▌이베로아메리카 제14권 1호 [2012. 6] : 81～110

아르헨티나 항만개발의 역사
- 푸에르토 마데로 프로젝트를 통해서*

서 성 철**
(Suh, Sung-Chul)

〈Abstract〉

History of Waterfront Revitalization in Argentina
- Through the Puerto Madero Project

This paper aims to elucidate the history of urban development in Argentina through the Puerto Madero Harbor Project. Above all, we will examine the process of birth and the role of the Old Puerto Madero Corporation which planned and developed the harbor. In addition, we will deal with its contribution to the success of the project, and the concrete detail of the project together with its achievement so far until recently. Furthermore, in the current tendency that the public space becomes privatized continuously, we will clarify how the central government of Argentina, the municipal of Buenos Aires and private companies cooperate with one another on the policy and its directions, and how they reclaim the city public space through the case analysis of the urban development of the Puerto Madero Harbor Project.

* 이 논문은 2008년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임.
** 부산외국어대학교 중남미지역원
E-mail: scsuh@bufs.ac.kr

[Key Words: Puerto Madero/ Buenos Aires/ Public Space/ Urban Renovation/ Urban Public Policy]
[주제어: 푸에르토 마데로/ 부에노스아이레스/ 공적공간/ 도시개발/ 도시 공공정책]

Ⅰ. 서론

오래 전부터 바다를 끼고 선박이 운행하던 항구들은 그 기능으로 인해서 전략적인 위치를 차지해 왔다. 이전, 항구는 상품의 교역 외에 인간과 문화가 밀접하게 연결된 공간으로 중요한 역할을 다해 왔다. 그러나 후기 산업사회의 도래로 그동안 항구가 누렸던 명성이나 주변지역에 대한 상황은 변화했다. 다시 말해서, 항구로서 기능했던 많은 부분들이 지속적이고도 적절한 사회 간접자본이 투여되지 않으면서 제 기능을 발휘하거나 쓸모없는 존재로 바뀌게 되었다. 대부분의 산업시설은 대도시의 중심부에서 도시 외곽으로 이전했고 이전에 누렸던 항구의 영화는 사라졌으며 위험하고 방치된 지역으로 바뀌어져 갔다. 정부 민간기업 등 여러 다른 사업주체가 부두를 포함한 항구를 개발하고 그곳의 부동산 가치를 잘 활용해 도시를 발전시킬 수 있으리라는 생각을 품게 된 것은 20세기 중반에 들어서였다(Talesnik & Gutiérrez 2010).

미국, 유럽, 그리고 오세아니아 지역의 몇몇 도시들은 선도적 입장에서 항구지역에 대한 개발을 시작했는데, 그 사례는 대단히 성공적이었다. 예를 들어, 볼티모어, 시드니, 바르셀로나 등은 그들의 옛 항구지역을 시대의 요구나 수요에 부응하여 관광 중심지역 또는 상업지구와 같은 새로운 용도나 기능을 가진 지역으로 변모시켰다. 라틴아메리카의 대

표적인 항구도시라고 할 수 있는 부에노스아이레스 역시 예외가 아니다. 초기, 항구도시의 개발은 새로운 도시의 공적 공간이라기보다는 상업적인 공간으로서의 측면이 강했지만 시간이 흐르면서 새로이 개발된 지역들은 사회적 요구나 시민들의 기대에 부응해 스포츠나 레크리에이션, 공원, 만남의 장소와 같은 장소로 변모하면서 새로운 공적 도시공간의 기능을 하게 되었다. 오늘날 전세계 곳곳에서 항구 지역에 대한 개발이 이루어지고 있고 이제 항만이나 해안의 개발은 경제, 사회, 문화관광적 측면에서 도시의 경쟁력을 높이는 첩경으로 받아들여지고 있다.

전통적 의미에서의 항만은 공적공간과는 전혀 부합하지 않는 장소들이었다. 그러나 상기 언급한 몇몇 항만지역의 개발 사례는 공통적으로 이전에는 없던 공적공간을 창조하는데 성공하였다. Senett가 말한 것처럼 항만개발로 새롭게 탄생한 지역은 “어떤 때는 사람들로 가득한 쇼핑몰처럼 소비가 촉진되는 곳이고 한편으로는 관광지로서의 충분한 기능을 할 수 있는 특별한 곳이다”(Senett 1990, XII). 부에노스아이레스의 푸에르토 마데로 지역은 이런 두 가지 측면을 하나로 조화롭게 결합한 항만개발의 대표적 성공 사례로 손꼽힌다.

