



PROJECT MUSE®

---

La circulación de políticas urbanas: la Corporación Antiguo Puerto Madero y  
“Mendoza-Madero”

Guillermo Paz Jajamovich

Journal of Latin American Geography, Volume 15, Number 3, November  
2016, pp. 67-85 (Article)

Published by University of Texas Press

Journal of  
Latin American  
Geography  
Volume 15, Number 3, November 2016



➔ For additional information about this article

<https://muse.jhu.edu/article/639100>

# La circulación de políticas urbanas: la Corporación Antiguo Puerto Madero y “Mendoza-Madero”

Guillermo Paz Jajamovich  
*CONICET - Universidad de Buenos Aires*

## Resumen

En las últimas décadas, se intensificaron los viajes, la transferencia y el flujo de los modelos urbanos, políticas urbanas, ideas y técnicas y se acrecentó el interés académico en tales procesos. Paralelamente, se han multiplicado tanto los grandes proyectos urbanos (GPUs) como su análisis. Este artículo conecta ambas cuestiones a partir de la circulación regional de la Corporación Antiguo Puerto Madero Sociedad Anónima (CAPMSA) y su rol en el proyecto “Mendoza – Madero”, una iniciativa que buscaba desplegarse en un terreno ferroviario de 36 hectáreas en el centro la ciudad de Mendoza, en Argentina. Apoyado en el análisis de fuentes primarias y secundarias, el artículo presenta un abordaje relacional a propósito de los “oferentes” y “demandantes” de políticas y modelos urbanos a los fines de trascender tanto las miradas enfocadas en actores y procesos meramente locales como aquellas otras que se apoyan en traslaciones mecánicas entre escalas globales y locales.

Palabras clave: *circulación de políticas urbanas, grandes proyectos urbanos, Corporación Antiguo Puerto Madero, Mendoza*

## Abstract

The last decade has witnessed an upsurge in the travel, transfer, and flow of urban policies, planning models, ideas and techniques as well as an increased academic attention to them. Also, the implementation and analysis of large urban projects in Latin America have increased. This paper connects both issues based on the analysis of the circulation of Puerto Madero Corporation (CAMPSA) and its role in the “Mendoza – Madero”, a large urban project that targeted 36 hectares of defunct railway land in the city of Mendoza, Argentina. Based on primary and secondary sources, this paper introduces a relational perspective on “suppliers” and “demanders” of urban policies and models. Thus, it goes beyond perspectives based merely on local stakeholders and processes as well as those perspectives that suggest mechanical translations between global and local scales.

Keywords: *urban policy circulation, large urban projects, Puerto Madero Corporation, Mendoza*

## Introducción

“Consolidados a nivel internacional como los realizadores de uno de los proyectos urbanos más exitosos de América Latina, la institución se propone contribuir a la formulación y montaje de nuevos proyectos urbanos. La cantidad de lecciones aprendidas durante estos veinte años le permite poner a disposición de emprendedores y gobiernos locales, equipos de profesionales con capacidad, conocimientos y experiencia para desarrollar este tipo de proyectos” (Corporación Antiguo Puerto Madero 2011: 9).

Tal como se observa en la cita precedente, la Corporación Antiguo Puerto Madero Sociedad Anónima (CAPMSA) se presenta a sí misma como la protagonista de una fórmula exitosa factible de contribuir a partir de sus aprendizajes al desarrollo de proyectos afines en otras ciudades. En ese marco, entre los años 2003 y 2009, la CAPMSA promovió un gran proyecto urbano en la ciudad de Mendoza. Denominado “Mendoza–Madero” este proyecto llevaba inscripto en su propio nombre la experiencia de referencia y buscaba materializarse sobre 36 hectáreas localizadas privilegiadamente dada su proximidad al centro de la ciudad. Esas tierras habían quedado relativamente disponibles a partir de la privatización y cierre del servicio de pasajeros del Ferrocarril General San Martín en 1993. Si bien tal proyecto no pudo materializarse, su análisis resulta relevante en relación al cruce entre dos campos problemáticos: el de la movilidad y circulación de políticas y modelos urbanos y el de los grandes proyectos urbanos.

Respecto al primer campo de discusión, Harris y Moore (2013) indican que el interés académico en tales procesos se ha acrecentado en la última década reflejando la propia aceleración e intensificación de la circulación transnacional de ideas, planes y políticas urbanas. En efecto, los actores y canales de transferencia involucrados en tales procesos han sido interrogados a partir del incremento de visitas e intercambios políticos —mediante conceptos como el de *urban policy tourism* (Gonzalez 2011)—y en relación a la internacionalización de consultores y expertos, mediante conceptos como *international masterplanners*, *global intelligence corps*, *travelling technocrats*, *transnational planning figures*, *transfer agentes*, *cadres of experts*, entre otros (Rapoport 2015; Healey 2013; Ward, 2005; 2016; Lerner and Laurie 2010; Jacobs and Lees 2013; McCann 2013). Otras perspectivas han desplazando el interés desde los actores y las políticas hacia los aspectos socio-materiales que posibilitan y condicionan sus movibilidades. Así, se ha enfatizado el rol de las materialidades y tecnologías involucradas en estos procesos, tematizando asuntos como internet, medios de comunicación, conferencias, *workshops*, premios, etc. (McFarlane 2011; Cook and Ward 2011; 2012).

Aunque existan excepciones, diversos análisis sobre movibilidades y circulación de políticas urbanas se centran en ciudades del *global north* y tienden a enfatizar la creciente relevancia de actores transnacionales y no estatales. Como parte de un creciente grupo de trabajos que busca ampliar geográficamente tales abordajes (Nasr and Volait 2003; Healey and Upton 2010), este artículo comparte interrogantes más amplios respecto a las

especificidades de estos asuntos en América Latina (Novais 2010; Sánchez 2010; Baiocchi and Ganuza 2014; Delgadillo 2014; Montero 2016; Silvestre 2016). En ese sentido, se examina la relevancia y el rol de actores estatales entre oferentes y demandantes de políticas y modelos urbanos. Así, se retoma una discusión acerca de las movilidades y sus escalas y, más específicamente, sobre cuándo se considera móvil una política (Temenos and Baker 2015). Frente a perspectivas que tienden a pensar las movilidades únicamente en relación a escalas transnacionales, este artículo reconsidera la cuestión a propósito de escalas nacionales.

