

CONTROL SOCIAL Y PRODUCCIÓN DE SEGURIDAD EN ESPACIOS URBANOS. UN ANÁLISIS DE LAS FORMAS DE VIGILANCIA, LA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO Y LA VIDA COTIDIANA EN PUERTO MADERO (BUENOS AIRES, ARGENTINA)

Khalil Elías Esteban
Universidad de Buenos Aires

Control social y producción de seguridad en espacios urbanos. Un análisis de las formas de vigilancia, la organización del espacio y la vida cotidiana en Puerto Madero (Buenos Aires, Argentina) (Resumen)

En las ciudades contemporáneas asistimos a una creciente complejización de las formas de control social: nuevos dispositivos de vigilancia, redes técnicas e instrumentos simbólicos y retóricos contribuyen conjuntamente a la producción de seguridad de los espacios urbanos. Analizamos estos procesos en el barrio de Puerto Madero de la Ciudad de Buenos Aires. A partir del análisis de la configuración espacial y los usos del suelo, y la descripción sistemática de los distintos dispositivos de seguridad allí desplegados, observaremos cómo esta específica producción de la seguridad afecta el desarrollo de las prácticas de residencia, trabajo, consumo y esparcimiento, así como también las fronteras materiales y simbólicas que establece.

Palabras clave: control social, producción de seguridad, Puerto Madero.

Social control and security production at urban spaces. An analysis of surveillance forms, spatial organization and daily life in Puerto Madero (Buenos Aires, Argentina) (Abstract)

In contemporary cities we assist to a growing complexity of social control forms: new surveillance devices, technical networks and symbolic and rhetorical instruments jointly contribute to security production at urban spaces. We analyze these processes in the Puerto Madero neighborhood in the City of Buenos Aires. We will analyze its spatial configuration and land use, and describe the multiple security devices that take place at Puerto Madero, to see how this specific security production affects the development of practices of residence, work, consumption and leisure, and establishes specific material and symbolic boundaries.

Key words: social control, security production, Puerto Madero.

En las ciudades contemporáneas¹ asistimos a una creciente complejización de las formas de control social a partir de la existencia de instrumentos cada vez más refinados de información y control de la población. Nuevos dispositivos de vigilancia, redes técnicas e instrumentos simbólicos y retóricos contribuyen conjuntamente a la producción de seguridad de los espacios urbanos. Específicamente, entendemos la noción de “producción de seguridad” como el conjunto de dispositivos (especializados y no especializados, humanos y no-humanos, mediados e inmediatos) que procura generar un ámbito resguardado para la circulación de bienes y personas, incluyendo la protección de la propiedad y la vida, pero también la producción de fronteras materiales y simbólicas que excluyen a ciertas categorías de la población de espacios reservados.

Teniendo en cuenta estas afirmaciones, el presente artículo se propone comprender el modo en que las nuevas formas de control social y de producción de seguridad se despliegan en el barrio de Puerto Madero, situado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, afectando el desarrollo de las prácticas de residencia, trabajo, consumo y esparcimiento. Para tal fin, realizaremos inicialmente una reconstrucción de tres historias que contribuyeron a delinear la actual estructura territorial del barrio, para luego hacer un análisis de los usos del suelo vigentes. Posteriormente, haremos una descripción sistemática de los distintos dispositivos de seguridad desplegados en el terreno, y de las barreras materiales y simbólicas que refuerzan esa particular producción de seguridad. A partir de este recorrido, esbozaremos nuestras reflexiones finales.

Tres historias del puerto

Distintas historias entrelazadas nos permiten comprender la actual configuración espacial de Puerto Madero. Historias que repiten una misma serie de intervención urbana, modificación del suelo y posterior abandono. Recuperaremos entonces tres historias que, forjadas sobre la base de un abandono previo, contribuyeron a delinear la actual estructura territorial del barrio y que inciden en el tipo de interrelaciones que allí se establecen, con sus tensiones y conflictos. En fin, tres historias que nos ayudan a comprender la actual experiencia urbana que del barrio tiene cada categoría de público: los habitantes, los trabajadores, los visitantes, los “intrusos”.

La cuestión puerto

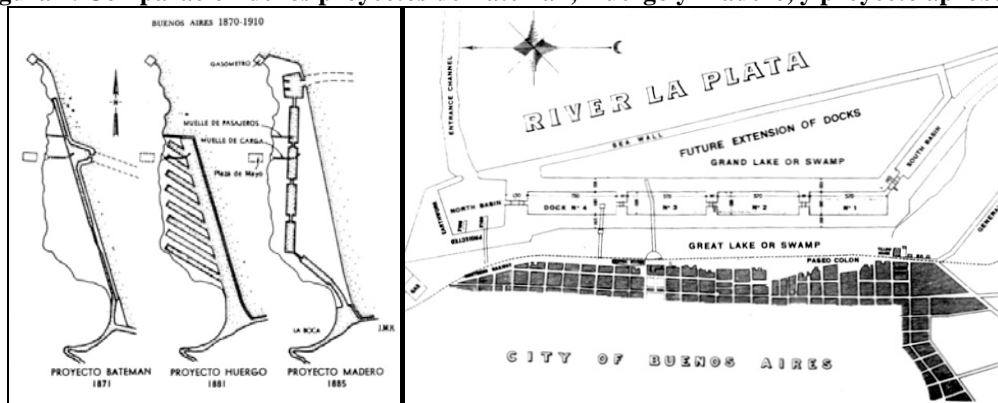
A la primera de estas historias la denominamos “la cuestión puerto”, e incluye una serie de proyectos y debates que tuvieron por objetivo dotar a la metrópoli de un puerto moderno en un país que ya había iniciado un ciclo de creciente desarrollo comercial. Esta primera historia tiene sin embargo su propia prehistoria, ya que desde la propia fundación de la ciudad distintas iniciativas buscaron revertir las dificultades que planteaba el acceso de las embarcaciones hasta la costa. Lo cierto es que entre 1580 y 1880 la inestabilidad política de la región fue obturando cada una de las propuestas planteadas, y la precariedad del puerto fue una constante. Recién en 1852, tras la

¹ La elaboración de este texto se desarrolla en el marco del proyecto de investigación “CONTESTED_CITIES – Contested Spatialities of Urban Neoliberalism: Dialogues between Emerging Spaces of Citizenship in Europe and Latin America”, financiado por la Comisión Europea (Grant Agreement: PIRSES-GA-2012-318944).

escisión de Buenos Aires como estado libre respecto de la Confederación Argentina, se solucionó parcialmente el problema del puerto de Buenos Aires, con la construcción del muelle de pasajeros (1855), el de la Aduana Nueva (1855-1858) y el de Las Catalinas (1867).

En 1880, la calma transitoria que trajo la federalización de Buenos Aires (en la que la ciudad fue declarada Capital Federal) logró poner definitivamente en escena y debate público “la cuestión puerto”. Dos proyectos se debatían entonces: el del ingeniero Luis Huergo y el de Eduardo Madero. Huergo había tomado protagonismo a partir de su crítica a una iniciativa anterior confiada al ingeniero británico John Bateman en 1873, y contaba con el apoyo de las autoridades provinciales. Tal es así que poco después de que se suspendieran las obras del proyecto Bateman, Huergo fue confiado para poner en práctica su idea de localizar las primeras obras portuarias en el Riachuelo, que en 1878 fue finalmente declarado abierto para la navegación de buques de ultramar. Con estos créditos, en 1881 Huergo presentó su anteproyecto para continuar las obras hacia el norte, a partir de un diseño denticular o de peine que permitiría graduar la ejecución de las obras de acuerdo con las necesidades comerciales de la región.² Por su parte, Eduardo Madero elaboró en 1882 su tercer proyecto portuario, siempre respaldado por la contratación de ingenieros ingleses y con el apoyo financiero de la Baring Brothers de Londres, con la cual tenía estrechas relaciones a partir de sus propias actividades comerciales.

Figura 1. Comparación de los proyectos de Bateman, Huergo y Madero, y proyecto aprobado.



