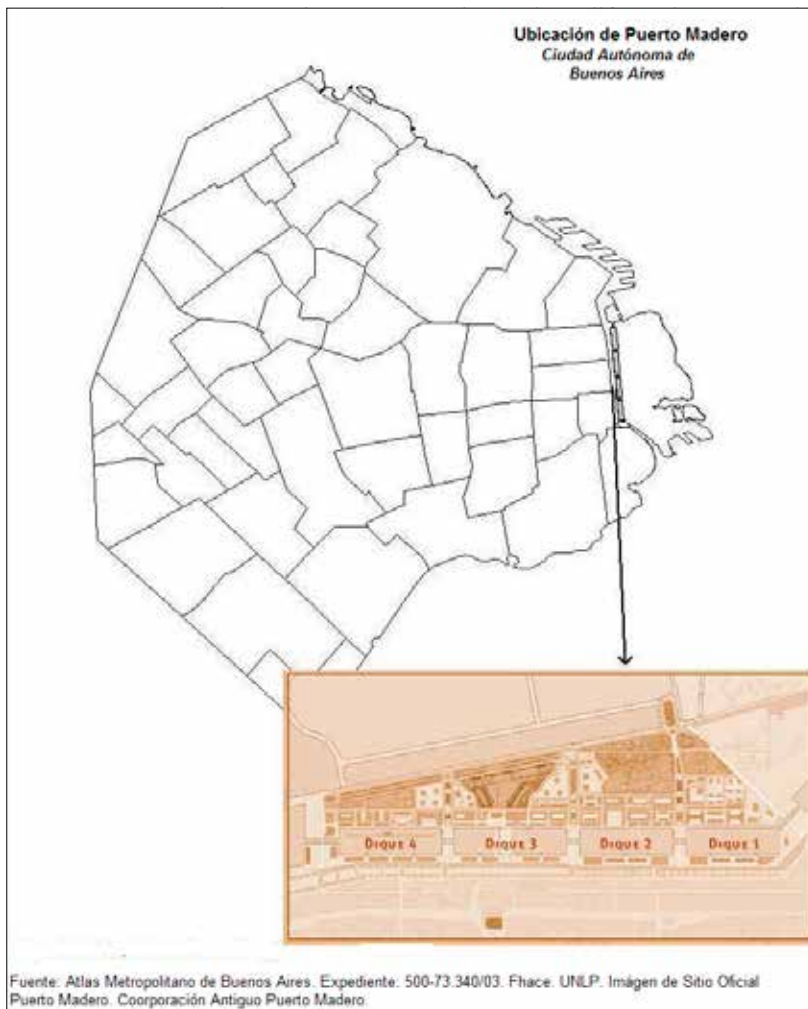
La costa de la Región Metropolitana de Buenos Aires no fue ajena a todas las transformaciones globalizantes, que se inscribe dentro de una tendencia mundial que se extendió en los años 80, donde extensas áreas portuarias (Barcelona, Róterdam, Nueva York, Sydney, Londres y Ciudad del Cabo) que estuvieron olvidadas por la obsolescencia de sus sistemas de funcionamiento, volvieron a nacer transformadas bajo la forma de grande proyectos de barrios que atienden a una demanda de alto poder adquisitivo con prestaciones múltiples. Creándose así fragmentos exclusivos donde se proyecta como lugar atractivo para vivir, trabajar e invertir, incentivar el turismo y estimular su producción cultural.

Este territorio metropolitano durante años estuvo olvidado y abandonado hasta que las inversiones extranjeras y locales, y los nuevos proyectos urbanísticos mundiales, vieron la oportunidad de cambio para el área costera y ciertos “artefactos urbanos” de herencias territoriales pasadas fueron revalorizados para adaptarlas a los nuevos requerimientos de acumulación y consumo que plantea el capitalismo en su fase actual.

¹ El siguiente artículo forma parte del capítulo 4 de la tesis doctoral "La metropolización costera de la región metropolitana de buenos aires. un juego dialéctico de los lugares: entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización surgida en la década de los 90". Dirigida por el Dr. Horacio Bozzano y codirigida por el profesor José María Cóccharo

Así el sector inmobiliario, la acción del estado como promotor y acondicionador y la necesidad de una localización central de las sedes de la administración del capital privado, vio a la costa como un ámbito propicio para transformar sus viejos o en desusos espacios resaltando las vocaciones específicas metropolitanas y no estuariales.

El empresarialismo urbano ha tenido impactos notables, entre las que se incluyen los espacios exclusivos de centralidad, construidos a través de grandes proyectos de renovación urbana. Estos grandes



En este contexto podemos inscribir el caso de Puerto Madero, el barrio número 47 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que se ubica frente al centro histórico, con un total de 170 Ha.² - de las cuales 40 Ha. corresponden a los espejos de agua de los diques – (*ver mapa*).que concentra un “mix” de usos de de alta gama.

Como veremos en la imagen este barrio fue recuperado como fragmento urbano y rápidamente constituyó un lugar de moda con oficinas, uso residencial, con una sede universitaria, una oferta de restaurantes de lujo, entre otros usos.

Los inicios y la decadencia

Los comienzos de Puerto Madero, se remiten a un proyecto apoyado por los comerciantes ingleses de la city, que consistía en un emprendimiento portuario frente a la ciudad de Buenos Aires, con cuatro dársenas con esclusas, donde los diques cerrados se interconectaban por intermedio de esclusas.

En 1882, bajo la presidencia de Julio A Roca, el Congreso Nacional aprueba el proyecto de Madero, desestimando así el presentado por el Ingeniero Huergo que consistía en la construcción de dársenas abiertas o dentiformes desde el Riachuelo hacia el Norte, permitiendo futuras ampliaciones.

Su construcción comienza en 1883 y finaliza en 1897. Diez años después de terminado, debido a los problemas técnicos y al aumento del tamaño de los buques, la capacidad del puerto de Buenos Aires se tornaba cada año más insuficiente para atender a las demandas del comercio mundial. Así, Puerto Madero quedó totalmente obsoleto.

El gobierno debió entonces encarar la construcción de un nuevo puerto, esta vez siguiendo las ideas de Huergo de un puerto de dársenas dentiformes que dieran directamente al río. El resultado es el ahora conocido Puerto Nuevo.

Tras el abandono de Puerto Madero, la zona en que se encontraba entró en una decadencia de décadas, convirtiéndose en una de las áreas más degradadas de la ciudad, donde se observaba una mezcla de depósitos con gigantescos terrenos baldíos.

Desde mediados de la década de 1920 se sucedieron los planes

² Datos de Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

para tratar de integrar al área de Puerto Madero al conjunto de la ciudad - 1925, 1940, 1960, 1969, 1971, 1981 y 1985-, los mismos iban desde la urbanización del viejo puerto, a la demolición, pero ninguna llegó a realizarse.