Por otro lado, tal cual lo indicamos, este trabajo dialoga con perspectivas recientes sobre los grandes proyectos urbanos (GPUs) en América Latina. Desde los estudios urbanos, éstos han sido definidos como operaciones de renovación urbana en gran escala que producen modificaciones físico—espaciales y funcionales de áreas estratégicas, alteraciones en la rentabilidad de los usos del suelo y cambios en los mecanismos de gestión pública (Cuenya 2012). Junto al crecimiento de este tipo de intervenciones en América Latina, se han multiplicado los análisis académicos, predominando el estudio de casos y el foco en sus efectos urbanos, sociales, culturales, políticos y/o económicos (Cuenya, Novais, and Vainer 2012). Asimismo, desde una perspectiva más operativa, la cuestión de la gestión del suelo en los mismos ha ocupado el interés de múltiples planificadores y gestores (Lungo 2004; Trivelli 2006; Garay 2007; Lungo and Smolka 2007). En menores oportunidades se ha dado cuenta de la multiplicación de estas formas de intervención urbana en la región y cuando sí se tuvo en cuenta tal asunto, el eje estuvo centrado—aún desde diferentes perspectivas teóricas—en indicar el accionar del capital transnacional sobre las ciudades (Ciccolella 1999; Carmona 2005; De Mattos 2008; Valenzuela, 2013).

Intentando ampliar el panorama y poniendo en diálogo los dos campos de estudios señalados, este trabajo reconsidera estos aspectos de otro modo, dando cuenta de otros actores y procesos que intervienen en la multiplicación de intervenciones similares en diversas ciudades. En efecto, las ciudades apelan a una serie de recursos en los procesos de desarrollo y legitimación de estrategias de desarrollo urbano y políticas urbanas que incluyen la circulación internacional de expertos y de políticas urbanas (McCann 2011). Así, el análisis de tales procesos permite la construcción de objetos de investigación que trasciendan escalas de análisis locales, la puesta en diálogo de múltiples intervenciones urbanas en la región y la consideración de alguna de sus conexiones concretas. Asimismo, posibilita construir más mediaciones entre el accionar del capital global y las intervenciones urbanas, subrayando la existencia de procesos como la circulación de expertos y políticas urbanas. Tal como lo indican distintos investigadores, no se trata de ignorar aspectos estructurales sino de complementarlos con miradas que den cuenta del rol de los actores (Nasr and Volait 2003; Zunino 2006; Healey 2010; Ward 2010).

El cruce de tales campos problemáticos supone un acercamiento distinto a aquellos existentes respecto al proyecto Mendoza-Madero. Trabajos como los de Morgani y Rizzo (2014) analizan los procesos de gentrificación en el área y señalan a este proyecto como ejemplificación del neoliberalismo urbano. Por su parte, Salomone y Marsonet (2011) se centran en las disputas y conflictos sobre los terrenos ferroviarios con especial atención en la experiencia de los actores que resisten el despliegue del proyecto, quedando

fuera del foco aquellos actores que lo promueven. Ambas líneas de trabajo son un insumo para este artículo, sin embargo, nuestra perspectiva se desliza en relación a otros interrogantes, lo cual supone la consideración de otros actores involucrados y la necesidad de abordar fuentes vinculadas a los mismos. Así, se interroga el proyecto Madero–Mendoza considerando actores locales pero también ampliando la escala de análisis y tomando en cuenta, desde una perspectiva relacional, tanto el accionar de la Corporación en esa iniciativa como el impacto de ese proyecto sobre la actividad posterior de la Corporación en su circulación regional.

El artículo se estructura del siguiente modo: en primer lugar, repasamos brevemente la historia de la CAPMSA para indicar cómo paralelamente a la urbanización de Puerto Madero comienza a intervenir fuera del área. En segundo lugar, damos cuenta del proyecto Mendoza-Madero (de aquí en adelante, PMM) y de la variedad de actores intervinientes para luego presentar una mirada relacional a propósito de los ‘oferentes’ y ‘demandantes’ de políticas urbanas, subrayando tanto el rol de la CAPMSA en ese proyecto y en un entramado de actores locales más amplio como el impacto de tal experiencia sobre la circulación regional posterior de la Corporación. Por último, se retoman los campos problemáticos y se indica qué aporta el caso abordado en relación a tales asuntos.

### **La Corporación Antiguo Puerto Madero más allá de Puerto Madero**

La Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPMSA) surge en el año 1989 a partir de un convenio entre representantes del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, del Ministerio del Interior, en representación del Poder Ejecutivo Nacional, y la Intendencia Municipal. Su objetivo era urbanizar las 170 hectáreas de Puerto Madero. Constituida como sociedad comercial, bajo la forma de Sociedad Anónima, sus accionistas son el Estado Nacional—dueño inicial de la tierra—y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, encargado de otorgarle normativa. El modelo de gestión que desarrolla la operación Puerto Madero suponía una lógica de actuación público–privada. Asimismo, tal modelo debía permitir el autofinanciamiento a partir de la venta de tierra urbana y una urbanización por etapas, captando en cada nueva venta la valorización obtenida del proceso previo de urbanización. Es decir, que la CAPMSA no contaba con presupuesto asignado sino solamente con las tierras. Surgida en un contexto nacional de reformas económicas y políticas neoliberales, como la leyes de reforma del Estado y la privatización de empresas públicas, el desarrollo de Puerto Madero era parte en el contexto local de un programa de privatizaciones (Gorelik, 2007; Etulain 2008; Cuenya y Corral 2011).

Inicialmente su existencia y accionar se circunscribían a la urbanización de Puerto Madero. Sin embargo, acorde a lo indicado en el epígrafe de este artículo, hacia 1999, “con la intención de proyectar las capacidades de la Sociedad, obtenidas en la exitosa experiencia urbanística de Puerto Madero” (Corporación Antiguo Puerto Madero 2008: 23), se amplía su objeto social permitiéndole actuar como gerenciadora, desarrolladora, fiduciaria o inmobiliaria en otros proyectos de desarrollo inmobiliario y urbanístico, tanto dentro como fuera del país. De este modo, la ampliación del objeto social de la Corporación es un modo de asegurar su continuidad institucional más allá del límite temporal y físico de la urbanización del área de Puerto Madero. Esa ampliación de facultades pone en escena a

un nuevo actor que interviene en múltiples escalas (locales, nacionales y regionales) en los procesos de construcción de las ciudades (Jajamovich 2016).