Fuente: www.histamar.com.ar

Lo cierto es que la federalización de Buenos Aires había producido un cambio en la relación de fuerzas y, con el traslado de las autoridades provinciales a La Plata, Huergo perdió apoyo para continuar su plan. En 1883, finalmente, y en medio de disputas e impugnaciones cruzadas de ambas iniciativas (cristalizadas en las editoriales y noticias de los periódicos *La Prensa* y *La Nación*, que apoyaban respectivamente a Huergo y Madero), el Congreso de la Nación decidió aprobar los planos definitivos del proyecto Madero. Éste era mucho más pretencioso y costoso que el de Huergo, ya que suponía el relleno de la costa del Río de la Plata con tierra y tosca, generando una inmensa isla artificial separada de la ciudad por cuatro diques y dos dársenas de acceso para los barcos, además de la construcción de depósitos de mercaderías en el frente de los diques y cuatro puentes giratorios que conectarían al puerto con el centro de la ciudad. Para los terrenos ganados al río, Madero proponía un “nuevo barrio marítimo, con espaciosas

² Huergo, 2013, p. 39.

calles, avenidas y plazas, y dotado de todas las conveniencias que puede darse a las nuevas construcciones”.³ El carácter comercial y especulativo de la obra de Madero se hace explícito al proponerse como realizador de las obras ganadas al río, alegando que “como a los capitalistas europeos que han de proporcionar el dinero necesario hay que halagarlos con algo más que la renta ordinaria que ellas produzcan, solicito con ese objeto la concesión de los terrenos”.⁴

Con la construcción del nuevo puerto (entre 1887 y 1897), se cerraron casi tres décadas de proyectos no concretados, debates parlamentarios e intereses encontrados. Sin embargo, a pocos años de su inauguración Puerto Madero comenzó a evidenciar problemas técnicos y operacionales, ya que el crecimiento del tráfico marítimo fue cada vez mayor y el progresivo avance de la actividad naviera incrementó el tamaño de las embarcaciones.⁵ Así es que en 1908, pocos años después de la inauguración del proyecto de Madero, se sancionó la ley de ampliación del puerto, que reproducía el diseño denticular de Huergo. El Puerto Nuevo comenzó a construirse en 1911 y se prolongó por las siguientes décadas, con habilitaciones consecutivas de sus dársenas. En 1925, Puerto Madero quedó definitivamente inactivo, dando comienzo a una nueva etapa de ininterrumpidas propuestas para su revitalización. Ciudad, provincia y nación entretejieron en estas décadas una trama compleja de intereses contrapuestos que multiplicaron en fragmentos desarticulados el puerto de la ciudad: Puerto Madero, el Riachuelo, el Dock-sud (construido por Huergo entre 1894 y 1905) y, finalmente, Puerto Nuevo.

El “balneario de los pobres” y la reserva espontánea

El abandono del puerto no se extendió necesariamente a toda la zona: inevitablemente entrelazada a la historia del diseño de Madero, comenzó a forjarse de espaldas a sus instalaciones una movida popular memorable, a raíz de la construcción de la Costanera Sur entre 1918 y 1924. El paseo costero incluía una avenida paralela al río y una serie de escaleras de piedra que descendían hacia la costa; además de una calle de amplias plazoletas diseñadas por el paisajista francés Jean Claude Forestier y un conjunto de restaurantes y cervecerías. En poco tiempo, la Costanera Sur se transformó en un paseo frecuente de la clase media y media-baja: sobre un espacio en el que años antes Madero propusiera su loteo especulativo, se inauguraba un destino público que con el tiempo sería considerado como “el balneario de los pobres”.

Con el paso de los años, sin embargo, la Costanera Sur fue quedando relegada debido al propio deterioro de Puerto Madero, la contaminación de las aguas del Río de la Plata y

³ Madero, 1955, p. 101.

⁴ Madero, 1955, p. 97-102. En su propuesta Madero destacaba, asimismo, que la venta de los terrenos por parte de la Nación haría recuperar la inversión en su totalidad “o, cuando más, por la mitad de su valor” aventurando, incluso, los valores por metro cuadrado y las facilidades de pago que podrían aplicarse a los compradores.

⁵ Repasando los discursos de su inauguración, pueden encontrarse elementos que dan cuenta del temprano descubrimiento de las limitaciones técnicas de la obra, escondidas detrás de la retórica del progreso, típica de la Generación del '80. Carlos Pellegrini (uno de los principales propulsores del proyecto Madero) decía en su discurso inaugural: “si grandes y múltiples son las obras que emprendemos, no son superiores a las exigencias de nuestro progreso, al que tenemos que adelantarnos, para realizarlo por completo (...) Sirva como prueba concluyente esta obra misma que, juzgada excesiva al ser decretada, es hoy día, en que termina la primera sección, ya calculada insuficiente para nuestro movimiento comercial, viéndonos obligados a preocuparnos de su extensión mucho antes de que termine, para que pueda responder a las necesidades del comercio siempre creciente de la Nación” (Madero, 1955, p. 140).

la inauguración de la Avenida Costanera Norte en la década de 1940. Sus restaurantes y cervecerías cerraron y, para 1970, el paseo ya estaba totalmente marginado y sin uso. Sobre su propia historia de abandono se forjaría una más: la del nacimiento de una espontánea reserva natural sobre los escombros de un proyecto de refuncionalización del área. Efectivamente, en 1978 el gobierno de facto comenzó un pretencioso plan de construcción de autopistas, para el cual demolió una gran cantidad de manzanas del sur de la ciudad, y cuyos escombros fueron trasladados al abandonado Puerto Madero (con vistas a construir luego el “Centro Administrativo de la Ciudad”). Suspendido el plan en 1984, los escombros se llenaron de sedimentos y plantas que fueron el puntapié inicial para el silencioso proceso de formación de lo que pronto se bautizaría como Reserva Ecológica Costanera Sur. El Balneario Municipal quedó entonces definitivamente abandonado e inutilizado, ya que fue separado de las aguas del río por la reserva.

Paralelamente al proceso de relleno del río, a comienzos de la década del '80, se habían instalado dos pequeños asentamientos: uno ubicado en los propios predios de lo que sería la Reserva Ecológica y el otro más hacia el sur, en galpones pertenecientes a la Prefectura Naval Argentina. Según relatan María Carman y Paula Yacovino⁶, los primeros pobladores tuvieron que enfrentarse a un entorno hostil y carente de todo tipo de servicios, y tanto los asentamientos como sus habitantes permanecieron invisibles para los agentes del Estado y para el resto de los habitantes de la ciudad. Esta situación se mantuvo hasta que su presencia comenzó a tornarse conflictiva para determinados grupos ecologistas a partir de la oficialización del Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica (1986), y para quienes comenzaron a proyectar la reconversión de la zona portuaria en 1989. Finalmente, cuando en 2001 la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires trasladó a un primer grupo de personas, dio lugar a lo que posteriormente sería la manzana cuarta del asentamiento denominado “Rodrigo Bueno”.⁷

La reconversión del puerto

Simultáneamente al crecimiento de la Costanera Sur, fueron más de 15 los planes que dirigieron su atención sobre el desactivado puerto: sus condiciones de centralidad y extensión lo convirtieron en el área estratégica pensada para la expansión de actividades comerciales, administrativas y, eventualmente, recreativas. Sin embargo, el renacer de la historia de Puerto Madero se concretaría recién un siglo después de su inauguración, en noviembre de 1989, cuando una serie de reformas estructurales otorgaron el sustrato legal que posibilitó la cesión de tierras públicas a la “Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.”. El objetivo de la corporación sería impulsar la reurbanización del área bajo la modalidad de venta de tierras a terceros por medio de licitaciones públicas, para lo cual se firmó un convenio entre el Estado Nacional (concretamente, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos y el Ministerio del Interior) y la Municipalidad de Buenos Aires (específicamente, la Secretaría de Planeamiento de la Ciudad). El aporte del Estado Nacional sería la cesión de tierras con las instalaciones existentes, mientras que el Municipio contribuía con la realización del plan de urbanización (incluyendo la

⁶ Carman y Yacovino, 2011.

⁷ El asentamiento comenzó a poblarse de manera considerable a partir de la crisis de 2001: de acuerdo a un relevamiento poblacional realizado por el Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC), en el año 2002 vivían en el lugar 236 familias, mientras que en el año 2005, el número de familias ascendía a 400 (cerca de 2000 personas). En la actualidad viven allí 1220 familias y 4400 personas, en su mayoría provenientes de Paraguay, Perú y del interior del país.

mensura, el relevamiento de lo construido y la supervisión de las obras licitadas).⁸ Se inauguró de este modo una modalidad de gestión mixta: una empresa pública que lideró un proyecto urbano de gran escala actuando bajo el marco del derecho privado.

Esta lógica de intervención suele presentarse desde la literatura urbana como tributaria de una concepción de ciudad fragmentada, funcional a los procesos de concentración y mercantilización de porciones de ciudad que constituyen ventajas diferenciales para el desarrollo de grandes negocios privados: una ciudad-negocio que convierte sus espacios públicos y su infraestructura en objeto de especulación y rentabilidad inmobiliaria⁹. Reflexionando conjuntamente con una amplia literatura, Beatriz Cuenya y Manuela Corral¹⁰ definen este proceso como “empresarialismo urbano”, que constituye el eje de las políticas de regeneración urbana motorizadas a través de grandes proyectos que crean fragmentos exclusivos de ciudad. En efecto, Puerto Madero se incluye dentro de los llamados Grandes Proyectos Urbanos (GPU), que tienen como objetivo albergar una combinación de usos jerárquicos que, “con diseños y tecnologías de vanguardia, alojan usos mixtos de alta gama –oficinas equipadas con tecnología de punta, hoteles para el turismo internacional, restaurantes y boutiques exclusivas, centros de cultura e innovación, complejos de viviendas con variedad de *amenities*– que atienden una demanda de alto poder adquisitivo que excede el ámbito local para incluir empresas, inversores y usuarios nacionales e internacionales”.¹¹ Esta descripción nos permite indagar, desde una mirada sociológica y espacial, cómo se han desarrollado y evolucionado en el tiempo estos usos jerárquicos del espacio concretamente en Puerto Madero, a partir de un análisis de los usos del suelo.