Al principio los proyectos acentuaron el rol de esparcimiento, mientras en los últimos años el acento estuvo puesto en tratar de equilibrar los usos comerciales, administrativos y de recreación, contemplando los usos residenciales, lo que confería a la zona la característica de unidad barrial.

La reconversión final de Puerto Madero nos lleva a retrotraernos a 1989 cuando el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, suscribieron un convenio por el cual se acordó constituir una sociedad anónima denominada “Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.”,³ con el fin de impulsar la urbanización del área.

El Gobierno Nacional transfirió en propiedad las 170 hectáreas de Puerto Madero -que tenía jurisdicciones superpuestas entre la Administración General de Puertos, la empresa Ferrocarriles Argentinos y la Junta Nacional de Granos, entre otras- a la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., mientras el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires brindó las correspondientes normas que regirían este desarrollo urbano.

En junio de 1991 la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. suscribió un convenio con la Sociedad Central de Arquitectos y la Muni-

³ El gobierno Nacional y el de la Ciudad de Buenos Aires se transforman en socios igualitarios. Cabe destacar 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. Es competencia de la asamblea de socios (el órgano de gobierno) la decisión de que se efectúe tal control. Sin embargo, según el último informe de relevamiento efectuado por la Auditoría General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en 2003, “por no haberse adoptado tal decisión asamblearia, las disposiciones sobre Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional, previstas en la Ley 24.156, no resultan de aplicación obligatoria a la Corporación” (AGCBA, Informe de relevamiento de 2005). Sus estados contables se encuentran auditados por estudios contables privados desde 1997”. (Cueya, 2009:34)

cipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, convocando a un Concurso Nacional de Ideas.

Para Puerto Madero se propusieron dos objetivos: a) el rescate urbanístico del área céntrica de la ciudad, evitando un eventual deterioro urbano y la pérdida de valor, y b) la búsqueda de inversiones privadas que hicieran viable la revitalización del área en un contexto de ausencia de recursos públicos para ese fin (Cueya, 2009).

El proyecto tuvo como pauta rectora integrar las nuevas construcciones, sin perder el carácter portuario que debía conservar la zona y las instalaciones (adoquinados, grúas, barandas, bancos, etc.). Para esto determina la preservación de aquellas edificaciones de carácter histórico posibles de ser recicladas: los docks de ladrillo del sector oeste, el antiguo depósito de Molinos “El Porteño”, el ex silo de la Junta Nacional de Granos y la antigua sede administrativa de Molinos Río de la Plata, (estas últimas en el sector este), sumando un total de 19 edificios.

Las obras comenzaron por la puesta en valor de la franja oeste de los diques, donde se suceden los 16 galpones de los cuatro diques a intervalos regulares, en dirección norte-sur y en una extensión de más de 2,5 km. situándose el principal patrimonio histórico arquitectónico y marca el rasgo hereditario de la zona portuaria, por dicha razón se declaró este sector “Área de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero”, estableciéndose normas de protección edilicia.

Sucesivamente desde 1991, la corporación como propietaria del suelo y promotora inmobiliaria puso a la venta a través de licitaciones, el sector oeste, desde el norte por presentar una mayor valorización. El éxito del mismo, de perfil histórico, potenció el lanzamiento del sector Este, con terrenos de mayores dimensiones, posibilidad constructiva y una proyección moderna.

La corporación desplegó una estrategia de venta controlada del suelo, promoviendo y autorizando el cambio de usos, y financiando parcialmente la operación mediante la construcción de infraestructura y servicios básicos (calles, redes de agua, cloacas, electricidad y gas), estrategia común entre los promotores privados, donde se reserva para el final la venta de la mejor parcela.

En forma simultánea a las ventas se da comienzo a las obras de infraestructura (red de servicios y apertura de calles) y el paseo

peatonal, permitiendo que en pocos años se completara el reciclaje edilicio. Esto dio lugar a la conformación de nuevo espacio para la ciudad, que atrajo la radicación de empresas y generó un polo comercial gastronómico.

El tendido de la red vial total de Puerto Madero se realizó teniendo en cuenta la evolución de las parcelas en construcción. Por esto significa que la primera área que se trabajó fue la correspondiente al Oeste, prolongando la trama vial urbana.

En 1998 se inauguró el primer edificio corporativo de la zona, la torre Telecom, situada en la cabecera noroeste del Dique IV y un año más tarde en la cabecera sur se inauguró el edificio Malecón.

El Sector Este se desarrolló en una segunda etapa, a partir de 1998 aproximadamente. La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. encaró estos trabajos por etapas, priorizando las arterias de comunicación entre el este y el oeste.

Se construyeron los nuevos puentes metálicos que constan de cuatro carriles para el tránsito vehicular, contando con veredas peatonales a cada lado.

La recuperación de la zona de Puerto Madero ha sido urbanizada prácticamente desde cero, lo que representa la construcción de un barrio a nuevo con una lógica de especulación pasiva e inductiva. Esto condujo a la planificación del parcelamiento específico, hasta diseñar toda la red vial y de servicios que resultarían necesarios para abastecer el nuevo conglomerado urbano. Siendo su financiación la reinversión de los fondos obtenidos mediante la venta de parcelas para construcción.

El territorio de puerto madero

Para introducirnos en estas transformaciones territoriales especulativas podemos mencionar que en casi 8 años (2001–2009) Puerto Madero pasó de aproximadamente 760.000 m² construidos, repartidos en un 50% en oficinas y comercios, un 32% en uso residencial, y un 18% en usos diversos (hoteles, museo e iglesia)⁴ a 2.100.000 m² construidos en el 2009⁵, representando el 41% los edificios residen-

⁴ Datos obtenidos del Informe mercado inmobiliario 2009. Op. Cite

⁵ Cueya, 2009: 33

ciales, el 44% a oficinas y comercios y un 15% restante corresponde a otros usos (hoteles, museos, Yatch Club e Iglesia).

En estos últimos datos se observa un cambio en la estructura funcional, luego de la crisis económica del 2001, donde la centralidad de empresas y comercios comienza a dejar paso a lo residencial.

En los 20 años que va de su desarrollo Puerto Madero tuvo tres grandes momentos de cambio: el primero cuando se perfilaba como centro empresarial con edificios de oficinas, después de la crisis del 2001 cambió el rumbo hacia lo residencial, y en una tercera etapa de su desarrollo tiene que ver con el vuelco hacia el rubro de comercio y servicios para la población de elevado nivel socioeconómico y de residencia permanente, pero también para los que realizan actividades empresarias y turísticas.

El objetivo estuvo puesto en cada etapa en obtener el mejor precio de venta del m² construido, y la inversión fuerte del propio Estado para generar el soporte infraestructural del emprendimiento.