El proceso de expansión de la CAPMSA incluye una variedad de convenios e iniciativas—no siempre materializadas—con diversas ciudades argentinas y latinoamericanas, tales como: Ciudad de Buenos Aires, Mendoza, Posadas, Corrientes, Resistencia y diversas localidades del Gran Buenos Aires (Argentina), Santiago de Chile (Chile), Río de Janeiro (Brasil), Encarnación y Asunción (Paraguay), Barranquilla (Colombia), Santo Domingo (República Dominicana) y una serie de concursos fuera de la región (Corporación Antigua Puerto Madero 2011a). Si bien la mayor parte de los convenios se producen en la ciudad de Buenos Aires—dado que el Gobierno de la ciudad de Buenos Aires tenía representantes en la CAPMSA—resalta asimismo el número relevante de acuerdos entre la Corporación y la provincia de Mendoza. En efecto, junto al proyecto PMM que aquí abordaremos, pueden mencionarse otros que no se materializarían, como ser: el Proyecto 'Potrerillos Madero' para el desarrollo de un marco jurídico que permita una gran intervención sobre el borde del perillago de Potrerillos; el Proyecto Maipú para el desarrollo de un parque industrial; y el Proyecto San Rafael para desarrollar urbanísticamente una estación terminal de colectivos (Corporación Antigua Puerto Madero 2003). Entre otros factores, la recurrencia de proyectos en Mendoza durante esos años se debe a la presencia de mendocinos, como Alfredo Porras, en la vicepresidencia y presidencia de la CAPMSA. Así, el abordaje de las trayectorias de los integrantes de la Corporación que intervienen en el proceso de su expansión permite dar cuenta, junto a otros factores, de la multiplicidad de direcciones que éste toma.

### **El proyecto y su gestión**

Tal cual ocurriera en distintas ciudades de la República Argentina, con los procesos de privatización y cierre de servicio de pasajeros—en este caso, hacia 1993, el del Ferrocarril General San Martín—quedan vacantes un número relevante de hectáreas en zonas céntricas. En ese marco, el PMM buscaba materializarse sobre 36 hectáreas localizadas cerca del centro de la ciudad (figuras 1 y 2).

La gestión del PMM fue avanzando de diversas maneras. Aunque las conversaciones respecto al mismo se inician en 2003, será el 29 de abril de 2004 cuando se suscriba en la ciudad de Mendoza un contrato de Fideicomiso con el Organismo Nacional de Bienes del Estado (ONABE),<sup>1</sup> donde dicho ente se compromete a transferir a la CAMPSA un inmueble ubicado en la Estación de Pasajeros de la ciudad de Mendoza. Posteriormente, se suscribe un convenio de mandato irrevocable, de fecha 11 de agosto de 2005, entre el Estado Nacional Argentino, representado por el ONABE y la Corporación Antigua Puerto Madero S. A., “en donde el primero (mandante) encomendó a la segunda (mandataria) el desarrollo, la implementación y ejecución de un emprendimiento ferro urbanístico en la Ciudad de Mendoza” (Municipalidad de la ciudad de Mendoza 2007). En ese sentido, cabe resaltar la relevancia de actores no locales sino nacionales, como ser la CAPMSA y la ONABE, en tanto se trataba de terrenos ferroviarios nacionales.

Será poco tiempo después, el 26 de agosto del 2005 cuando aparezca en escena la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza firmando un convenio con la CAPMSA, “en



Figura 1. Ubicación de la ciudad de Mendoza

donde las partes acordaron llevar a cabo en forma conjunta tareas tendientes a la concreción del proyecto ferro urbanístico en la mencionada área, y que considera, entre otras, la definición del anteproyecto normativo para el área de intervención” (Municipalidad de la ciudad de Mendoza 2007). Posteriormente, la ordenanza municipal 3.694/17433/07, publicada en el boletín oficial el 7 de junio de 2007, definió pautas urbanísticas para los terrenos pertenecientes al ex-ferrocarril General San Martín. Tal ordenanza aludía a la pretensión de incorporar, “dichas tierras a un proyecto que produzca efectos dinamizadores y económicamente multiplicadores, a efectos de cumplimentar objetivos estratégicos del Municipio y posibiliten satisfacer fines sociales, habitacionales y urbanísticos” (Municipalidad de la ciudad de Mendoza 2007). Entre los usos que habilitaba se encontraban los siguientes: residencial, residencial mixto, de servicios (de carácter selectivo), culturales, comercial (de tipología y alcance limitado) y comercial mixto.

De acuerdo a tal ordenanza, la urbanización debería responder, en forma predominante, y en sus características y tipología, a la “tipo parque”, con densidades netas no superiores a los 600 habitantes por hectárea. Los componentes edilicios del proyecto deberían responder a torres de perímetro libre. Respecto a los indicadores urbanos, la ocupación del suelo—porcentaje de ocupación que se puede ocupar de un terreno—no deberá superar el 45 por ciento, y el factor de ocupación total—coeficiente que determina los máximos metros cuadrados que se pueden construir tomando como referencia los metros del terreno—no debía ser superior a siete (Municipalidad de la ciudad de Mendoza 2007). Es decir, una densidad muy por encima del área circundante. Fuentes periódicas





Figura 2. Área del proyecto Mendoza - Madero

avanzaban más datos respecto al tipo de gestión prevista. Acorde a la modalidad de la propia operación Puerto Madero, se contemplaba que el proceso licitatorio se iniciara con la venta de lotes. Parte del dinero que genere cada venta, se volcaría en infraestructura urbana para que se desarrolle el predio. Luego, se llamaría a licitación pública para la construcción de los caminos y obras del lugar (Fiorentino 2008).

#### *El Proyecto Madero-Mendoza y sus detractores*

Entre los grupos que promovían inicialmente el proyecto, se encuentra la Municipalidad, el Estado Nacional, el Estado Provincial, el ONABE, grupos de desarrolladores privados y la propia CAPMSA. Sin embargo, el carácter vacante de tales tierras era relativo, en tanto diversos grupos hacían uso de fracciones de las mismas. Tales grupos, así como otros actores, fueron parte de las fuerzas que se opusieron al avance del proyecto. Entre los mismos, se destaca un grupo de ferroviarios cuya actividad perduraba en una fracción acotada del perímetro (dentro de los talleres de la empresa brasilera América Latina Logística, ALL); un grupo artístico que había ocupado un área desde donde realizaban actividades culturales; un conjunto de organizaciones sociales autoconvocadas así como un grupo vinculado a las ciencias sociales que desarrollaba un taller de historia oral (Salomone 2012; Morgni and Rizzo 2014). A su vez, entre los grupos que colaboran



en la oposición al proyecto, cabe añadir sectores ambientalistas, el colegio de arquitectos y grupos vinculados a la universidad que sostenían como contrapropuesta la idea de un nuevo parque urbano—o pulmón verde—(Arboit, Basso, Correa, De Rosa, y Mesa 2010). Asimismo, existían dentro del terreno asentamientos informales, algunos de los cuales serían desalojados en el período abordado mientras otros permanecerían.