Morfología espacial: los usos del suelo en Puerto Madero

Tal como hemos comentado, Puerto Madero presenta una particular estructura territorial, debido a la presencia de los diques que dificultan la circulación este-oeste, demarcando dos zonas claramente diferenciadas, conocidas como Puerto Madero Oeste (los docks) y Puerto Madero Este. Según datos de la Corporación Antiguo Puerto Madero¹², de las 170 hectáreas que son parte de Puerto Madero, el 23,5% (40 hectáreas) corresponde a la superficie de los espejos de agua (diques), 53% al sector este (90 has.) y 23,5% al sector oeste (40 has.). Asimismo, del total de la superficie urbanizada (130 hectáreas), un 48% está destinado a la construcción y un 52% a calles y espacio público.¹³

Para caracterizar espacial y morfológicamente el barrio, presentaremos a continuación un análisis de los usos del suelo. Se trata de un análisis descriptivo que indica el uso específico de cada parcela en función de las actividades que en ella se desarrollan. Nos valdremos para ello de dos fuentes principales: las bases de datos del Relevamiento de Usos del Suelo (RUS) que llevó adelante la Subsecretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en los años

⁸ En efecto, como la sociedad no tuvo ni tiene partidas presupuestarias asignadas, el plan de urbanización debió realizarse con los fondos procedentes de la venta de las 170 hectáreas de suelo y los 16 docks que fueron cedidos en propiedad a la Corporación por el Estado nacional.

⁹ Girola, 2006, p. 363.

¹⁰ Cuenya y Corral, 2011, p. 26.

¹¹ Cuenya, 2012.

¹² CAPMSA, 1999.

¹³ CAPMSA, 1999; Ramos, 2014.

2004, 2006, 2007, 2008 y 2011, y el análisis de una base de datos personal construida a partir del relevamiento de información durante el trabajo de campo en 2014.¹⁴

Si observamos la tipología edilicia para el año 2014 vemos que, de 194 usos parcelarios, un 47% corresponde a edificios (32% a edificios de oficinas y/o viviendas y 15% a edificios de uso único). Por su parte, un 42% de los usos parcelarios corresponde a lotes, entre los que se incluyen parques, plazas y plazuelas (que representan el 70% de los mismos) y, en menor medida, usos ferroviarios y terrenos baldíos o depósitos. Finalmente, 20 usos son de garajes comerciales, lo que representa un 10% del total.

Cuadro 1. Tipología edilicia en Puerto Madero; 2014

	Usos parcelarios	%
Edificios	63	32,5
Edificios de Destino Único	29	14,9
Lotes	82	42,3
Garajes comerciales	20	10,3
Total	194	100

Fuente: elaboración propia

Siguiendo la clasificación oficial de la Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial (en la que se contabiliza más de un uso por parcela), si incluimos dentro de la tipología edilicia a los locales (324) y garajes privados (36), obtenemos finalmente 554 usos parcelarios del suelo en Puerto Madero en el año 2014.

Comparando la distribución precedente con mediciones anteriores, observamos un importante crecimiento absoluto en la cantidad de locales (122 entre 2006 y 2014) y de crecimiento relativo entre los garajes privados (620% para el mismo período), asociado este último a la habilitación de los edificios de viviendas durante el período de referencia.

Cuadro 2. Tipología edilicia en Puerto Madero; 2006, 2011 y 2014

	2006	2011	2014	Var. abs. 2011-2014	Var. % 2011-2014	Var. abs. 2006-2014	Var. % 2006-2014
Edificios	52	61	63	2	3,3	11	21,2
Edificios de Destino Único	18	29	29	0	0,0	11	61,1
Lotes	72	78	82	4	5,1	10	13,9
Garajes comerciales	7	20	20	0	0,0	13	185,7
Garajes privados	5	20	36	16	80,0	31	620,0
Locales	202	251	324	73	29,1	122	60,4
Total	356	459	554	95	20,7	198	55,6

Fuente: elaboración propia en base a datos del RUS 2006 y 2011 y base de datos propia

Al observar la tipología de los edificios específicamente, vemos que hay en 2014 un notable crecimiento de aquellos de uso residencial, representando el 51% del total frente al 43% de los edificios de oficinas. En 2008 y 2011 la relación era inversa: existía un predominio de edificios destinados al uso laboral (en 2008 alcanzaban el 48% del total frente al 25% del tipo residencial). Asimismo, es notable la reducción en la cantidad de

¹⁴ A través de recorridos sistemáticos por el barrio, hemos detectado para cada manzana los tipos de uso que se hacían de todas las parcelas, cotejando posteriormente el relevamiento con la información de mapas satelitales disponibles online (google maps, wikimapia, google earth). En una segunda etapa, vinculamos la clasificación propia con aquella propuesta por el Relevamiento de Usos de Suelo del Gobierno de la Ciudad.

edificios en obra entre las últimas dos mediciones: en 2011 se contabilizaron 17 en esta situación, mientras que nuestro propio registro indicó que en 2014 sólo quedaban 4. En cuanto a la distribución territorial, se observa que en los docks del Oeste del barrio predominan los edificios de oficinas, mientras que hacia el Este, en cambio, se encuentra mayoría de edificios de vivienda.

Cuadro 3. Tipo de edificios en Puerto Madero; 2008, 2011 y 2014

	2008	2008 (%)	2011	2011 (%)	2014	2014 (%)
Oficinas	21	47,7	27	44,3	27	42,9
Departamentos / viviendas	11	25,0	17	27,9	32	50,8
En obra	11	25,0	17	27,9	4	6,3
Uso mixto	1	2,3	0	0,0	0	0,0
Total	44	100	61	100	63	100

Fuente: elaboración propia en base a datos del RUS 2008 y 2011 y base de datos propia

El mayor peso relativo de los destinos residenciales de los edificios determinaría, en lo sucesivo, mayores instancias de contacto entre los residentes y los trabajadores (y también visitantes) del barrio. Por lo tanto, esperamos encontrar mayores oportunidades para el análisis cualitativo posterior respecto a la experiencia urbana que de Puerto Madero tienen las distintas categorías de público, y a las interrelaciones –y conflictos– entre ellas.

El incremento en los usos de tipo residencial se ve reflejado incipientemente en el análisis del último censo poblacional: mientras que el censo de 2001 arrojaba un total de 296 habitantes (139 mujeres y 157 varones), el censo 2010 determinó que viven en el barrio 4.720 personas (en rigor, 2.485 mujeres y 2.235 varones). Sin embargo, las propias estadísticas que lleva a cabo la Corporación Puerto Madero estiman para el mismo año un total de 12.896 habitantes y más de 45 mil personas que llegan a diario por motivos laborales.¹⁵

Ahora bien, a pesar de que las proyecciones indican que el número de habitantes está en aumento, queda por ver cómo se define una tendencia expresada por las autoridades del gobierno porteño y los corredores inmobiliarios años atrás, a raíz de otro dato surgido en el relevamiento censal, que reflejaba una ocupación de viviendas del 28%. En una nota periodística de enero de 2011, el Director General de Estadísticas y Censos de la Ciudad aducía que el mayor crecimiento de la cantidad de viviendas por sobre la población se debía a que muchas de ellas eran en realidad propiedad de inversores extranjeros que les daban un uso temporal. En el mismo medio, un corredor inmobiliario destacaba que, entre sus clientes, “hay propietarios que tienen estos departamentos como *ped a terre*, es decir, tienen sus residencias permanentes en el interior y en otros países y utilizan estas propiedades cuando vienen a Buenos Aires”.¹⁶

Continuando con el análisis de los usos del suelo, al especificar los tipos de edificios de destino único, vemos que 5 corresponden a organismos públicos (3 de ellos a la Prefectura Naval Argentina, 1 a la Policía Federal y el restante a la Sanidad de fronteras y terminales de transporte del Ministerio de Salud) y 5 son de enseñanza universitaria (4 edificios de la Universidad Católica Argentina y uno del Instituto Tecnológico de Buenos Aires). El perfil terciario del barrio se observa en la localización de 3 hoteles (Hilton, Madero y Faena) y otros 3 en construcción, y en los 4 edificios de uso

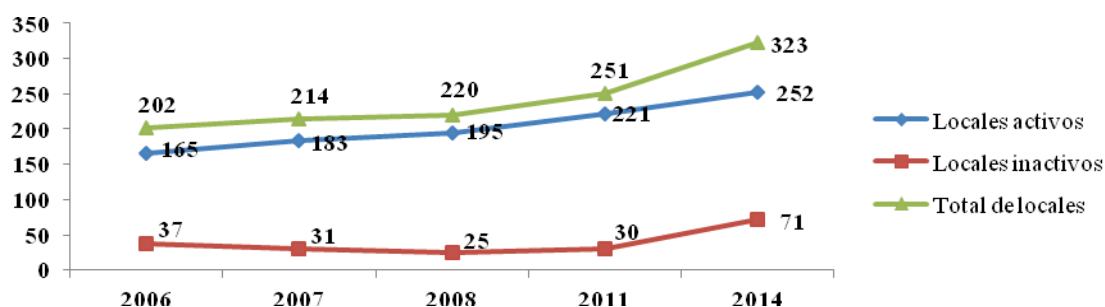
¹⁵ Ramos, 2014.