La última etapa, en la que se inscribe Puerto Madero, es “una tendencia mundial: concentrar la satisfacción de las distintas necesidades de consumo en un mismo ámbito” (Abba, 2008:82).

Esto se puede ejemplificar con uno de los últimos megaproyectos, aún en realización⁶, que es el Madero Harbour con aproximadamente 300.000 m² cubiertos, con una inversión aproximada de u\$s 300 millones⁷ y combina torres de oficinas, hotel & spa, residencias, gimnasios, piscinas, helipuerto, cocheras, supermercado, shopping, tiendas departamentales, entretenimiento y cine.

Una variable que es un reflejo del crecimiento de Puerto Madero y su importancia inmobiliaria especulativa es el valor del m² de terreno para construir.

Históricamente los valores del m² no han sido inferiores a los 500 dólares, siendo este valor el más bajo registrado posteriormente a la crisis del 2001, luego de esta curva descendente los precios comienzan a sufrir un aumento constante.

A esta situación especulativa se le suma otro tipo, que será desa-

⁶ Se estima su finalización para el 2015

⁷ Datos obtenidos de <http://www.nuevopuertomadero.com> y Corporación Puerto Madero [Fecha de obtención 20 de enero 2011]

rrollada más adelante, que es la explicada por Dina Cusizio, directora de la división residencial de L. J. Ramos en un reportaje del diario la Nación: “tanto en lo que respecta al mercado de oficinas como de vivienda, prácticamente no hay nada para la venta; todo lo que se puede encontrar disponible es para alquiler. Esto obedece a que nadie se quiere desprender de las propiedades... en la Argentina invertir en ladrillos es un buen resguardo de capital” (La Nación. 12 de noviembre del 2011).

Para continuar el análisis de Puerto Madero como emblema de las tendencias de la Posmodernidad, a continuación presentaremos el desarrollo de las características de la estructura funcional tomando como eje los tres momentos de cambio presentados y por último el tema de la comunicación y conectividad como unión con el resto de la ciudad que forma parte.

Centro empresarial

A comienzos de la década del '90 se inició en Buenos Aires la etapa de los denominados “edificios inteligentes” y corporativos⁸ destinados a crear ámbitos propicios para sede de las más importantes empresas transnacionales con sistemas expertos de automatización para responder a altos requerimientos de confort, seguridad, optimización de recursos y telecomunicaciones de avanzada.

Estos nuevos edificios aportan elementos formales innovadores al tejido urbano tradicional de Buenos Aires, cuya lógica de localización se caracteriza por no producir el desplazamiento de actividades que le otorgaban el carácter de concentrador al núcleo sino que han reforzado su fuerte naturaleza (Abba, 2008).

Puerto Madero ha respondido a los objetivos de actualizar y expandir la oferta de espacios destinados a usos corporativos, en una localización central con un plus de imagen y visibilidad, además de las comodidades y servicios acordes a los estándares internacionales.

Son pocas las alternativas que satisfagan esa necesidad y es por esa razón que numerosas firmas entre las de mayor facturación del

⁸ El edificio corporativo consiste en personalizar el edificio que forma la empresa. Existen dos tipos; el que se identifica con la imagen de la propia empresa o bien con el propio edificio corporativo.

país,⁹ tienen sede en el barrio, acompañadas por decenas de empresas de servicios especializados. Estas últimas, son las que integran el núcleo más dinámico de la nueva economía (Ramos y Cazas, 2009).

Según datos de L.J. Ramos Brokers inmobiliarios, la cantidad de m² de oficinas en Madero creció constantemente entre 1992 y 2002, incorporando un promedio de 38.000m² /año. Tras la crisis, durante el periodo 2002-2006 y mientras avanzaban a las torres de viviendas, el stock de metros destinados a oficinas se mantuvo prácticamente estable, incorporando en el quinquenio la misma superficie que, durante los 10 años anteriores, introducía cada año.

Un dato curioso es la cantidad de empleados que concurren a trabajar a estas oficinas, un promedio de 20.230 empleados lo que representa más de la población estable de Puerto Madero para el año 2010¹⁰

Uso residencial

La inestabilidad económica e institucional del 2001 retrajo la demanda de espacios corporativos. El momento marcó un punto de inflexión a favor de los proyectos de departamentos de alta gama, transformándose, como mencionan varias inmobiliarias (L.J. Ramos Brokers inmobiliarios, Toribio Achával, Griesso, entre otros) en una opción sumamente atractiva para invertir, ya que era, un negocio que sumaba buena rentabilidad a diferencia de los proyectos de oficinas que eran mayoritariamente de rentas.

A partir de la devaluación, el metro cuadrado residencial se ofrecía en el 2002 a u\$s 1.700¹¹, un precio que resultaba barato compa-

⁹ De las 10 empresas que más facturan en Argentina, 3 tienen su sede en Puerto Madero según el ranking de facturación de empresas en 2008 de la revista Mercado: YPF/Repsol, Telecom y Dreyfus. Otras empresas que se encuentran en este ranking pero en puestos por debajo del 50 son Nextel, Camuzzi, ENARSA, Galeno Life, Technit, Mapfre, Casino Buenos Aires y 3M.

¹⁰ La población estable de Puerto Madero para el último Censo es de 4.720 habitantes, según datos de la Dirección General de Estadística y Censos, dependiente del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es decir si a esto lo cotejamos con los datos de los empleados, existirían 15.510 personas más que las que viven en forma estable.

¹¹ Datos obtenidos de L. J. Ramos Brokers inmobiliarios

rándolo con los valores internacionales, trayendo de esta forma inversores extranjeros, en especial de origen español, inglés e italiano.

Luego de este descenso marcado los valores, entraron a una curva ascendente hasta llegar a los u\$s 4500 en el 2011,¹² aumentando un 165% aproximadamente en 9 años.

En la posmodernidad el diseño urbano, “busca simplemente tener en cuenta las tradiciones vernáculas, las historias locales, las necesidades, requerimientos y fantasías particulares, de modo de generar formas arquitectónicas especializadas y adaptadas a los clientes, que pueden ir desde los espacios íntimos y personalizados, pasando por la monumentalidad tradicional, hasta la jovialidad del espectáculo” (Harvey, 2004: 85).

Siguiendo esta línea Cueya afirma que “las aspiraciones, demandas y estilos de vida de la elite que decide vivir y trabajar en los espacios de nueva centralidad, (interactuando dialécticamente con el marketing de los desarrolladores) inciden en el perfil de los lugares, en términos del tipo de usos, jerarquía, calidad físico ambiental, confort urbano, innovación en el diseño, seguridad y exclusividad de inmuebles y espacios. Las denominaciones que la publicidad utiliza para vender los productos y entornos describen la calidad de vida de las elites que los utilizan. Productos y usuarios son un binomio que refleja bien la articulación entre sociedad y espacio en los grandes proyectos urbanos” (2009: 13 - 14).