En reiteradas ocasiones estos actores manifestaban la falta de información pública sobre esta iniciativa (Bustos Herrera 2008). Como se sabe, la asimetría en la producción y/o manejo de información es uno de los factores destacados en relación a la dinámica de este tipo de proyectos (Garay 2004; Zunino 2006; López Morales 2009). En efecto, como contrapunto a la carencia de información pública, existía una concentración de la misma entre quienes promovían el proyecto. Así, mientras las relaciones entre la Corporación, la Provincia y la Municipalidad de Mendoza se inician en 2003, la tematización pública del proyecto se produce recién entre 2006 y 2008, a partir del accionar de quienes buscaban impedir su desarrollo y de una serie de notas en diversos medios de comunicación locales. Asimismo, aunque faltara información específica respecto al *masterplan*, la mencionada ordenanza de 2007 otorgaba pautas para entender el tipo de iniciativa que se habilitaba en el área así como la voluntad política por materializarla. En ese marco, quienes se oponían al proyecto—con medidas de protestas, encuentros y otras actividades—solicitaban planeamiento y gestión participativos sobre los destinos de estos terrenos así como la necesidad de un registro público de proyectos, ideas, organizaciones y personas interesadas. Junto a esos reclamos, también desplegaban una mirada crítica respecto a lo poco que se conocía del proyecto, manifestándose contra el uso privado de tierra pública, señalando la prioridad de actividades que sean de interés de toda la provincia así como resaltando la necesidad de rescatar el patrimonio histórico cultural del ferrocarril en Mendoza (Salomone 2012).

Junto al accionar de los actores sociales mencionados, también cabe resaltar otros factores que desgastan al PMM. Atentos a las crecientes resistencias suscitadas, y a pesar de la obtención de la normativa que permitía proyectos de ese tipo, desde otras esferas estatales también se producían movimientos que alentaban proyectos alternativos, como ser el Metrotranvía Urbano y la refuncionalización de la trama ferroviaria en relación a proyectos nacionales que contemplaban restablecer el servicio de pasajeros entre Buenos Aires y Mendoza. Asimismo, cabe resaltar un aspecto poco considerado en la bibliografía existente sobre esta iniciativa: el propio PMM también se ve limitado en su despliegue por una serie de disputas entre distintas reparticiones estatales. En efecto, en 2008, en el marco de la Ley 26.352 de Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria (Congreso de la Nación Argentina 2008), la administración de los terrenos ferroviarios deja de estar bajo la tutela de la ONABE y se desplaza bajo el control de la Administración de Inmuebles Ferroviarios (ADIF). En el marco de la penetración de distintas reparticiones estatales por parte de distintas organizaciones sindicales, este nuevo organismo estatal es controlado por el sindicato de conductores de trenes 'La Fraternidad' (Bertranou 2015). Así, integrantes de ADIF llegan a participar de reuniones convocadas por los grupos que se oponían al proyecto (Salomone 2012). Estas modificaciones traban la relación que la CAPMSA había construido con el ONABE (Corporación Antiguo Puerto Madero 2009) y generan una serie de reclamos formales de parte de la Corporación hacia la ADIF (Corporación

Antiguo Puerto Madero 2009). En efecto, ante la parálisis de la gestión del proyecto dada la falta de traspaso efectivo del predio, la CAPMSA estima y reclama un monto equivalente a 834,130 pesos—asociados al pago del proyecto al estudio de arquitectura Mario Roberto Álvarez así como al trabajo de la propia corporación—(Corporación Antiguo Puerto Madero 2010). Finalmente, durante el año 2011 la Corporación desiste del reclamo (Corporación Antiguo Puerto Madero 2011).

Estos señalamientos permiten complejizar el panorama que se despliega en torno a proyectos de este tipo y dar cuenta de la heterogeneidad de los actores involucrados y sus cambios de posicionamiento a lo largo del tiempo, tanto aquellos que inicialmente promueven las iniciativas como aquellos que se le oponen. Asimismo, resalta la necesidad teórica y metodológica de atender la heterogeneidad del Estado sobre todo en iniciativas como éstas donde se ponen en juego tierras nacionales que precisan de normativas municipales y donde intervienen una diversidad de reparticiones estatales nacionales y relativamente autónomas. Atender el accionar de esos actores permite discutir las perspectivas que proceden a un traducción directa entre escalas globales y locales. En efecto, tal como lo plantea Zunino (2006), los cuerpos gubernamentales que intervienen sobre el espacio urbano, en casos como el analizado, están constituidos por una serie inestable de relaciones sociales, en un flujo constante de cambios en tanto cada parte despliega estrategias y tácticas para alcanzar sus propios fines.

### **Miradas relacionales respecto a ‘oferentes’ y ‘demandantes’ de políticas y modelos urbanos**

Hemos señalado que uno de los aportes de este trabajo se centra en el cruce entre campos problemáticos como el de la movilidad de las políticas urbanas y el de los grandes proyectos urbanos. Tal perspectiva nos permite ampliar las investigaciones existentes sobre esta iniciativa y abordarla relacionamente. Esto supone considerar los intereses y expectativas desplegados tanto por quienes “ofrecen” modelos y políticas, en ese caso la CAPMSA, como por quienes los “demandan”—es decir, actores políticos y técnicos locales.

Tal como lo indicamos en la sección 2, desde la perspectiva de la CAPMSA, la posibilidad de expandirse fuera del área de Puerto Madero permitía su sobrevivencia institucional, generaba la expectativa de ganar mayor prestigio y obtener nuevos encargos así como la posibilidad de obtener ingresos materiales asociados a esta actividad. En efecto, como puede observarse en distintos balances de la Corporación, ésta percibiría, “...una retribución porcentual de la utilidad que genere el proyecto...” (Corporación Antiguo Puerto Madero 2003), representando su ejecución, “...una fuente de ingresos futuros para la CAPMSA según lo acordado por contrato de mandato irrevocable, suscripto con fecha 11 de agosto de 2005...” (Corporación Antiguo Puerto Madero 2007). Desde algunos medios de comunicación se informaba, a partir de trascendidos, que la CAPMSA se resarciría de los gastos que le implique el Plan Maestro y el proceso de planificación, con un 15% de la venta de los futuros terrenos a licitar (Bustos Herrera 2005).

Por otro lado, cabe señalar que en términos generales los “oferentes” de políticas pueden tener diversos grados de involucramiento y roles en estos procesos de circulación de políticas y modelos urbanos (Ward 2010; González 2011). En el caso analizado, lejos de

ser un mero consultor externo, cabe resaltar que la CAPMSA se involucra de lleno tanto por el carácter nacional y ferroviario de los terrenos - y el traspaso inicial de las tierras por parte de la ONABE—como por el modo en que se involucra en la gestión, estimando ingresos a partir de la materialización del proyecto.