¹⁶ Clarín, 15/01/2011.

corporativo (YPF, Telecom, Mercedes Benz y Faena Arts Center). Finalmente, se relevaron 2 iglesias/templos y 2 museos (Museo Fortabat y la Dirección General de Museos del Gobierno de la Ciudad).

Como anticipamos recientemente, el relevamiento en Puerto Madero durante 2006 permitió detectar un total 202 locales, de los cuales 165 se encontraron activos, mientras que 37 se hallaron cerrados. Esto equivale a una tasa de vacancia de 18,3%. Las cifras del relevamiento propio indican que en 2014 hay en total 323 locales, de los cuales 252 están activos y 71 inactivos. Si bien la tasa de vacancia es superior al 2006 (22%), estamos considerando numerosos locales de edificios terminados pero en proceso de ocupación. El crecimiento notable en la cantidad de locales del 2006 al 2014 (e, incluso del 2011 al último relevamiento), responde al desarrollo en los últimos años del área de influencia del dique 2 y del dique 1 (el último en desarrollarse).

Figura 2. Cantidad de locales activos e inactivos en Puerto Madero; 2006-2014



Fuente: elaboración propia en base a datos del RUS 2006, 2007, 2008 y 2011 y base de datos propia

Observando la variación interanual en cantidad de locales activos, vemos que ésta fue del 28,7% entre 2014 y 2011, y del 223% entre 2004 y el presente año.

Cuadro 4. Variación interanual en cantidad de locales. Puerto Madero 2004 –2014

	Locales	Var %
Relevamiento 2004	100	
Relevamiento 2006	202	102,0
Relevamiento 2007	214	5,9
Relevamiento 2008	220	2,8
Relevamiento 2011	251	14,1
Relevamiento 2014	323	28,7
Variación 2004-2014	223	223,0

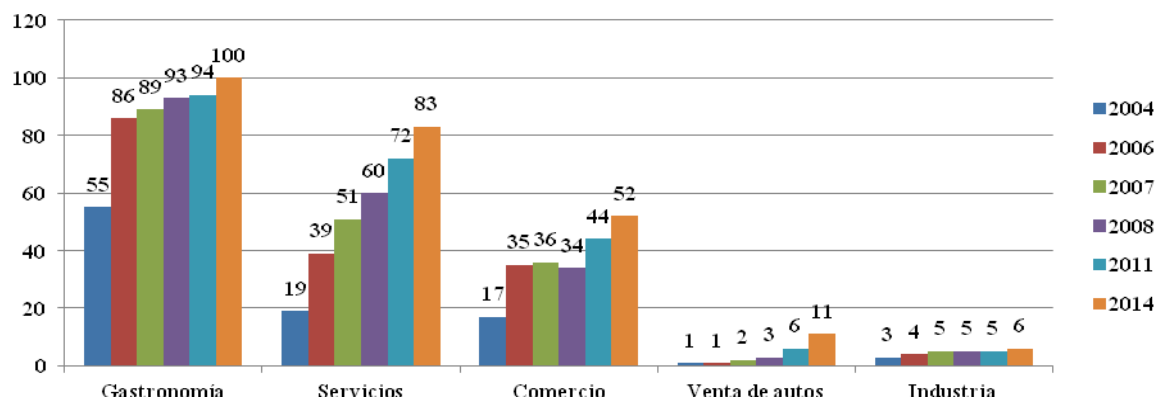
Fuente: elaboración propia en base a datos del RUS 2004, 2006, 2007, 2008 y 2011 y base de datos propia

Con respecto a la composición de los locales relevados de acuerdo a su rama de actividad, se destaca la importancia del sector gastronómico, que ocupa 100 locales, un 40% del total. Sin embargo, el peso relativo de este tipo de locales fue disminuyendo (10 años atrás, en 2004, era del 58%), en función del mayor crecimiento de los locales de servicios. Estos locales representaban el 20% del total de locales activos en 2004, mientras que en 2014 alcanzan el 33% del total). Además, entre 2004 y 2014 los locales de ventas de automóviles de alta gama pasaron de 1 a 11.

Al interior de cada rama de actividad, podemos destacar:

- En el rubro gastronómico, los restaurantes concentran el mayor porcentaje de locales (67%), situándose principalmente sobre la calle Alicia Moreau de Justo. Los locales de menores dimensiones, como bares y cafés, cuentan con 22 locales, y en su gran mayoría se ubican en el sector Este de los diques, respondiendo al uso recreativo y de paso de esta zona, más cercana a los amplios espacios verdes.
- En el rubro servicios, el notable aumento en la cantidad de bancos (de 9 en 2006 a 21 en 2014) como extensión del Área Central, representando el 25% del total de locales de servicios. En segundo lugar, es importante la presencia de locales de servicios inmobiliarios, que acompañan el desarrollo constructivo de la zona (15 en 2014, un 18% del total). Este esquema de servicios se completa con la existencia de locales en el que se ubican servicios empresariales (10%), servicios de esparcimiento (10%) y oficinas generales (7%). La distribución espacial de los locales de servicios permite advertir una mayor concentración en el sector Este del barrio, principalmente sobre el dique 2, debido a que en esta zona es donde se registra una mayor ocupación de edificios destinados a la vivienda.
- Entre los comercios, la incorporación de autoservicio y supermercados, que eran 3 en 2006 y son 10 en 2014, incluso con la inauguración en 2011 del primer hipermercado en el sector de mayor desarrollo actual del barrio (en la zona de influencia del dique 1).

Figura 3. Variación en cantidad de locales activos por rama de actividad. Puerto Madero 2004-2014

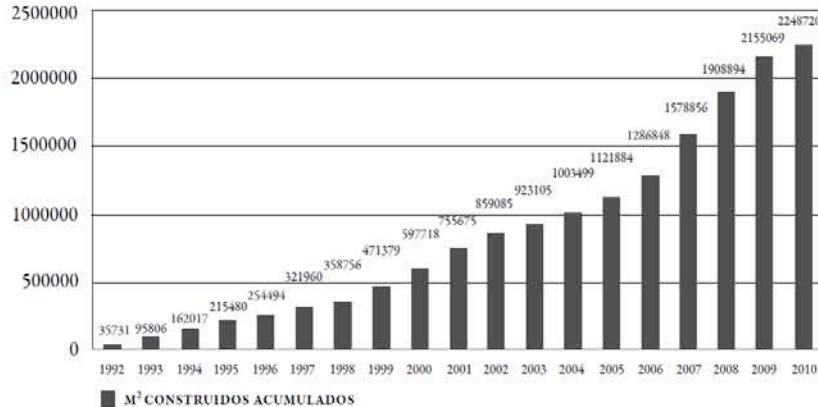


Fuente: elaboración propia en base a datos del RUS 2004, 2006, 2007, 2008 y 2011 y base de datos propia

A 25 años de su creación, y tras este breve análisis de los usos del suelo en Puerto Madero, podemos afirmar que nos encontramos en la última etapa de su desarrollo edilicio, que comenzó con la refuncionalización de los diques del sector oeste y continuó hacia el este en una progresiva habilitación de usos norte-sur. Este recorrido determinó una impronta inicial orientada al sector servicios –gastronómicos principalmente- y laborales, que se revirtió en los últimos años con el notable desarrollo de la construcción de edificios residenciales y de usos comerciales asociados a dicha evolución. El fin del ciclo de ventas de terrenos se completó de hecho a fines de 2011, cuando la Corporación Antiguo Puerto Madero anunció la entrega de los últimos dos terrenos disponibles. En un análisis realizado por la empresa inmobiliaria L.J. Ramos, se