Estas ideas se ven reflejadas en los megaproyectos de Puerto Madero, entre los que se pueden mencionar Onix, Madero Harbour o ArtMaría.

El proyecto Onix, que desarrolla la empresa Zencity prevé su finalización en el 2012, tiene una inversión aproximada de 150 millones de dólares y un valor promedio de u\$s 3400 el m².¹³ Como se puede observar en sus promociones se orientan hacia “un público moderno y vanguardista” que busca una combinación entre profesión y vida personal. El mega emprendimiento está compuesto por 25 pisos e incluye un edificio aterrazado de 9 pisos con estudios mono-ambientes, residencias y amenities, entre las que se destaca sala de reuniones

¹² Datos obtenidos de la División Consultoría de Toribio Achával

¹³ Datos de L.J.Ramos Brokers inmobiliarios y www.Nuevopuertomadero.com 10/9/2011

y piscina. Los edificios tienen balcones escalonados, que componen una serie de terrazas con piscinas, jardín y jacuzzi privados. Según declaraciones de la presidenta de la empresa, se buscó “una ambientación distinta, inspirada en el estilo de los hoteles de Las Vegas con mucha vegetación, cascadas y espejos de agua” (Diario La nación. Suplemento Propiedades, 2008 y 2009).

El emprendimiento Madero Harbour¹⁴, desarrollado por la empresa Newside es muy ilustrativo de la variedad y jerarquía de los usos que ofrecerá a sus residentes en 300.000 m² con usos mixtos y pensados en pocos metros entre las distintas áreas operativas y de entretenimiento. Posee un centro comercial con 150 locales, 10 salas de cine, consultorios externos, un centro para tratamientos estéticos, un hotel boutique 5 estrellas, lofts para profesionales, tres edificios de apart-hotel, un edificio de oficinas con helipuerto y una Plaza de Artes.

Es definido por Alejandro Ginevra, presidente de Gnvgroup, grupo desarrollador y comercializador de Madero Harbour como “Una ciudad para vivirla caminando”.¹⁵

En un predio de 20 mil m², 60.000 m² edificados y con una inversión de u\$s 180 millones se localiza ArtMaría emprendimiento desarrollado por Creaurban Desarrollos Inmobiliarios. En su sitio oficial de internet promocionan al proyecto como un emprendimiento “cuidado hasta sus mínimos detalles”. Como se sostiene en el diario Perfil el ejemplo de este “cuidado” ya se ve en su nombre, ArtMaría: en él se conjuga la raíz latina de la palabra arte, en la acepción de “la virtud y el talento del hombre para producir algo”, y María, como símbolo de todas las mujeres tan homenajeadas en este distrito, incluso desde los nombres de las calles.

El proyecto, presenta una membrana orgánica de vidrio que unificará cada uno de los cinco sectores que conformarán ArtMaría: oficinas, hotel boutique, plaza de locales comerciales y residencias (además, dos subsuelos de estacionamientos). Una evolución conceptual clave de este desarrollo es el medio ambiente: el compromiso de incorporar proveedores y sistemas que lo tengan como principio rector. Así se prevé

¹⁴ Se prevé su finalización en el 2012. Los datos obtenidos son de www.madero harbour.com y Diario Perfil digital [recuperado el 23 de enero de 2011]

¹⁵ Reportaje realizado en www.nuevopuertomadero.com [recuperado el 23 de enero de 2011]

la posibilidad de calificarlo como edificio sustentable, de acuerdo a los estándares LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).¹⁶

En un reportaje efectuado por el Diario Clarín¹⁷ José María Donati, director General de Estadística y Censos de la Ciudad, sostiene que “existe un crecimiento de la cantidad de viviendas superior al crecimiento de la población”, pero aclara que es un fenómeno que puede explicarse por diversos motivos, pero sobre todo porque “muchas viviendas están desocupadas (72%), o son propiedad de inversores extranjeros que les dan un uso de vivienda temporal”.

Este hecho es observado en el 2009 por Cazas y Ramos cuando analizan la relación de inversionistas vs. “compradores usuarios” y afirman que es de 60% contra un 40, mientras que el porcentaje de adquirentes locales y extranjeros queda conformado en una relación de 70 a 30, aproximadamente.

En relación al tipo de adquirentes de los departamentos el Ing. Luis Pelermute, constructor de las torres “El Faro” y Madero Center sostiene que en sus comienzos “Había de todo, pero más consumidores finales que inversores. En general provenían de barrios periféricos, como por ejemplo de la zona Sur, del Oeste también, que querían residir en un lugar mejor ubicado, más céntrico, y cambiar su forma de vida. De los barrios más tradicionales de la ciudad hubo proporcionalmente mucho menos interesados. Nosotros habíamos hecho previamente un estudio de mercado y sabíamos que la clientela potencial vendría especialmente del Sur de la provincia de Buenos Aires, como Avellaneda, Quilmes, Lomas, Banfield, etc. Después, en los hechos, también se sumó gente proveniente de barrios porteños más alejados, como por ejemplo Villa Devoto. Sin embargo, hoy en general esa segmentación es mucho más difusa, porque Puerto Madero ya es aspiracional para todos en general, debido a la seguridad que brinda y los múltiples servicios que ofrecen los edificios, por tratarse de construcciones modernas”.¹⁸

¹⁶ Datos obtenidos de www.Perfil.com y www.artmaria.com.ar [Recuperado el 23 de enero de 2011]

¹⁷ Diario Clarín. Sección ciudad, 15 de enero de 2011.

¹⁸ Reportaje al Ing. Luis Perelmuter desarrollador del Faro y Madero Center, publicado el 27 de octubre de 2009 en www.nuevopuertomadero.com

Este cambio en la nueva perspectiva de los adquirientes se puede observar en los proyectos mencionados en este apartado o bien como explica Perelmuter en el mismo reportaje “en El Faro sólo hay 2 tipos de departamentos y después recién en el remate aparecen los semi-pisos y pisos completos. En Madero Center, por el contrario, hay 20 tipologías distintas, además de los duplex, que también difieren entre sí. Hay un total de 39 ascensores, porque todos los departamentos tienen palier privado”.

Federico Andreotti, de Tizado Propiedades, otra de las grandes inmobiliarias que trabajan en la zona, explica sobre el perfil de los habitantes que “En Puerto Madero vive gente que le ha ido muy bien en los últimos tiempos y que ve al barrio como un lugar seguro, es gente muy próspera. En cambio, no se ven familias con hijos chicos porque acá no hay departamentos enormes para ellos y además no entran colectivos y no hay colegio” (Clarín, 15 de enero de 2011).