Por otro lado, cabe indicar que desde la perspectiva de los “demandantes”—los actores locales y provinciales—la relación con la CAPMSA se vincula a acceder a determinado *know-how* sobre cómo implementar estas intervenciones, a la búsqueda de legitimidad para la aplicación de determinadas políticas urbanas así como se espera que la apelación a la Corporación y la experiencia de Puerto Madero faciliten la llegada de inversores y financiamiento. A su vez, el intento de llevar adelante el PMM se produce en el marco de una serie de diagnósticos sobre los problemas de la ciudad a partir de los cuales se concluía que proyectos de este tipo podían funcionar como una solución. Así, tal como lo indican Marsonet y Berridy (2014), la retórica oficial sobre el proyecto buscaba responder a una serie de tendencias demográficas y urbanas, como ser: la pérdida de población, el deterioro de área central y la expansión difusa y suburbanización de sectores altos. En efecto, hacia el año 2007, mientras la población de la provincia crecía a un ritmo del 10% cada 5 años, la ciudad perdía un 4% en el mismo período (Icardi 2007). Entre los aspectos vinculados al deterioro del centro se tematizaba la cuestión de los vacíos urbanos y áreas subutilizadas (Arboit, Basso, Correa, De Rosa, y Mesa 2010) y, en ocasiones desde medios de comunicación, se asociaban los terrenos ‘vacantes’ del ferrocarril a focos de delincuencia. Por último, a propósito de la aludida suburbanización de sectores altos—y medios altos—cabe recordar que hacia el año 2009 se habían generado más de 180 urbanizaciones cerradas mayormente en la zona Sur de la aglomeración (Dalla Torre y Ghilardi 2012). En este marco, y a tono con diversas voces del debate internacional sobre la ciudad y el urbanismo, distintos sectores promovían la necesidad de densificar la ciudad.

La vinculación con la CAPMSA por parte de los responsables técnicos y políticos de la ciudad de Mendoza es parte de una dinámica más amplia en la que diversos actores buscan en un contexto internacional políticas urbanas que pueden serles de ayuda en términos tanto prácticos como políticos, en tanto las políticas importadas desde otros lugares arriban a los contextos locales con un plus de prestigio (Temenos y McCann 2012). Así, en el caso abordado, se buscaba capturar—al menos en parte—el prestigio que trae asociado la operación Puerto Madero así como se esperaba que ese aspecto facilite el financiamiento del PMM. A tal punto que, como lo mencionáramos previamente, este proyecto lleva en su propio nombre la referencia a Puerto Madero al denominarse “Mendoza—Madero”. Sin embargo, la vinculación con una organización como la CAPMSA, asociada a una iniciativa “exitosa”—desde la perspectiva del mainstream político y técnico (Garay 2004)—como Puerto Madero, no alcanzó para garantizar la materialización de la iniciativa.

Desde la perspectiva de la municipalidad de la ciudad de Mendoza, una vez que el proyecto de la CAPMSA se torna problemático—sea por las oposiciones de actores locales y/o por problemas entre reparticiones estatales, tales como los choques entre ADIF y CAPMSA—se optará por dejarlo de lado. Así, en medios de prensa provinciales, Victor Fayad—intendente de la ciudad y sucesor de Cicchitti, uno de los promotores del proyecto—afirmará no tener compromiso formal con tal proyecto (Bustos Herrera

2008a), con lo cual éste fue desvaneciéndose en el aire.<sup>2</sup>

A su vez, y a diferencia de lo que esperan tanto los que ofertan como aquellos que demandan estos proyectos, cabe señalar que así como circulan los modelos y las políticas urbanas, también lo hacen las resistencias a los mismos. McCann y Ward (2011) aluden a esos procesos a partir de la idea de *fast resistance transfer*, es decir, procesos de circulación de políticas que encuentran resistencias a partir de las cuales los actores que se oponen a las mismas cuestionan la validez del tipo de política que se pretende “importar”. En efecto, en el caso del PMM, los actores sociales que se oponen al proyecto también impugnan la presencia de la CAPMSA en el mismo y recuperan críticas que la propia Corporación había recibido a lo largo del desarrollo de la operación Puerto Madero. Así, tal como lo indicáramos previamente, se manifiestan contra el uso privado de tierra pública, solicitan planeamiento y gestión participativos sobre los destinos de estos terrenos, priorizar actividades de interés de toda la provincia, rescatar el patrimonio histórico cultural del ferrocarril en Mendoza así como la necesidad de un registro público de proyectos, ideas, organizaciones y personas interesadas (Salomone 2012).

Investigadores como Healey (2010) indican que en ciertas ocasiones, frente a asesorías de expertos externos, los actores locales argumentan que éstos fallan a la hora de entender las especificidades locales. En esa sintonía, y como parte de tales controversias, puede retomarse el modo en que distintos actores denominan al proyecto. En efecto, una de las estrategias asumidas por los actores que se oponían a su materialización consistió en remarcar su ajenidad respecto a las necesidades y la identidad de la ciudad y los actores locales. Si la iniciativa era denominada por sus promotores como Mendoza-Madero, los detractores se encargaban de borrar las referencias a Mendoza al referirse al mismo. Así, al nombrarlo, simplemente se referían al proyecto Puerto Madero o al proyecto Puerto Madero-ONABE. En esa misma dirección, remarcaban en múltiples oportunidades su carácter inmobiliario y su procedencia foránea, proveniente desde Buenos Aires, donde funcionan las oficinas de la ONABE y la CAPMSA y donde se concentra gran parte del poder económico y político de la República Argentina. Por el contrario, al aludir al proyecto “Mendoza – Madero”, sus promotores buscaban otorgarle un carácter local— insertándolo simbólicamente en el propio contexto - así como darle prestigio al intentar capturar una marca consagrada.

### *CAPMSA después de Mendoza*

Hemos abordado el PMM en el marco de interrogantes sobre la movilidad de las políticas urbanas y el despliegue de una mirada relacional respecto a oferentes y demandantes de políticas urbanas. Tal análisis puede ampliarse al incorporar una dimensión temporal en estos procesos, indagando cómo esta experiencia produce modificaciones en el itinerario posterior de la Corporación. Más concretamente, respecto al rol que asume, o busca asumir, y a las utilidades económicas esperadas en las diferentes iniciativas. Así, por ejemplo, puede reiterarse que en el convenio Mendoza-Madero se indicaba que las utilidades se producirían una vez terminado el proyecto de remodelación de la antigua estación de ferrocarril. Sin embargo, al no materializarse, la CAPMSA no sólo no obtuvo ganancias económicas sino que sufrió pérdidas al asumir el pago correspondiente al proyecto elaborado por el estudio de arquitectura Mario Roberto Álvarez, además del pro-

pio trabajo desplegado por la Corporación. Por el contrario, en convenios posteriores, las utilidades de la Corporación se estipulan en distintas etapas: antes y después del desarrollo del proyecto. Así, puede señalarse un proceso de aprendizaje de la propia Corporación con experiencias de convenios que no se materializan y a partir de los cuales ya no buscará proponerse única ni centralmente como constructora o desarrolladora de proyectos sino también asumiendo un rol de consultora. Tal modificación supone reconocer que las dinámicas posteriores de los convenios escapan a su control, en tanto los grandes proyectos urbanos suponen procesos extensos en términos temporales así como cambiantes configuraciones de actores en distintas etapas (Rapoport 2015).<sup>3</sup>