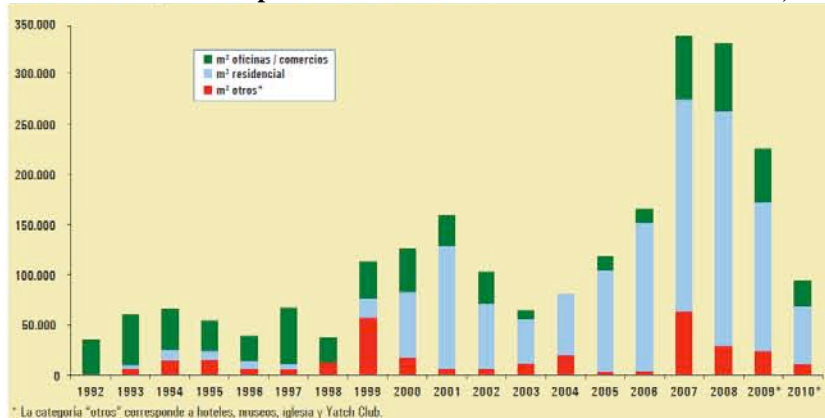
destaca que la superficie construida había alcanzado ya los 2,3 millones de metros cuadrados en 2010, y la inversión total, pública y privada, alcanzaba los 1.700 millones de dólares, estimándose que una vez finalizado el proyecto la cifra alcanzaría los 2.500 millones de dólares. Esta evolución y el cambio de perfil en el destino de la construcción, se ilustran en las siguientes figuras:

Figura 4. Serie histórica de la construcción en Puerto Madero; 1992-2010



Fuente: elaboración de Cuenya y Corral en base a datos de L.J. Borkers Inmobiliarios (2009)

Figura 5. Serie histórica comparativa de la construcción en Puerto Madero; 1992-2010



Fuente: L.J. Borkers Inmobiliarios (2009)

Hemos llegado hasta aquí destacando tres historias del puerto que, en su conjunto, permiten comprender la actual configuración del barrio. Nos detuvimos específicamente en la materialización del proyecto Madero, para visualizar cómo el fracaso de su proyecto portuario no implicó, sin embargo, el fracaso del destino comercial y especulativo de las tierras ganadas al río hacia el este de los diques. Es que si bien Madero no pudo concretar su plan de desarrollo inmobiliario en el área, el destino inicial que proyectó para esas tierras junto a sus financiadores internacionales quedó sellado como una marca de origen que se concretaría un siglo después, bajo el paradigma del empresarialismo urbano que hemos descrito.

¿Cómo intervienen, entonces, esas otras historias posteriores, con la memoria de los paseos de los sectores populares por la Costanera Sur y el desarrollo del Asentamiento Rodrigo Bueno dentro de los límites de la Reserva Ecológica? Para incluir dichas historias en nuestro análisis, ahondaremos primero en cómo la noción de “producción de seguridad” procura no sólo generar un ámbito resguardado para la circulación de

bienes y personas, sino también la producción de fronteras materiales y simbólicas que excluyen a ciertas categorías de la población de espacios reservados.

Los dispositivos de seguridad desplegados sobre el terreno

Nuestro foco en la producción de la seguridad nos remite entonces a un segundo eje de producción de conocimientos, ligado a los estudios sociales del policiamiento, la sociología del control social y los estudios sobre el sentimiento de inseguridad. Las perspectivas clásicas indican que las policías se constituyeron paralelamente a la centralización de los medios de violencia por parte del Estado, presentándose como cuerpos de funcionarios que detentan el empleo legítimo de la fuerza.¹⁷ Más recientemente, sin embargo, distintos autores anglosajones destacan que la policía pública no es más que una forma histórica particular del trabajo de mantenimiento del orden y control del delito¹⁸, e insisten en el carácter plural de los sistemas concretos de organización de las funciones policiales¹⁹, al que denominan “policiamiento” (*policing*).

Ahora bien, los usos que se hacen de la seguridad –pública y privada– reenvían necesariamente a las transformaciones del espacio, directamente vinculados con la intención de reducir los niveles de “inseguridad” vivida por ciertos estratos de la sociedad. Al respecto, Clifford Shearing y Philip Stenning²⁰ argumentan que la seguridad privada estaría liderando el camino hacia una nueva sociedad disciplinaria, justamente a partir de la extensión de sus actividades en la esfera pública, más allá de los ámbitos privados. En efecto, el crecimiento de la “propiedad privada de masas” ha facilitado el avance de la privatización del control social, definiendo no sólo nuevas formas de gestión de la seguridad, sino también nuevas prácticas de vigilancia y de vinculación de los agentes de policiamiento²¹. A partir de distintos casos de estudio, estos autores analizan cómo las estrategias de control no sólo están repartidas entre distintos agentes policiales, sino además integradas –y ocultas– entre los distintos elementos y artefactos urbanos de cada entorno. De esta manera, la presencia del control pasa desapercibida, pero sus efectos están siempre presentes, convirtiendo el control en consenso, siguiendo la terminología propuesta por Michel Foucault²². La criminología sociológica de fines de siglo XX nos brinda, entonces, los elementos esenciales para la vinculación del modo en que las formas diversas de producción de seguridad tienen un impacto en la naturaleza del control social, otrora estudiada exclusivamente a partir de los sistemas estatales de control.

Finalmente, observamos siguiendo a Gabriel Kessler²³ que existe en la experiencia urbana un cierto uso del espacio que se ve retroalimentado al mismo tiempo por el temor al delito y la restricción de la movilidad, en el que los dispositivos defensivos juegan un papel central, otorgando seguridad a sus propietarios y, al mismo tiempo, siendo elementos marcadores de potenciales peligros en el paisaje urbano. Retomamos este planteo ampliando la mirada de lo que el autor reconoce como “sentimiento de inseguridad” hacia lo que definimos como una “cultura de la inseguridad”, que no

¹⁷ Bittner, 2001; Tilly, 1992; Weber, 1922.

¹⁸ Johnston, 1992.

¹⁹ Jones y Newburn, 2006.

²⁰ Shearing y Stenning, 1981, p. 236.

²¹ Shearing y Stenning, 1981; Shearing y Stenning, 1983.

²² Foucault, 1985.

²³ Kessler, 2009.

abarca solamente un conjunto de representaciones y sentimientos de los cuales los individuos y grupos son portadores, sino que se materializa también en prácticas, y permite comprender la existencia y los usos de determinados artefactos. En consecuencia, el consumo de seguridad privada, así como la manera en que se circula en el espacio, la elección del lugar de residencia, etc., se apoya sobre estas atribuciones de significados, del mismo modo que la existencia de muros, rejas, alarmas y cámaras de vigilancia depende de un conjunto de estados subjetivos que su propia presencia tiende a reforzar.

La producción de seguridad en Puerto Madero

Planteamos al inicio de este trabajo que entendemos la noción de “producción de seguridad” como el conjunto de dispositivos que procura generar un ámbito resguardado para la circulación de bienes y personas, incluyendo la protección de la propiedad y la vida, pero también la producción de fronteras materiales y simbólicas que excluyen a ciertas categorías de la población de espacios reservados.

La configuración espacial de Puerto Madero (específicamente, los ingresos y egresos reducidos a un número limitado de avenidas), es un atributo que sin dudas ha permitido reforzar su imagen como zona segura, dando lugar a que se comparara su desarrollo con la lógica defensiva de los barrios cerrados y *countries*, pero con el adicional de la centralidad. En un extracto recogido de la página web Nuevo Madero se refleja este espíritu, que los propios residentes insisten en sostener:

“Puerto Madero sigue siendo reconocido como el barrio más seguro de la ciudad (...) Sin dudas esto no es casualidad sino resultado de la particular fisonomía de Puerto Madero (con sólo cinco puentes que lo comunican con el resto del tejido urbano) y principalmente por la presencia y el esfuerzo permanente de la Prefectura Naval Argentina, el principal valor agregado que tiene nuestro barrio”.²⁴

Las reducidas vías de acceso dan muestra de una cualidad “natural” de aislamiento, y son oportunidad para el control permanente de los accesos. La discontinuidad en la trama urbana se conjuga, de hecho, con la presencia física de la Prefectura Naval Argentina y su imagen de “valor agregado”, que establece visualmente a todo visitante una primera imagen de demarcación de límites entre el “afuera” y el “adentro”. Los agentes navales conservan el poder de policía en el barrio ya que cuando se decidió urbanizar la zona ésta no dejó de ser considerada portuaria.²⁵ Si bien es difícil determinar cuántos efectivos hay en todo el perímetro, en sendas entrevistas públicas dirigidas de la fuerza han declarado la presencia de 600 prefectos en 2010²⁶ y 450 en 2014²⁷ (divididos en 3 turnos de ocho horas cada uno)²⁸. La reducción en la cantidad de

²⁴ Nuevo Madero, 23/08/2010.