Dina Crusidio, de la división residencial de L. J. Ramos, en relación a los residentes menciona que “quienes desean venir aquí encuentran un modo de vida muy cautivante desde el punto de vista cultural como social (no hay problemas raciales) y económicos (si bien el costo de vida es un poco más alto sigue siendo atractivo para ellos). Como adicional en Puerto Madero se suma el tema de la seguridad”. (La Nación, 12 de noviembre de 2011)

En todos los comentarios sobre los habitantes se puede observar el acento puesto en el lugar Premium que ocupan, donde los servicios de los edificios hacen al gusto de la gente que lo va a ocupar y el tema de la seguridad como punto central. Sin embargo existe un problema social, que vale nombrarlo aunque no hace al centro del trabajo planteado, disimulado por el movimiento de Puerto Madero.

Un relato que permite cerrar con la imagen de los residentes Puerto Madero es lo expresado por Orlando Barone cuando sostiene que “Ahí vive gente invisible. Así como en Suiza las cuentas bancarias son de gente invisible, los que viven en Puerto Madero son invisibles. No se ven los habitantes estables, estarán en el auto polarizado, en el barco, si lo tienen. Nunca están en la calle” (...) “La gente en Madero Este se hace visible los fines de semana. Ahí los bolivianos emigran a sus barrios del conurbano y se ve a los vecinos. Están en bermudas, con toda la parafernalia del aerobics, iPod, bicicletas con tres cam-

bios y personal trainers. Se sientan en los cafés y leen los diarios del domingo. Este lugar es inolvidable. Perón creó los barrios obreros, Menem dejó Puerto Madero” (Diario Perfil, 11 de enero de 2007).

Ambos relatos muestran relaciones simbólicas en el territorio de Puerto Madero, con realidades diferentes, contradictorias y excluyentes según los observadores.

Comercio y servicios

Un factor valioso para consolidar la dinámica de los sectores urbanos, es la diversidad de funciones que se disponen en ellos. También en esto, Puerto Madero presenta aspectos que hablan de esa última etapa de “maduración” que está transitando.

Existe en Puerto Madero, 175 locales destinados a comercios y servicios¹⁹, de los cuales el 51% son gastronómicos, el 8,57% son bancos y servicios financieros, el 5,7% corresponde a venta y alquiler de automotores, con un porcentaje similar encontramos el rubro de equipamiento y decoración. Mientras que los rubros de indumentaria y autoservicios representan el 4,6% del total respectivamente.

Si bien no se ha podido encontrar datos comparables con anterioridad al 2009, debido a su escasa o nula desagregación, podemos tomar como referencia los mencionados por Galvis Pedrosa (2010), y Cazas y Ramos (2009). Estos autores nos permiten afirmar que en solo dos años los rubros gastronómicos, almacenes, concesionarios, bancos y mueblerías se han visto incrementados en cantidad de locales. Siendo los valores más destacados los referentes a la gastronomía que de representar el 49% en el 2009 pasa al 51,4% en el 2011, los almacenes y autoservicios del 2% suben al 4,6% y las concesionarias que del 3% para el 2009 llegan al 5,7% en el 2011.

Una mención especial merece las promociones de los comercios en este barrio, donde “lo selecto y exclusivo” es el slogan de la publicidad, así por ejemplo en la página oficial de Madero Center Shops mencionan que “es un paseo de compras a cielo abierto estratégicamente emplazado en la mejor zona de Puerto Madero. Su objetivo es ofrecer una cuidada selección de productos de las mejores marcas, orientados a atender la demanda de un barrio de un alto poder ad-

¹⁹ Fuente www.nuevopuertomadero.com, www.puertomadero.com y relevamiento in situ terminado el 7 de noviembre de 2011.

quisitivo y muy visitado por el turismo” y con letras resaltadas dice “sumate a una minoría”.²⁰

Es decir, presenta mediáticamente la definición de un sistema de valores que no puede ser alcanzado por cualquier grupo de población.

Como se ha mencionado también en los comercios y servicios se refleja las características de los residentes del lugar, ejemplo de esta situación son los servicios educativos que muestra la franja etárea de la población residente.

Puerto Madero en el 2011 cuenta con dos jardines maternas y una universidad, reforzando la idea de que es un lugar para habitantes que se encuentran en la etapa de plena actividad laboral o profesional, sin hijos o bien personas mayores que sus hijos no viven con ellos.

Sin embargo lo que ha comenzado a surgir son las escuelas deportivas sobre todo lo que tiene que ver con los deportes que son propios de los espacios de aguas como es la vela o el kayak, o los cursos de timonel

En relación a los espacios culturales al 2011, Puerto Madero cuenta con seis especializados para este fin, siendo el último inaugurado el Faena Arts Center, un centro de exposiciones y experimentación artística con dos salas de exposiciones (Molinos y Catedral), en la antigua sala de máquinas del edificio Los Molinos.

Otro servicio que cobra importancia en Puerto Madero son los relacionados con la actividad turística.

El turismo urbano, constituye actualmente una importante industria global con perspectivas altamente atractivas al interrelacionar los entornos arquitectónico-sociales con el agua.

Puerto Madero ha experimentado un crecimiento en cascada, tendiente a generar, también, una relación circular y estrecha con el turismo internacional, y, en menor medida, con el local. Aquí subyace la idea de equilibrio, no sólo como “valor” sino como consecuencia emergente de un proceso de mercado. Con una clara lógica: su atractivo de geografía económica (Abba, 2009).

La tendencia globalizante que marca de una forma el acrecentamiento y/o el tipo de demanda turística es la oferta de alojamiento en

²⁰ <http://www.maderocentershops.com> [recuperado el 23 de enero de 2011]

hotelería. En la actualidad existe 3 hoteles (Hilton, Faena, y Madero) con un total de 727 habitaciones y dos proyectados (St. Regis y el Alvear) que elevarían el número de habitaciones a 1020.

Al igual que con los otros usos, Puerto Madero parece destinada a captar un público selecto cada vez más numeroso, observándose en el tipo de productos que demandan y promueven las empresas hoteleras y los turistas internacionales de altos ingresos.

Comunicación y conectividad

Puerto Madero creció a un ritmo inusual cambiando su perfil de uso pero con una escasa modificación de la oferta pública de transporte como consecuencia del proceso de urbanización del barrio.

Al respecto Gutierrez y Rearte (2006) en su trabajo “Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires” toman para su análisis la oferta de transporte público (subte, ferrocarril y autotransporte) en el barrio y a menos de 5 cuadras del perímetro o borde externo del mismo. Como resultados observan que existen 2 líneas de subte, una de ferrocarril y 27 autotransporte, siendo una oferta preexistente a la urbanización y, donde tampoco se registran modificaciones en sus recorridos.