Por otro lado, puede señalarse que la cuestión de las utilidades plantea una suerte de dilema para la CAPMSA. En efecto, uno de los atractivos ofrecidos por “oferentes” de políticas y proyectos urbanos como la Corporación radica en el modelo de autofinanciamiento que ofrece para el despliegue de grandes proyectos urbanos. En ese sentido, tal asunto puede ir a contramano de pretender cobrar honorarios previamente al despliegue de los proyectos. Sin embargo, experiencias como las de Mendoza demuestran que la materialización de los proyectos no está garantizada, dada la multiplicidad de actores e intereses involucrados y la extensa temporalidad que los proyectos suponen, entre otros aspectos. Así, se despliega un dilema en tanto la necesidad de las utilidades puede atentar eventualmente contra la idea de autofinanciamiento, aunque tal asunto puede ser subsanado sea dividiendo utilidades esperadas antes y después de materializar proyectos y/o apelando a financiamiento externo a los demandantes y oferentes de esas políticas.

## Conclusiones

A lo largo de este artículo hemos desplazado el eje de interés respecto a otros abordajes del proyecto Mendoza-Madero, centrados en el análisis de los actores locales que se opusieron al mismo así como en su caracterización como manifestación del neoliberalismo urbano. A partir del análisis del proyecto hemos intentado contribuir desarrollando una perspectiva que trascienda escalas de análisis meramente locales y de cuenta de la multiplicación de intervenciones urbanas de este tipo. Si tradicionalmente se ha aludido a tal multiplicación a partir de señalar el accionar del capital privado en el marco de procesos de globalización y multiplicación de políticas urbanas neoliberales, nuestro esfuerzo ha estado orientado a presentar un abordaje que incluya más mediaciones y de cuenta de la relevancia de otros procesos como ser la circulación y movilidad de políticas urbana. En ese sentido, hemos incorporado al análisis actores como la propia CAPMSA y desplegado una mirada relacional respecto a los llamados oferentes y demandantes de políticas urbanas de este tipo.

La mirada relacional nos ha permitido señalar que aludir a experiencias “exitosas” como Puerto Madero trae aparejado para los actores locales la posibilidad de obtener determinado *know-how*, acceder a financiamiento así como otorgar mayor legitimidad a sus proyectos. Sin embargo, en el caso abordado esto no derivó en la materialización del proyecto. Visto desde la perspectiva de la CAPMSA, su expansión por fuera del área de Puerto Madero también la legítima para obtener nuevos encargos y sostener su existencia institucional una vez que conforme avanza el tiempo la propia área de Puerto

Madero está cerca de terminar su urbanización. De esta manera, al insertar el proyecto Mendoza-Madero en el marco de la movilidad de políticas urbanas hemos incorporado actores no solamente locales y generado nuevos interrogantes que trascienden la provincia de Mendoza y amplían geográficamente el abordaje. Asimismo, hemos incorporado una dimensión temporal e histórica al iluminar la circulación posterior de la CAPMSA y los eventuales aprendizajes que extrae producto de tal experiencia.

En ese último sentido, también cabe resaltar la historicidad de estos procesos y la relativa intercambiabilidad de posiciones como las de “emisores” y “receptores” de políticas y modelos urbanos. En efecto, si en el inicio de la operación Puerto Madero la CAPMSA aparecía como demandante de políticas y los asesores catalanes como oferentes de las mismas no demasiados años después la propia Corporación deviene un oferente de políticas y modelos.

A su vez, aunque se trata de una idea a seguir desplegando en sucesivos trabajos, cabe retomar el interrogante respecto a la existencia o no de cierta especificidad de los procesos de circulación y movilidad de políticas y modelos urbanos en América Latina. Hemos indicado que en los estudios respecto a la movilidad de políticas urbanas entre ciudades del norte global tiende a remarcarse el accionar de actores no estatales y que operan en escalas transnacionales. Por el contrario, en el caso aquí abordado, cabe resaltar que el Estado tiene un rol relevante tanto entre oferentes como entre demandantes de políticas y proyectos urbanos. Así, puede mencionarse el rol de los gobiernos municipal y provincial de Mendoza, la presencia de la CAPMSA—integrada por representantes del estado nacional y del gobierno de la ciudad autónoma de Buenos Aires—así como la presencia de organismos estatales descentralizados como la ONABE y ADIF. Tal cual lo señalamos, esa variedad también requiere considerar el Estado en acción y en su heterogeneidad a la vez que posibilita complejizar el abordaje e incorporar mediaciones que las traslaciones mecánicas entre escalas globales y locales no suelen considerar. Así, hemos retomando algunas discusiones respecto a las escalas de la movilidad y los interrogantes sobre cuándo una política deviene móvil. En esa dirección, entendemos que tal movilidad no se limita a escalas transnacionales y que el abordaje de tales procesos en escalas nacionales es un terreno fértil de análisis.

Por último, aunque el proyecto Madero-Mendoza no se haya materializado, esperamos haber podido demostrar que eso no resta importancia a su abordaje en el marco de la movilidad y circulación de políticas urbanas. Esto supuso interrogar las ideas y propuestas que se movilizan, la variedad de actores que intervienen en tales procesos—promoviéndolos y/o resistiéndose—las modificaciones que éstas sufren y el modo en que propuestas posteriores “aprenden” de experiencias fallidas. De todos modos, es probable—al menos en lo que refiere a ciudades en Argentina—que el número de grandes proyectos urbanos que no logra materializarse sea mayor cuantitativamente que aquel que sí lo logra; a la vez que la normativa aprobada en el caso de Mendoza habilita futuros emprendimiento.

## Notas

<sup>1</sup> El ONABE es un órgano desconcentrado que se desarrollaba en el ámbito de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación federal, inversión pública y Servicios de la Nación. Según se informa en un diario mendocino, la política de tal organismo buscaba optimizar los recursos de los bienes del Estado,



vendiendo lo menos posible y buscando explotar la mayoría de los bienes del Estado mediante un sistema de administración fiduciaria de esos bienes. Así, en los terrenos ferroviarios del Estado en los que se proyectaban desarrollos urbanísticos a través de fideicomisos o concesiones, la metodología consistía en que el ONABE -como titular del bien - transfiera terrenos temporariamente a una unidad fiduciaria -perteneciente al mismo Estado - para que ésta lo administre con un fin específico y con un plan determinado (Sivera, 2004).