²⁵ Para ello, los efectivos deben realizar un curso de capacitación y adaptación de tres meses de duración, enfocado en el conocimiento de las normas que rigen en la ciudad, el código contravencional (principalmente las normas de tránsito) y todas las reglas que hacen a la prevención de incendios en los edificios, seguridad interna del barrio, etc.

²⁶ Página web Nuevo Madero, 23/08/2010.

²⁷ Página web Nuevo Madero, 19/02/2014.

²⁸ Teniendo en cuenta la población oficial de 2010, esto daría un índice de un agente cada 24 y cada 31 habitantes para 2010 y 2014 respectivamente. Incluso tomando el dato poblacional estimado por la CAPMSA (16.800 habitantes), el índice llegaría a 1 agente cada 84 personas en 2010 y uno cada 112 en 2014. Lo cierto es que, en cualquier caso, las cifras son muy superiores a la estimación de un agente cada 214 personas que existe en el resto de la ciudad, y a las recomendaciones internacionales que sugieren un agente cada 357 habitantes. Aún tomando los visitantes no residentes (calculado entre 30.000 y 45.000

efectivos en ese lapso obedecería a que en julio de 2011 el Ministerio de Seguridad de la Nación puso en vigencia el “Operativo Cinturón Sur”, que implicó el envío de efectivos de la Prefectura Naval y la Gendarmería para reforzar el accionar de la Policía Federal en la zona sur de la ciudad.

Esa disminución relativa en la cantidad de agentes es reconocida por los residentes como una de sus mayores preocupaciones, y se encargan de manifestarlo a través de su Asociación de Vecinos en reuniones frecuentes con las autoridades de seguridad y funcionarios públicos locales o nacionales. Poco tiempo después del anuncio del Operativo Cinturón Sur, en julio de 2011, los vecinos presentaron una carta al Ministerio de Seguridad, a la Corporación Antiguo Puerto Madero y al Servicio de Seguridad del barrio, según el relato de la página web Nuevo Madero:

“Con el correr de los días, los habitantes de Puerto Madero percibimos una notoria disminución de agentes de Prefectura en nuestro barrio, que evidentemente fueron redireccionados al nuevo destino (...) Si bien desde el Servicio de Seguridad Puerto Madero nos aseguraron que la actual cantidad de efectivos es suficiente para seguir garantizando la protección del barrio, lo cierto es que la inquietud y temor de los vecinos van en aumento. En las últimas semanas hemos recibido numerosos mails de lectores manifestándonos su preocupación. Por ese motivo, la Asociación de Vecinos de Puerto Madero presentó una carta ante el Ministerio de Seguridad, describiéndole esta alarmante situación y solicitándole a su vez que se incorpore a la Costanera Sur (perteneciente a la Comisaría 22) dentro de los nuevos alcances de la Prefectura Naval Argentina. Se trata, este último, de un tradicional pedido de la entidad, que desde 2007 viene bogando por la unificación de Puerto Madero y la Costanera Sur bajo la misma fuerza (...) Asimismo, vecinos de distintos edificios están firmando una carta para presentarle a la Corporación Antiguo Puerto Madero y al Servicio de Seguridad Puerto Madero, en la que expresan su alarma por la reducción de la custodia en la zona y el retiro de las patrullas de control que tradicionalmente se encontraban apostadas en los límites del barrio”.²⁹

Del párrafo citado podemos destacar que entre las preocupaciones centrales de los vecinos se encuentra el refuerzo de la seguridad en los límites: el de los ingresos vehiculares y el que establece la “frontera” con la Costanera Sur, que es definida por la mencionada asociación como una verdadera “zona liberada”.³⁰ Es que, a pesar de encontrarse administrativamente dentro de los límites del barrio, la custodia del paseo costero corresponde a la Policía Federal (en estrecha relación con el límite este del área cedida originalmente a CAMPSA para la urbanización). Esta convivencia de las dos fuerzas públicas de seguridad no se desarrolla sin conflictos: a pesar de que la mayoría de las denuncias de los vecinos son por contravenciones y no por delitos, cuando los ilícitos se producen en los límites jurisdiccionales de las dos entidades suele suceder que Prefectura y Policía se atribuyan responsabilidades cruzadas. De ahí el intenso reclamo de los vecinos por la unificación de los dos espacios bajo el resguardo de la misma fuerza de seguridad.

Pero tal como anticipáramos, uno de los rasgos principales de la pluralización de los sistemas policiales es la emergencia de formas mercantiles de provisión de servicios de vigilancia y protección. Es así que, en Puerto Madero, Prefectura y Policía conviven con numerosos agentes de seguridad privada. Si en el ingreso al barrio se atraviesa esa

cada día y hasta 100.000 los fines de semana), el índice de cantidad de agentes navales por “visitante” supera las recomendaciones y las comparaciones con otras zonas de la ciudad. Máxime si sumamos las más de 30 cámaras de seguridad que vigilan el espacio público y la gran cantidad de agentes de seguridad privada que se ubican en cada manzana.

²⁹ Página web Nuevo Madero, 29/07/2011.

³⁰ Página web Nuevo Madero, 01/10/2009.

primera frontera que supone la presencia de la Prefectura, en el ingreso a cualquier edificio de departamentos, de oficinas o local comercial se encontrará una segunda frontera, efectivizada en la presencia de los agentes de seguridad. Si bien se ha debatido extensamente el impacto de la seguridad privada en la gestión estatal de la seguridad, lo cierto es que siempre existió una marcada división del trabajo entre las “policías públicas” y las “policías privadas”, que se cristalizó en los últimos años en la regulación estatal del sector. Mientras que la policía patrulla las calles y reacciona ante ataques contra los bienes y las personas cuando ocurren comportamientos delictivos, el personal de seguridad privada se orienta hacia la protección particular de sus clientes. No se trata en este caso de una acción en nombre del Estado, la ley y la seguridad pública, sino en nombre de los derechos de propiedad del cliente³¹. La seguridad privada acompaña, en realidad, un proceso más amplio de mercantilización de la vida social, al tiempo que se apoya sobre transformaciones estructurales de las sociedades que fomentan su desarrollo.

Vemos entonces que las fuerzas de seguridad privada ocupan en Puerto Madero un lugar particular en el seno de un conglomerado de dispositivos diversificados de control social, donde se encuentra la Prefectura Naval, la Policía Federal y, también, un sofisticado circuito de vigilancia televisado que realiza un seguimiento pormenorizado de todo lo que sucede en el barrio: calles, veredas, espacios públicos, áreas perimetrales y comportamiento de peatones y vehículos. Los distintos edificios y comercios del barrio pueden adherirse a este sistema, recibiendo a cambio del pago de una membresía la instalación de cámaras en sus alrededores.³² En nuestros recorridos de campo hemos detectado al menos 28 cámaras de seguridad de este tipo, que se suman a aquellas que, instaladas y apostadas en edificios privados, monitorean el espacio exterior. Además, recientemente se incorporaron cámaras en los vehículos de la Prefectura, que envían las imágenes a la central de comandos y permiten reconocer su posición exacta por medio de la localización satelital (GPS). Este “Sistema Integral de Seguridad” fue inaugurado a fines de 2006 y representa una nueva fusión entre agentes públicos y privados: se trata de una alianza entre la Prefectura y una empresa privada – NTS, Nuevas Tecnologías en Seguridad- que aporta los recursos para la importación, instalación y mantenimiento de los equipos, a la vez que capacita al personal de la Prefectura para su utilización. Es decir, utilización de fuerza pública financiada de manera privada.

Este conglomerado de dispositivos de seguridad se conjuga con otros mecanismos de control social más bien disuasivos, que responden a un diseño del control y transforman la accesibilidad generalizada de los grandes espacios públicos en una accesibilidad restrictiva. En 1994 la Corporación, en convenio con la Sociedad Central de Arquitectos, lanzó un concurso nacional para las “Nuevas Áreas Verdes de Puerto Madero y la Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur” (CAPMSA, 1999: 63). Los dos parques de mayores dimensiones que construyeron los proyectos ganadores

³¹ Lorenc Valcarce, 2011.

³² Según comentan distintas notas dedicadas a describir el sistema, unos 30 efectivos por día, divididos en tres turnos, se encargan de la tarea de monitoreo, supervisión y análisis de las imágenes provistas por cámaras de última tecnología ubicadas en la vía pública, en contacto permanente con los agentes apostados en la calle. Las imágenes son auditadas y almacenadas durante 15 días, y sirven como pruebas testimoniales para la Justicia. Asimismo, los adherentes al sistema reciben mensualmente informes en formato CD – DVD de los eventos relevantes de la zona que circunda al edificio como también de los eventos que suceden en el ámbito de Puerto Madero, mostrando las respuestas que se adoptaron en cada situación. Página web Nuevo Madero, 23/09/2009, 07/11/2011.