Además mencionan que el servicio ferroviario Castelar-Puerto Madero es el único incorporado a posteriori de iniciada la urbanización, siendo un servicio diferencial sobre infraestructura preexistente.

Con referencia a este sistema diferencial cabe mencionar que es uno de los trenes de la empresa TBA con detalles de confort como aire acondicionado, calefacción, los pasajeros viajan únicamente sentados, música funcional y servicios de diarios vespertinos.

Volviendo a los autores antes mencionados, manifiestan que la oferta de transporte es mayoritariamente perimetral. Sólo 2 líneas de automotor colectivo ingresa al barrio, y una circula por su borde exterior.

Otro aspecto que resaltan es la limitación de la oferta de servicios públicos, así como la capacidad de acceso al auto particular o taxis de la población residente, es posible que la misma no use la conectividad que tiene.

La población fluctuante es posible que sí la use, siendo que el transporte público suele estar fuertemente asociado al viaje de

trabajo. La población visitante, en cambio, puede que use el auto para llegar hasta allí, debido al perfil socioeconómico y al alcance o área de influencia de las actividades y servicios del lugar, extensibles a la región en su conjunto (con fuerte énfasis en lo gastronómico) (Gutierrez y Rearte: 2010: 839).

Para registrar la visión que tiene el habitante de Puerto Madero se realizaron encuestas de las cuales el 70% eran población residente. La mayoría coincidieron en que la movilidad es el gran problema del sector. Si bien casi todos se movilizan en auto, tratan de no salir o llegar durante las horas pico.

En el caso de las personas que van todos los días a trabajar, todos hablaron de la ausencia de servicio público, hay quienes preferirían no venir en auto pero sostenían que “no hay más alternativas y el transporte que les brindan sus oficinas hasta microcentro tarda lo mismo que si salen caminando”. Estas mismas respuestas son registradas en el trabajo de Galvis (2010).

Conclusiones

Como han sostenido varios autores (Prévôt Schapira, Ciccolella, Abba, Cuenya, entre otros) y se ha podido observar a lo largo de estas páginas que Puerto Madero es una de las diferentes tendencias globalizantes de urbanización y creadora de centralidad en el seno de espacios abandonados.

Las relaciones entre espacio y producción se materializan en la pugna entre tendencias globalizantes (disminución de las acciones directas del Estado, rol protagónico del capital privado, empresarialismo urbano) y la puesta en valor de las herencias territoriales (los docks de ladrillos, el antiguo depósito de Molinos “el porteño”, las grúas, etc.), respondiendo a una lógica privada (venta del patrimonio inmobiliario del estado) que recicla en un mismo modelo espacios de actividades obsoletas (Prévôt Schapira, 2002) donde se subvencionó con recursos públicos a inversores privados y consumidores de altos ingresos.

Su ubicación, lindante con el área central y su extensión, convirtieron a esta zona en un lugar propicio para la expansión de las actividades comerciales, empresariales y administrativas. A la vez,

su situación de nexo con el borde costero, ha comenzado a adicionar un nuevo rol, ya no únicamente como factor favorable de localización sino la recuperación de sus vocaciones estuariales con los deportes náuticos y algunas actividades de recreación.

La puesta en valor de Puerto Madero se realizó bajo el signo del neoliberalismo y un fuerte desarrollo del capital simbólico, observándose en la alianza entre el sector público y el privado bajo la lógica empresarial; en las construcciones de mega proyectos inmobiliarios, edificios inteligentes y corporativos; y en los lugares donde las experiencias particulares se ponen en juego.

El Estado, con una estrategia de promotor privado, pone en prácticas mecanismos de valorización del área para el mercado inmobiliario (cambio de usos, financiamiento de la construcción de infraestructura y servicios básicos) a través de una lógica de especulación pasiva e inductiva. Observándose el logro de esta estrategia entre otras cuestiones en los valores alcanzados por metro cuadrado de terrenos y residenciales, los cuales se mantuvieron en un crecimiento constante a lo largo del tiempo.

Como centro empresarial, Puerto Madero, responde y se transforma a los requerimientos de las necesidades de las empresas trasnacionales que buscan para su localización, un área central y lugares con edificios inteligentes y corporativos.

El análisis de los usos residenciales, de comercio y servicios nos permitió remarcar la puesta en valor de capital simbólico donde las construcciones de departamentos de alta gama, los mega proyectos de espacios múltiples y salas de exposiciones son realizados según los perfiles y preferencia en los gustos de la élite que lo utilizan, propiciando de este modo la selectividad en el lugar.

Desde las políticas públicas se trató de reproducir el capital simbólico en el desarrollo de los servicios ferroviarios y el tranvía sin embargo no se tuvo en cuenta el perfil y necesidades de los pasajeros a los que iban dirigidos el servicio: los trabajadores. En su mayoría estos no responden a las características generales de la elite del lugar, ya que no les interesa o no quieren en estos momentos reproducir el lujo. Simplemente desean llegar a estar conectados con sus áreas de trabajo en tiempo y con el menor costo posible. Esto condujo, debido a la baja afluencia de pasajeros, entre otras razones, a que estos sis-

temas no pudieran ser mantenidos, o como en el caso ferroviario no se buscó el arreglo de los desperfectos de infraestructura.

Puerto Madero logro un espacio posmoderno autónomo e intemporal donde los sistemas de valores definieron una forma de pensar y hacer el territorio que brinda y ofrece mediáticamente un mundo para una minoría que puede personalizar sus gustos. La acumulación del capital simbólico (en los espacios de lujo, confort y personalizados) a lo largo aproximadamente de los 20 años de su inauguración permite la reproducción de este orden establecido.

Las herencias territoriales (docks de ladrillos, el edificio los Molinos, entre otros) como esqueletos de la época agroexportadora se conservaron y se trasformaron en un espacio de viviendas de lujo, oficinas y comercios, significando para muchos el fin de la decadencia y la integración de partes de la ciudad al espacio globalizado y la sociedad en red. Sin embargo, falta concretar su maduración social y su integración plena al resto de Buenos Aires, observándose en la postergación de los temas de transporte situación que afecta el funcionamiento del barrio como lugar de trabajo o vivienda y la relación con la ciudad.