<sup>2</sup> Si bien excede el recorte temporal de este artículo, cabe indicar que en ese punto se da un paralelismo con la propia historia de la CAPMSA y el desarrollo de la urbanización de Puerto Madero. En efecto, en los inicios de tal operación, hacia 1990, se recurrió a una consultoría catalana que produjo un plan para el área: el Plan Estratégico Antiguo Puerto Madero. Tal Plan generó rechazos diversos entre actores políticos y profesionales al punto que los responsables políticos y técnicos de la gestión definieron abandonarlo a los fines de poder continuar con la urbanización del área (Gorelik 2007; Jajamovich 2016a).

<sup>3</sup> Puede indicarse aquí otro paralelismo respecto a la propia experiencia de la CAPMSA y la asesoría de los catalanes. Tal cual lo indicamos, los catalanes propusieron el Plan Estratégico Antiguo Puerto Madero, el cual fue rechazado por actores locales y dejado de lado por los responsables técnicos y políticos de la ciudad de Buenos Aires. Al no materializarse tal propuesta, su costo tuvo que ser cubierto por organismos estatales de Barcelona en tanto las posibilidades económicas que se contemplaban no se produjeron al no participar del proceso de materialización del proyecto.

## Referencias

Arboit, M., Basso, M., Correa, E., De Rosa, C., y Mesa, A. 2010. *Reformas al código urbano y de edificación de la ciudad de Mendoza - Capital. Presentación de una propuesta alternativa*. Mendoza: INCIHUSA - CONICET.

Baiocchi, G., and Ganuzza, E. 2014. Participatory budgeting as if emancipation mattered. *Politics & Society* 42: 29-50.

Bertranou, J. 2015. Capacidad estatal: Revisión del concepto y algunos ejes de análisis y debate. *Estado y políticas públicas* 3: 37-59.

Bustos Herrera, G. 2005. *El gran baldío y las sombras del tren*. URL: <http://www.losandes.com.ar/noticia/opinion-169871> [Accessed August 2015].

Bustos Herrera, G. 2008. ¿Parque abierto o paseo coqueto en el gran baldío? URL: <http://www.losandes.com.ar/noticia/opinion-375511> [Accessed August 2015].

Bustos Herrera, G. 2008a. *La topadora del Viti y el tren de los ferroviarios*. URL: <http://www.losandes.com.ar/noticia/opinion-388877> [Accessed August 2015].

Carmona, M. (ed.). 2005. *Globalización y Grandes Proyectos Urbanos: la respuesta de 25 ciudades*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Ciccolella, P. 1999. Globalización y dualización en la Región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE* 25: 5-27.

Cochrane, A. and Ward, K. 2012. Researching the geographies of policy mobility: confronting the methodological challenges. *Environment and Planning A* 44: 5- 12.

Congreso de la Nación Argentina. 2008. *Ley 26352*. URL: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138931/norma.htm> “Ley 26352”. [Accessed: 13 November 2015].

Cook, I. and Ward, K. 2011. Trans-national networks of learning, mega-events and policy tourism: the case of Manchester’s Commonwealth and Olympic Games projects. *Urban Studies* 48: 2519–2535.

Cook, I. and Ward, K. 2012. Conferences, informational infrastructures and mobile policies: the process of getting Sweden ‘BID ready’. *European Urban and Regional Studies* 19: 137–152.

Corporación Antigua Puerto Madero S. A. 2003. *Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2003*. URL: [http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA\\_EECC\\_2003.pdf](http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA_EECC_2003.pdf) “Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2003” [Accessed September 2013].

Corporación Antigua Puerto Madero S. A. 2007. *Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2007*. URL: [http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA\\_EECC\\_2007.pdf](http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA_EECC_2007.pdf) “Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2007” [Accessed September 2013].

Corporación Antigua Puerto Madero S. A. 2008. *Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2008*. URL: [http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA\\_EECC\\_2008.pdf](http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA_EECC_2008.pdf) “Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2008” [Accessed September 2013].

Corporación Antigua Puerto Madero S. A. 2009. *Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2009*. URL: [http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA\\_EECC\\_2009.pdf](http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA_EECC_2009.pdf) “Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2009” [Accessed September 2013].

Corporación Antigua Puerto Madero S. A. 2010. *Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2010*. URL: [http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA\\_EECC\\_2010.pdf](http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA_EECC_2010.pdf) “Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2010” [Accessed September 2013].

Corporación Antigua Puerto Madero S. A. 2011. *Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2011*. URL: [http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA\\_EECC\\_2011.pdf](http://www.puertomadero.com/IMG/CAPMSA_EECC_2011.pdf) “Memorias y estados contables al 31 de diciembre de 2011” [Accessed September 2013].

Corporación Antigua Puerto Madero S. A. 2011a. *Puerto Madero*. URL: <http://www.puertomadero.com/bitacora/Default> “1989-2011. Puerto Madero”. [Accessed April 2014].

Cuenya, B. 2012. Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflicto de intereses. Notas sobre la experiencia argentina. In *Grandes proyectos urbanos. Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasilera*, eds. B. Cuenya, P. Novais, and C. Vainer. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

Cuenya, B., y Corral, M. 2011. Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *EURE* 37: 25-45.

Cuenya, B., Novais, P., y Vainer, C. (eds.). 2012. *Grandes proyectos urbanos. Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasilera*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

Dalla Torre, J. y Ghilardi, M. 2012. Aproximación a la ciudad dual. Fragmentación espacial y segregación material y simbólica en el Área Metropolitana de Mendoza, Argentina. *Proyección* 6: 6-25.

De Mattos, C. 2008. Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. In *Lo urbano en su complejidad. Una lectura desde América Latina*, ed. M. C. Montufar. Quito: FLACSO.

Delgadillo, V. 2014. Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas. *Caderno Metrópole* 16: 89-111.

Etulain, J. 2008. ¿Gestión promocional o privatización de la gestión urbanística? Proyecto Urbano Puerto Madero, Buenos Aires – Argentina. *Bitácora Urbano Territorial* 12: 171-184.

Fiorentino, N. 2008. *De Vido y la 'entrega' de tierras millonarias en Mendoza*. URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=632058&page=37> [Accessed August 2015].

Garay, A. 2004. El montaje de una gran intervención urbana. In *Grandes proyectos urbanos*, ed. M. Lungo. San Salvador: UCA Editores.

Garay, A. 2007. On the administration of urban projects: the lessons of Puerto Madero. In *Puerto Madero Waterfront*, ed. J. Liernur. Munich - London - New York: Harvard University Graduate School of Design – Prestel.

González, S. 2011. Bilbao and Barcelona 'in Motion'. How Urban Regeneration 'Models' Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism. *Urban Studies* 48: 1397-1418.

Gorelik, A. 2007. The Puerto Madero competition and urban ideas in Buenos Aires in the 1980s. In *Puerto Madero Waterfront*, ed. J. Liernur. Munich - London - New York: Harvard University Graduate School of Design – Prestel.