(Mujeres Argentinas y Micaela Bastidas) poseen barrancas, desniveles y muros de piedra, y a los que se accede mayoritariamente por rampas de acceso o escaleras. En esta configuración particular podemos notar, por un lado, que el recorrido interno de los parques está claramente sugerido a través del diseño y, por otro, que el propio diseño muestra el frente hacia el oeste y da la espalda al este, es decir, a la Costanera Sur. Efectivamente, el Parque Mujeres Argentinas ofrece su esplendor a los edificios que la rodean hacia el este, pero desde la Costanera Sur sólo puede apreciarse un gran paredón con altísimas escaleras para su acceso. Lo mismo sucede entre el Parque Micaela Bastidas y la Plaza Eva Duarte de Perón (donde se da el clásico encuentro popular de Costanera Sur), cuya separación se hace evidente por las altísimas escaleras de acceso lateral al parque. En un sugerente artículo denominado “From the Panopticon to Disney World: the Development of Discipline”, Shearing y Stenning³³ hacen un recorrido por las instalaciones del parque infantil Disney World demostrando cómo los mecanismos de control están incorporados en su propio diseño y funcionamiento. Destacan allí cómo las oportunidades para el desorden se reducen al mínimo por la instrucción constante al visitante, por las barreras físicas que limitan el accionar y por la vigilancia omnipresente de los empleados que detectan y corrigen la más mínima desviación. Argumentan de este modo que allí las estrategias de control están integradas –y ocultas- en los distintos elementos y empleados del complejo. Parte de ese diseño del control puede observarse en las anchas avenidas con postes que sostienen cámaras de seguridad y en el diseño de los parques de Puerto Madero. Ambas representan estrategias diluidas pero no menos efectivas de control.

Las fronteras simbólicas

Un último aspecto nos queda por repasar de nuestra definición de producción de seguridad, ya que entendemos que el espacio urbano está también constituido por representaciones simbólicas y discursos que realizan ciertos sectores para apropiarse material y simbólicamente de él. Los diversos actores sociales se identifican así con un área que interpretan como propia, y que se entiende que ha de ser defendida de intrusiones, violaciones y contaminaciones.³⁴ Se construyen entonces fronteras simbólicas, que son aquellas distinciones conceptuales que utilizan los actores sociales para categorizar objetos, personas y prácticas, generando sentimientos de identificación y pertenencia o de diferenciación.³⁵

En el caso concreto de Puerto Madero, estas fronteras simbólicas están directamente asociadas a la tres historias del puerto que hemos relatado en un comienzo, ya que en principio los discursos de los habitantes del exclusivo barrio se dirigen hacia el intento por reglamentar –cuando no impedir- un conjunto de actividades informales que se desarrollan en la Costanera Sur: la venta ambulante, la venta de comida en puestos al paso, el cuidado de coches, la prostitución e, incluso, una vivienda tomada. Las palabras de Daniel Marte, presidente de la Asociación Vecinos de Puerto Madero, reflejan ese espíritu regulador y de control:

“La Costanera Sur se ha transformado en un espacio ‘cuasi privado’, en donde las reglas y el control parecen escapar a la fuerza pública (...) Desde 2007 venimos pidiendo la unificación de

³³ Shearing y Stenning, 1987.

³⁴ Delgado Ruiz, 1999, p. 30.

³⁵ Lamont y Molnár, 2002.

Puerto Madero y la Costanera Sur bajo la misma fuerza de seguridad, de modo de poder controlar mejor una zona que es problemática para nosotros”.³⁶

Del otro lado, quienes reciben ese reclamo no hacen sino confirmar la presencia de estas fronteras simbólicas que, tal como describe Maristella Svampa al analizar la vida en countries y barrios cerrados, tienen como objetivo el control de la diferencia, que toma forma a través de la explicitación permanente de los roles sociales.³⁷ En una entrevista realizada al Jefe del Servicio de Seguridad de Puerto Madero en 2010, al sintetizar “la problemática de la seguridad y el orden en Puerto Madero”, éste destaca tres ejes: el tránsito, la gente que “invade Puerto Madero desde la Costanera Sur” y el barrio de emergencia Rodrigo Bueno. En el segundo de los ejes, el prefecto hace un repaso por todas las categorías que considera “problemáticas”: los skaters, los que pintan graffities, los cartoneros, los trapitos, los vendedores ambulantes, en fin, los “invasores” del espacio privilegiado. Destaca, en cada caso, por qué la Prefectura no puede intervenir en el sentido que los vecinos le reclaman. El fragmento en que hace alusión a los cartoneros es representativo de cada uno de dichos relatos:

“Hay toda una problemática que surge en torno a la gente que ‘invade’ Puerto Madero desde la Costanera Sur, principalmente durante los fines de semana. (...) Algo similar sucede con los llamados ‘cartoneros’. Recibimos llamados con quejas de que cada vez hay más, que andan con sus carros en doble fila, etc. (...) Podemos desalentarlos... ¡Pero no podemos prohibirles que trabajen en la zona, porque no cometen ningún delito ni contravención!”³⁸

El “tercer eje de conflicto” al que alude el prefecto marca una última frontera simbólica (y espacial): el asentamiento Rodrigo Bueno. El asentamiento pertenece en términos territoriales al joven barrio porteño, si bien no es reconocido usualmente en este sentido³⁹. En palabras de un habitante de Puerto Madero:

“Veo preocupado como crece día a día la villa que está instalada en Puerto Madero. Ya han pasado los tres pisos y tiene vista al río y nadie aparentemente puede hacer nada, de noche se han incrementado grupos de personas que pasan a cualquier hora de la madrugada (...) nuestro barrio va en decadencia y la seguridad tan preciada también”.⁴⁰

A través de estos discursos, se construye una imagen peyorativa de los habitantes del asentamiento, considerándolos personas anómalas y cuya existencia amenaza el “buen” funcionamiento y ordenamiento de la ciudad. En este discurso específico, pareciera que “la vista al río” debería ser propiedad de una clase social, pero no de otra. Al estudiar este proceso y estos discursos, la antropóloga María Carman⁴¹ dice que su supuesto es que la operación simbólica de deshumanizar a los pobladores del asentamiento allana el camino para el ejercicio de la violencia pública. Para la autora, la condición humana se les expropia a los habitantes del asentamiento a través de construcciones culturales que los piensan como gente con una distinta gradación moral, y los considera superfluos e intercambiables.

³⁶ Diario La Nación, 10/08/2011.

³⁷ Svampa, 2001.

³⁸ Página web Nuevo Madero, 23/08/2010.

³⁹ Por ejemplo, pese a estar inscriptos en la Comuna 1, sus habitantes no votan en la Universidad Católica Argentina (UCA) como el resto de los vecinos, sino que deben votar en la Comuna 4, tanto en La Boca como en Barracas. Incluso en el caso de las últimas elecciones porteñas votaron por Jefes de Comuna que no eran los correspondientes con su jurisdicción.

⁴⁰ Página web Nuevo Madero, 29/07/2011.

⁴¹ Carman, 2011.

Un último relato condensa todas las fronteras simbólicas aquí recuperadas. Vemos entonces como a través de contraposiciones tales como distinguido/vulgar, puro/impuro, determinados sectores ejercen una violencia simbólica en pos de legitimar su propia cultura y su propio estilo de vida, encubriendo las relaciones de poder que dan origen a esas distinciones.⁴²

“Coincido con los vecinos en que estoy preocupada por el giro que ha tomado el barrio. Lamentablemente, en los últimos tiempos se han comenzado a hacer presentes hechos que perjudican no sólo la estética del barrio sino también la seguridad (...) Cartoneros que ingresan a diario revolviendo basura, jaurías de perros que atacan a mansalva a los perros que pasean con sus dueños, indigentes durmiendo en las calles, plazas descuidadas e inundadas de skaters y rollers. Una ‘villa’ en Costanera Sur... que parece ser también tierra de nadie... [Debemos] aunar esfuerzos y contribuir a hacer de Puerto Madero el barrio que alguna vez tuvo como objetivo ser un lugar exclusivo y seguro”.⁴³

Como hemos visto, las fronteras en Puerto Madero no son sólo naturales, sino también materiales, sociales y simbólicas.

Conclusiones

Hemos desarrollado aquí un análisis de la forma en que diversas formas de control social y producción de seguridad intervienen en la organización del espacio y la vida cotidiana en un espacio urbano específico: el barrio de Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

A partir de un primer acercamiento histórico, descubrimos cómo distintas series superpuestas de renovación urbana, modificación del suelo y posterior abandono determinaron en gran medida la actual configuración espacial del barrio. Al respecto, destacamos que el fracaso de las obras portuarias del proyecto de Eduardo Madero a fines del siglo XIX no implicaría necesariamente el fracaso del destino comercial y especulativo de las tierras ganadas al río al este de los diques. En efecto, la revitalización del área llevada a cabo 100 años después implicó la atracción de inversionistas privados y empresas desarrolladoras que compraron suelo y construyeron sobre él un entorno de nivel *premium*, capturando cuantiosas plusvalías urbanas. Tal como han demostrado Cuenya y Corral⁴⁴, mientras los inversores privados obtuvieron grandes beneficios a través de su accionar especulativo, no se concretó por parte del sector público la aplicación de planes redistributivos con fines sociales, previstos en el proyecto original.