Bibliografía

- Abba, A. (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*, (2), 73-88.
- Carut, C. (2007). Los procesos de metropolización de los ´90 en la conformación de los espacios costeros El caso de Puerto Madero. Primer congreso de Universidades Nacionales. Río Cuarto, Córdoba.
- Ciccoella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE*, 25(76). Recuperado el 17 de diciembre de 2000 en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s0250-71611999007600001&Ing=en&nrm=iso
- Cueya, B. (2009). Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflictos de intereses. Notas sobre la

- experiencia argentina. *Congreso de la Latin American Studies Association*, Río de Janeiro, Brasil.
- Cueya, B. y Corral, M. (2011). Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *EURE*, 37 (111), 25-45.
- De Mattos, C. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *EURE*, 25 (76). Recuperado el 10 de diciembre de 2000 en http://scielo-test.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600002&lng=pt&nrm=iso.
- Galvis Pedrosa, M. (2010). *Puerto Madero – 20 años despues “de la planificación a la realidad*. Buenos Aires: Universidad de Belgrano, Poltecnico di Torino, Facultad de Arquitectura
- Gutiérrez, A. y Rearte, J. (2006). Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires. En: Brasileiro, A y Marques da Silva, P (Eds.). *Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes* (pp 829 -840). Río de Janeiro: ANPET
- Harvey, D. (2007). De la gestión al empresarialismo: la transformación de la gobernanza en el capitalismo tardío. En D. Harvey (Ed.). *Espacios del capital*. Madrid: Aikal.
- Ladrier J. (1977). *El reto de la racionalidad*. Salamanca: Sígueme.
- Lee Nájera, J. L. (2009). *Los proyectos de recuperación del Barrio de la Boca y Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires Entre la identidad y la globalización*. México: UAM-Xochimilco
- Liernur, J. F. (2006). Puerto madero: destrucción del patrimonio. Una tragedia argentina y universal Recuperado el 10 de marzo de 2008 en [www.porlareserva.org.ar /CAPMSASilos.htm](http://www.porlareserva.org.ar/CAPMSASilos.htm).
- Pando, H. y Vitalli, O. (2002). El Río de la Plata en la historia. En: Borthagaray, J M (Comp.). *El río de La Plata como territorio* (pp.123-148). Buenos Aires: Ediciones Infinito –FADU – FURBAN.
- Prevot Schapira, M. (2002). Buenos Aires en los años ´90: metropolización y desigualdades”. *EURE*, 28(85). Recuperado el 28 Septiembre 2006 en: http://www.scielo.cl/scielo.pnp?script=sci_arttext&pid=50250-71612002008500003&lng=es&nrm=iso.
- Ramos, J. y Cazes, D. J. (2009). “Puerto Madero: La segunda globalización en Buenos Aires”. *Informe del mercado Inmobiliario*.
- Rojas, E.; Cuadrado-Roura, J. y Fernández Güell, J. L. (eds.) (2005).

- Gobernar las Metrópolis. Banco Interamericano de desarrollo.*
Madrid: Universidad de Alcalá de Henares.
- Sassen, S. (2012). “La ciudad es hoy un espacio de combate abierto”.
La Nación, 17 de agosto, p11
- Sgut, M. (2002). “Grandes obras en el río. Ampliación del Puerto de Buenos Aires”. En: Borthagaray, JM (Comp.). *El río de La Plata como territorio*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Yory García, C. (2003). *Topofilia, ciudad y territorio: una estrategia pedagógica de desarrollo urbano participativo con dimensión sustentable para las grandes metrópolis de américa latina en el contexto de la globalización: “el caso de la ciudad de Bogotá”*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Geografía Humana.

Los autores

Arturo Ariel Bentancur Díaz

Profesor titular de Historia Americana en la Universidad de la República (Uruguay). Licenciado en Ciencias Históricas por la misma institución y Doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla. Últimas publicaciones: *La familia en el Río de la Plata a fines del período hispánico. Historias de la sociedad montevideana* (2011), *Muerte y religiosidad en el Montevideo colonial. Una historia de temores y esperanzas* (coautoría, 2008) y *Amos y esclavos en el Río de la Plata* (coautoría, 2006).

Nicolás Biangardi

Profesor en Historia por la Universidad Nacional de La Plata y Magister en Historia por la Universidad de Tres de Febrero. Su trabajo de investigación indaga sobre la producción y circulación de productos pecuarios en la región Río de la Plata durante el siglo XVIII. Actualmente se desempeña como docente en la cátedra de Historia Argentina I en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

Maximiliano Camarda

Licenciado en historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata, en donde se encuentra finalizando la maestría y el profesorado. Doctorando en la Universidad Nacional de la Plata. Becario Tipo I de CONICET. Sus problemáticas de investigación giran en torno a la sociedad y economía Hispanoamericana durante el siglo XVIII. Participa del proyecto titulado "Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplaten-

ses, 1779-1810". También se encuentra participando del grupo de investigación GESMar de la UNMDP.

Claudia Carut

Magister en Gestión Ambiental Urbana (UNMDP), Profesora y Licenciada en Geografía (UNLP). Profesora Adjunta de la Cátedra de Geografía de los Espacios Marítimos (UNLP) y del Seminario de Política y sociología ambiental (UTN). En la actualidad está desarrollando su tesis doctoral *La metropolización costera de la Región metropolitana de Buenos Aires. Un juego dialéctico de los lugares: entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización de la década de los 90*. Investigadora del Centro de Investigaciones Geográficas / Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales- Universidad Nacional de La Plata (CIG-IdIHCS-UNLP). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Posee más de 35 trabajos publicados en libros, congresos y revistas arbitradas referidas a la cuestión costera y ambiental.

Gustavo Chaliar

Profesor y Licenciado en Historia por la Universidad Nacional del Sur. Investigador del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Docente del Departamento de Humanidades, UNS. *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Cuaderno N° 1 de la Colección Cuadernos de historias del sur Bonaerense, Bahía Blanca, Ediuns, 2010. "Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano", en *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, 2011, pp. 43-54. "Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)", en *Argentina de puertos* 2013, pp. 269- 294.

Miguel Ángel De Marco (h)

Doctor en historia, investigador del CONICET-IDEHESI, Nodo IH (Rosario), docente de posgrado en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires y en la carrera de Historia de la Universidad del Salvador en Buenos Aires. Director del Centro de Estudios del Desarrollo Regional de Rosario. Sus libros relacionados con la temática son: *La batalla por el puerto de Rosario* (1999), *Santa*

Fe en la transformación argentina (2000), *Carlos Sylvestre Begnis, en el desarrollo del litoral argentino* (2005), *La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Rosario* (2007), y en coautoría *El puerto de los rosarinos* (2006). En prensa *Ciudad Puerto, Universidad y desarrollo regional, 1919-1968*.

Lina Constanza Díaz Boada

Historiadora por la Universidad Industrial de Santander (UIS), Magister en Historia UIS, y Doctoranda en Ciencias Sociales UNLP. Investigadora en el CHAyA, IdIHCS –CONICET-UNLP. Últimas publicaciones: “Los discursos historiográficos sobre Nación y Nacionalismo en Colombia, 1986-2010”, *Pandora revue d’études hispaniques*, 2012, vol. 11, pp. 135-152; “Imaginario social en la reproducción de la violencia: aproximación a la identidad del indio y el ladino en Guatemala”. *Aletheia*, 2012 3(5), http://www.aletheia.fahce.unlp.edu.ar/front_page; en co-autoría “Protesta indígena y movimiento social en Colombia. Apropiación política de La María–Piendamó (Departamento del Cauca, Colombia)”, en *Historia contemporánea de Colombia. Conflicto armado, régimen político y movimientos sociales*, 2012, pp.405-444.