Gudiño, M. E. 2005. *Estrategias de integración y transformaciones metropolitanas. Santiago de Chile y Mendoza, Argentina*. Mendoza: EDIUNC.

Harris, A. and Moore, S. 2013. Planning histories and practices of circulating knowledge. *International Journal of Urban and Regional Research* 37: 1499-1505.

Healey, P. 2010. Introduction: the transnational flow of knowledge and expertise in the planning field. In *Crossing Borders. International Exchange and Planning Practices*, eds. P. Healey and R. Upton. London - New York: Routledge.

Healey, P. 2013. Circuits of knowledge and techniques: the transnational flow of planning ideas and practices. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37:1510-1526.

- Healey, P., and Upton, R. 2010. *Crossing borders. International exchange and planning practices*. Londres - Nueva York: Routledge.
- Icardi, P. 2007. *Seguridad y limpieza, los ejes de discusión en Capital*. URL: <http://www.losandes.com.ar/notas/2007/9/20/politica-242525.asp> [Accessed October 2015].
- Jacobs, J. and Lees, L. 2013. Defensible space on the move: revisiting the urban geography of Alice Coleman. *International Journal of Urban and Regional Research* 37: 1559-1583.
- Jajamovich, G. 2016. Puerto Madero ‘en movimiento’: movilidad de políticas y modelos urbanos en América Latina (1999-2012). *INVI* 31: 59-84.
- Jajamovich, G. 2016a. Historicizing the circulation of urban policies through career paths analysis: Barcelonian experts and their role in redeveloping Buenos Aires’ Puerto Madero. *IBEROAMERICANA* 12: 167-183.
- Larner, W. and Laurie, N. 2010. Travelling technocrats, embodied knowledges: Globalising privatisation in telecoms and water. *Geoforum* 41: 218-226.
- López Morales, E. 2009. *Urban Entrepreneurialism and Creative Destruction: a Case Study of the Urban Renewal Strategy in the Peri-Centre of Santiago de Chile, 1990–2005*. URL: <http://discovery.ucl.ac.uk/18707/1/18707.pdf> [Accessed: June 2015].
- Lungo, M. 2004. *Grandes proyectos urbanos*. San Salvador: UCA Editores.
- Lungo, M., and Smolka, M. 2007. Suelo y grandes proyectos urbanos: la experiencia latinoamericana. In *Perspectivas Urbanas: Temas críticos en políticas de suelo en América Latina*, eds. M. Smolka and L. Mullahy. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Marsonet, P., y Berridy, D. 2014. Más que un mapa. Transformaciones urbanas de Mendoza. In *Urbanismo neoliberal y conflictos urbanos en Mendoza. ¿renovación urbana o gentrificación en los terrenos del ferrocarril?* eds. R. Morgani and P. Rizzo. Guaymallén: Qellqasqa.
- McCann, E. 2011. Urban policy mobilities and global circuits of knowledge: Toward a research agenda. *Annals of the Association of American Geographers* 101: 107-130.
- McCann, E. 2013. Policy boosterism, policy mobilities, and the extrospective city. *Urban Geography* 34: 5-29.
- McCann, E. and Ward, K. 2011. Urban assemblages: territories, relations, practices and power. In *Mobile urbanism. Cities and policy making in the global age*, eds. E. McCann y K. Ward. Minneapolis: Minesota University Press.
- McFarlane, C. 2011. *Learning the City: Knowledge and Translocal Assemblage*. Oxford: Wiley-Blackwell.

Montero, S. 2016. Worlding Bogotá's Ciclovía From Urban Experiment to International "Best Practice". *Latin American Perspectives*, forthcoming.

Morgani, R., y Rizzo, P. (eds.). 2014. *Urbanismo neoliberal y conflictos urbanos en Mendoza. ¿renovación urbana o gentrificación en los terrenos del ferrocarril?* Guaymallén: Qellqasqa.

Municipalidad de la ciudad de Mendoza. 2007. *Ordenanza nro. 3694/17.433*. URL: <http://www.gobernac.mendoza.gov.ar/boletin/pdf/20070607-27921-normas.pdf> [Accessed October 2015].

Nasr, J., and Volait, M. 2003. *Urbanism, Imported or Exported? Native aspirations and Foreign plans*. Sussex: Willey.

Novais, P. 2010. *Uma estratégia chamada 'Planejamento estratégico'. Deslocamentos espaciais e a atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano*. Río de Janeiro: 7 Letras.

Rapoport, E. 2015. Globalising sustainable urbanism: the role of international master planners. *Area* 47: 110–115.

Salomone, M. 2012. El derecho a la ciudad en Mendoza. Política, memoria y espacialización de la lucha de clases (2006–2008). In *(Re) inventarse en la acción política*, ed. N. Bravo. Mendoza: EDIUNC.

Salomone, M. y Marsonet, P. 2011. Territorio urbano: espacio para la vida vs. espacio para el capital. La disputa por los terrenos del ferrocarril en Mendoza. *HERRAMIENTA* 15: 153 – 175.

Sánchez, F. 2010. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos.

Silvestre, G. 2016. Rio de Janeiro 2016. In *Olympic Cities: City Agendas, Planning, and the World's Games, 1896-2020*, eds. J. Gold and M. Gold. London: Routledge.

Sivera, M. 2004. *Preparan fideicomisos productivos del Estado. El Gobierno estudia la explotación estatal de cientos de bienes que quedaron al margen de las privatizaciones*. URL: <http://archivo.losandes.com.ar/notas/2004/4/11/economico-105426.asp> [Accessed October 2015].

Temenos, C. and Baker, T. 2015. Enriching urban policy mobilities research. *International Journal of Urban and Regional Research* 39: 841-843.

Temenos, C. and McCann, E. 2012. The local politics of policy mobility: learning, persuasion, and the production of a municipal sustainability fix. *Environment and Planning A* 44: 1389-1406.

Trivelli, P. 2006. Grandes Proyectos Urbanos como instrumento de intervención pública en las ciudades. *Revista de arquitectura* 12: 62-76.

Valenzuela, A. 2013. Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en Ciudad de México. *EURE* 39: 101-118.

Ward, S. 2005. A pioneer 'global intelligence corps?': The internationalisation of planning practice, 1890–1939. *Town Planning Review* 76: 119-141.

Ward, S. 2010. Transnational planners in a postcolonial world. In *Crossing Borders. International Exchange and Planning Practices*, eds. P. Healey and R. Upton. London - New York: Routledge.

Ward, S. 2016. Planning Diffusion: Instruments, Regulation, Tools and Techniques. In *The Routledge Handbook of Planning History*, C. Hein (ed.). New York: Routledge, forthcoming.

Zunino, H. 2006. Power Relations in Urban Decision-making: Neo-liberalism, 'Techno-politicians' and Authoritarian Redevelopment in Santiago, Chile. *Urban Studies* 43:1825-1846.