Esta lógica de intervención urbana que hemos definido como “empresarialismo” supuso, entonces, la reconversión física y funcional de un área en desuso, con el objetivo de albergar una combinación de usos jerárquicos que atendieran una demanda de alto poder adquisitivo. En esta instancia, el análisis de los usos del suelo actuales de Puerto Madero nos ha permitido distinguir una primera etapa de desarrollo del sector servicios y una segunda etapa de desarrollo residencial y usos comerciales. Esta dinámica particular permitiría, en lo sucesivo, mayores instancias de contacto entre los residentes y otras categorías de público, que darán lugar a la complejización del

⁴² Bourdieu, 1998.

⁴³ Página web Nuevo Madero, 29/07/2011

⁴⁴ Cuenya y Corral, 2011.

abordaje cualitativo de las distintas experiencias urbanas que se tienen de Puerto Madero.

En función de los propios intereses de investigación, la mirada de estas específicas experiencias urbanas es atravesada por lo que denominamos “producción de seguridad”, en la que incluimos tanto el conjunto de dispositivos que procura generar un ámbito resguardado para la circulación de bienes y personas como la producción de determinadas barreras materiales y simbólicas que excluyen a ciertos individuos de espacios reservados. En el caso específico de Puerto Madero, se conjugan espacialmente la presencia de ciertas barreras físicas iniciales –específicamente, los accesos limitados- con ciertos mecanismos de control social disuasivos, encarnados en el diseño de los parques y las calles. A ello se suma una particular coproducción de la seguridad, que incluye la presencia de distintas agencias de seguridad -como la Prefectura Naval, la Policía Federal y una multiplicidad de empresas de seguridad privada- y novedosos dispositivos tecnológicos de vigilancia.

Este entramado particular de dispositivos de seguridad resignifica otras dos historias del puerto, asociadas a la apropiación popular de los espacios abandonados. Por un lado, la presencia de una costanera que a mediados del siglo XX fue definida como el “balneario de los pobres” y, por otro, el asentamiento informal de pobladores en los terrenos de una espontánea Reserva Ecológica. En esta confluencia se refuerzan las barreras simbólicas que atraviesan el espacio, en tanto los habitantes del nuevo barrio se identifican con un área que interpretan como propia, y que entienden que debe ser defendida de intrusiones, violaciones y contaminaciones. En una sugerente descripción del barrio, la inmobiliaria L.J. Ramos destaca que éste

“... se ha convertido en un símbolo de poder y dinero: un lugar al que muchos miran como una aspiración (...) En su *look* de primer mundo penetran a veces realidades que recuerdan a problemáticas propias de Latinoamérica (como la proximidad de una villa de emergencia, o las aglomeraciones de puestos de venta informal en la Costanera Sur durante los fines de semana). Pero en la mayor parte de su extensión Puerto Madero luce atractivo y fotogénico, como una estrella de cine llena de *glamour*”⁴⁵.

En esta pretensión de exclusividad, reproducida en los discursos que hemos retomado de los propios habitantes, se puede visualizar cómo en las ciudades de nuestro tiempo las diferencias sociales se plasman en el espacio, en las cosas y en los desplazamientos, acompañándose por mecanismos de producción de fronteras que afectan la propia experiencia urbana.

Bibliografía

BITTNER, Egon. *The functions of the Police in modern society: a review of background factors. Current practices, and possible role models*. Cambridge: Oelgeschlager, Gunn and Hain, 1980.

BOURDIEU, Pierre. *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus, 1998.

⁴⁵ Ramos, 2014

CAPMSA (Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.). *Un modelo de gestión urbana, 1989-1999*. Buenos Aires: Ediciones Lariviere, 1999.

CARMAN, María. *Las trampas de la naturaleza. Medio ambiente y segregación en Buenos Aires*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica/CLACSO, 2011.

CARMAN, María y YACOVINO, María Paula. Los “usos intolerables” de la tierra en la ciudad de Buenos Aires. El caso del asentamiento Rodrigo Bueno. In Lacarrieu, M.; Jeréz, O. (orgs.). *Vivir en la ciudad: Procesos contemporáneos de transformación urbana desde la perspectiva antropológica*. Buenos Aires: Biblos, 2011.

CUENYA, Beatriz y CORRAL, Manuela. Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *EURE*, 2011, vol. 37, n° 111, pp. 25-45.

CUENYA, Beatriz. Introducción. In CUENYA, B.; NOVAIS, P. y VAINER, C. (comps.). *Grandes Proyectos Urbanos. Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2012.

DELGADO RUIZ, Manuel. *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama, 1999.

FOUCAULT, Michel. *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. México: Siglo XXI, 1985.

GIROLA, Florencia (2006). Procesos de transformación urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires: una mirada sobre el avance de la ciudad-negocio. *Intersecciones en Antropología*, 2006, s/vol., n°7, pp. 361-374.

HUERGO, Hernán. *Luis A. Huergo y la cuestión puerto*. Buenos Aires: Editorial Dunken, 2013.

JOHNSTON, Les. *The rebirth of private policing*. Londres: Routledge, 1992.

JONES, Trevor y NEWBURN, Tim (eds.). *Plural policing: a comparative perspective*. Londres: Routledge, 2006.

KESSLER, Gabriel. *El sentimiento de Inseguridad. Sociología del temor al delito*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2009.

LAMONT, Michèle y MOLNAR, Viràg. The study of boundaries in the social sciences. *Annual Review of Sociology*, 2002, n° 28, pp. 167-195.

LORENC VALCARCE, Federico. *La sécurité privée en Argentine: entre surveillance et marché*. París: Karthala, 2011.

MADERO, Guillermo. *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Emecé Editores, 1955.

RAMOS, Luis José Brokers Inmobiliarios. Echar amarras en Puerto Madero. *News bimestral. Mercado Inmobiliario de Oficinas CABA y ZN*, enero 2014.

SHEARING, Clifford y STENNING, Philip. From the Panopticon to Disney World: the development of discipline. In DOOB, A. y GREENSPAN, E. (eds.). *Perspectives in Criminal Law: Essays in Honour of John Edwards*. Ontario: Canada Law Book, 1987, pp. 335-349.

SHEARING, Clifford y STENNING, Philip. Modern private security: its growth and implications. In *Crime and Justice*, 1981, vol. 3.

SHEARING, Clifford y STENNING, Philip. Private security: implications for social control. In *Social Problems*, 1983, vol. 30, n° 5.

SVAMPA, Maristella. *Los que ganaron: la vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires: Biblos, 2001.

TILLY, Charles. *Coerción, capital y los Estados europeos, 990-1990*. Madrid: Alianza, 1992.

WEBER, Max. *Economía y sociedad*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1994 [1922].

Fuentes periodísticas:

Diario Clarín, 15/01/2011. *Puerto Madero: sólo el 28% de las viviendas están habitadas*. [En línea] Buenos Aires: <http://www.clarin.com/buenos_aires/Puerto-Madero-solo-viviendas-habitadas_0_409159248.html>.

Diario La Nación, 10/08/2011. *Denuncian falta de seguridad en Puerto Madero*. [En línea]. Buenos Aires: <<http://www.lanacion.com.ar/1396446-denuncian-falta-de-seguridad-en-puerto-madero>>.

Página web Nuevo Madero, 23/09/2009. *NTS invierte en nueva tecnología*. [En línea]. Buenos Aires: <www.nuevopuertomadero.com>.

Página web Nuevo Madero, 01/10/2009. *Vecinos en acción*. [En línea]. Buenos Aires: <www.nuevopuertomadero.com>.

Página web Nuevo Madero, 23/08/2010. *Entrevista al Prefecto Principal Walter Guido, Jefe del Servicio de Seguridad Puerto Madero*. [En línea]. Buenos Aires: <www.nuevopuertomadero.com>.

Página web Nuevo Madero, 29/07/2011. *Vecinos preocupados por reducción de efectivos de Prefectura en Puerto Madero*. [En línea]. Buenos Aires: <www.nuevopuertomadero.com>.

Página web Nuevo Madero, 07/11/2011. *Cómo funciona el Sistema de Cámaras en Puerto Madero*. [En línea]. Buenos Aires: <www.nuevopuertomadero.com>.

Página web Nuevo Madero, 19/02/2014. *Recambio en el Servicio de Seguridad Puerto Madero*. [En línea]. Buenos Aires: <www.nuevopuertomadero.com>.