María Claudia Errecart

Profesora en Historia, UNLP. Actualmente cursa una Maestría en Historia en la UNTreF. Adscripta a la cátedra de Historia Argentina I, en la FaHCE (UNLP). Docente en nivel Medio. Investigadora en carácter de colaboradora en el IdIHCS-CHaYA/UNLP-CONICET.

Yasser Orlando Espinoza García

Licenciado en Estudios Internacionales por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS); Maestro en Historia (UAS); Alumno del Doctorado en Ciencias Sociales (UAS). Publicaciones: co-autor de *Norteamericanos en el Paraíso: inversiones y turistas en Mazatlán (siglo XX)*.

Antonio Galarza

Doctor en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) y becario posdoctoral del CONICET. Se desempeña como docente en dicha Universidad, en el área Historia Americana. Sus temas

de investigación versan sobre la economía y la fiscalidad en Buenos Aires entre fines del período colonial y mediados del siglo XIX. Ha publicado artículos de investigación en revistas científicas de Argentina, Colombia y Perú.

Javier Gerardo Kraselsky

Profesor recibido en la Universidad Nacional de La Plata, Magister en la Universidad Nacional de Febrero y Doctor en Historia en la Universidad Nacional de La Plata. Su área de especialización es el comercio y las instituciones del Río de la Plata a fines del siglo XVIII. Actualmente ejerce la docencia en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata y en la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Es autor de “Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias de negociación corporativa. Las Juntas de comercio, 1779-1794”, en *Redes sociales e Instituciones consulares en el Imperio Español, siglos XVII a XIX* (2007) y del artículo “De las Juntas de Comercio al Consulado. Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias corporativas, 1779-1794”, *Anuario de Estudios Americanos*, 64(2), 2007. Además integra el proyecto radicado en la Universidad Nacional de La Plata denominado “Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplatenses, 1779-1810”.

Luis López Molina

Profesor de la Universidad de Cádiz (España). Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales (2013). Máster en Gestión Logística (2009), Máster en Gestión Portuaria (2007), Máster en Organización e Ingeniería de la Producción - Dirección de Plantas Industriales (2005), Técnico Superior en Comercio Internacional (1998). Publicaciones: *Claves de Éxito para la Elaboración y Promulgación de la Constitución en una ciudad Sitiada* (2013); *Buques y Mercancías en el Cádiz de 1812* (2012).

José Mateo

Doctor en Historia (Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, España), Magister en Historia (UNIARA, Huelva, España), Licenciado en

Historia (UNICEN, Tandil, Argentina). Profesor Titular Ordinario de Historia Argentina (UNMdP) e Investigador Independiente del CONICET con lugar de trabajo en la Estación Hidrobiológica Puerto Quequén. Director del Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESmar-UNMdP). Ha publicado recientemente los libros *Cosechando el mar en lanchas amarillas* y *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, y los artículos “Estrategias de la anchoíta en un mar de tiburones. Las pymes conserveras marplatenses durante la valoración financiera (1975-2006)”, “Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama (1989-2010)”.

Isabel Paredes

Profesora de Historia (Instituto Superior del Profesorado Joaquín V. González), Licenciada en Historia (Universidad Nacional de Luján), Magister en Historia (Universidad Nacional de Tres de Febrero). Últimas publicaciones: “La Carrera del Paraguay”, *América Latina en la Historia Económica* (en prensa).

Victor Pereyra

Profesor y licenciado en Historia de la UNLP, diplomado y especialista en investigaciones históricas de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad de Cantabria – Santander – (España) y doctor interuniversitario en Historia de la UNdeMP. Docente e investigador categorizado en la Cátedra Historia General IV de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. Ha publicado trabajos en diversas revistas especializadas nacionales y extranjeras. e *De Infanzones a Patricios. Reconstrucción de una elite de poder urbana en la villa de Castro Urdiales entre los siglos XIV al XVI*. (en prensa)

Héctor Manuel Pimienta Fernández

Licenciado en Sociología (2004-2009) y Maestría en Historia (2010-2012) por parte de la UAS. Doctorante en Historia en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, en Tijuana B.C., México.

Betina Clara Riva

Licenciada y doctoranda en Historia por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Trabaja las áreas de historia social, del derecho e historia de la sexualidad. Ha participado publicando en actas de congresos específicos desde el año 2007. Ha publicado entre otros en el volumen conjunto “Ayer, hoy y mañana son contemporáneos”, 2010 y “Leyes, justicias e instituciones de seguridad en la Provincia de Buenos Aires. Estudios sobre su pasado y su presente” (en prensa).

Ulises Suárez Estavillo

Licenciado en Economía, Licenciado en Comercio Internacional (Facultad de Ciencias Sociales Universidad Autónoma de Sinaloa); Maestría en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt); Candidato a Doctor en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt). Profesor de asignatura de la Facultad de Ciencias Sociales (UAS) en el área de desarrollo económico e historia económica; colaborador del cuerpo académico “desarrollo y migración” de la misma Facultad.

María Evangelina Vaccani

Profesora en Historia graduada en la Universidad Nacional de La Plata. Profesora de Historia Argentina y Latinoamericana de la Universidad del Este. Está culminando su Maestría en Historia en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, especializándose en los estudios de fiscalidad en el Antiguo Régimen investigando la Aduana de Buenos Aires en el periodo 1774-1810. Investigadora del Centro de Historia Argentina y Americana de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

Marcelo Weissel

Licenciado en Ciencias Antropológicas orientación arqueológica, F. F. y L. UBA. Doctor Universidad de Buenos Aires, área Arqueología. Director Programa Historia Bajo las Baldosas, Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Titular Arqueología Urbana y Subacuática Universidad Nacional de Lanús. “Un naufragio de Buenos Aires” (2011) y “Arqueología de La Boca del Riachuelo. Puerto Urbano de Buenos Aires” (2009).

Fundación de Historia Natural “Félix de Azara” Universidad Maimónides. Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos 2011. Historiador Porteño 2009.

Los espacios portuarios son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificadas en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria.

El presente libro es el resultado del esfuerzo que, en ese sentido, lleva a cabo la Red de Estudios Portuarios. Las actividades realizadas por la red vinculan a investigadores que desde distintas disciplinas científicas indagan sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios de la actualidad y del pasado. El conjunto de los textos reunidos en esta compilación es un claro ejemplo de ese trabajo y constituye, además, una muestra de la amplitud de aspectos desde los cuales se puede estudiar esos espacios.