본 연구는 푸에르토 마데로 항구의 프로젝트를 통해서 부에노스아이레스 도시개발의 성공 사례를 살핀다. 구체적으로는 푸에르토 마데로 항만개발을 입안하고 추진한 ‘구푸에르토 마데로 합자회사’ (Corporación de Antiguo Puerto Madero)의 탄생 과정과 역할, 동 프로젝트가 성공하기까지 이 회사가 기여한 부분, 그리고 푸에르토 마데로 프로젝트의 구체적 내용과 최근까지 이룩한 성과를 살펴보고자 한다. 그리고 공적공간이 지속적으로 사유화되어 가는 작금의 경향 속에서 부에노스아이레스의 푸에르토 마데로 항구개발의 사례 분석을 통해 아르헨티나 중앙정부와 부에노스아이레스시 정부 및 민간부문이 어떻게 협력하고 어떤 방향과 정

책을 통해 도시의 공적 공간을 재확보할 수 있었는지 그 과정 및 의의를 밝히고자 한다.

Ⅱ. 푸에르토 마데로 프로젝트

1. 푸에르토 마데로 항구의 역사

푸에르토 마데로(Puerto Madero, 원뜻은 마데로 항구임) 지역은 부에노스아이레스에서 가장 생기 넘치고 활기찬 곳이다. 라플라타 강을 끼고 시내 중심부에서 가까운 이곳은 부에노스아이레스에서 가장 매력적인 지역이라고 할 수 있다. 강이 있고, 고풍스런 옛 건물이 있고, 부두 사이로 최첨단 건물들이 줄지어 서 있으며, 문화가 있고, 환락이 있다. 이곳은 무엇보다도 부에노스아이레스인들이 사랑하는 지역이다. 연인과 산책하고 싶은 사람들, 고급 레스토랑에서 식사를 하고 싶은 사람들, 디스코텍으로 몰려드는 젊은이들, 돈을 벌려는 사람들, 쾌적한 환경에서 살고 싶어 하는 사람들, 공원의 숲과 안락함을 만끽하고자 하는 사람들 모두가 이곳으로 몰려든다. 한마디로 푸에르토 마데로는 '포르텐세(portense), 다시 말해, 라플라타 강을 끼고 사는 부에노스아이레스 사람들을 밤낮으로 끌어들이는 하나의 자석이라고 할 수 있다. 한편, 이 지역은 많은 외국인 관광객들이 꼭 거쳐 가는 필수적인 관광 코스 중의 하나다.[1)]

그러나 이 지역이 지금과 같은 명성을 누리게 된 것은 그리 오래된 일이 아니다. 불과 20여년 전만 해도 이 지역은 부에노스아이레스에서 가장 못살고, 지저분하며, 발전이 정체된 지역 중의 하나였다.

1) 푸에르토 마데로 지역은 부에노스아이레스 10대 관광지 중의 하나이다.

부에노스아이레스는 항구도시다. 그러나 라플라타 강 어귀에 세워진 이 도시는 탄생부터 많은 문제점을 안고 있었다. 우선 수심이 너무 얕아 배들은 항구에 들어오지 못하고 항구에서 멀리 떨어진 곳에 정박할 수밖에 없었고 승객들이나 화물은 거룻배나 작은 배에 옮겨져서 부두까지 와야만 했다. 이런 불편함을 해소하기 위해 1882년 아르헨티나 정부는 에두아르도 마데로(Eduardo Madero, 마데로 항구는 바로 이 마데로 이름에서 유래한다)라는 한 상인에게 의뢰하여 항구 건설을 추진한다. 1887년에 항구 건설이 시작되어 10년간에 걸쳐 많은 자본을 들인 끝에 1897년에 항구가 조성되었다. 당시로서는 기념비적이라 할 수 있는 대규모 사업이었지만 공사 완료 후 10년 만에 이 항구는 설계의 잘못으로 당시 커져만 갔던 화물선이나 배를 더 이상 수용할 수 없는, 완전히 쓸모없는 항구로 바뀌게 되었다.

게다가 프로젝트 초기부터 이 지역은 커다란 논쟁의 무대였다. 공사의 지연과 담당 관리들의 부패 그리고 무엇보다도 해안가와 평행한 부두를 건설하면서 항구 시스템이 제대로 작동되지 않았던 점은 건설 내내 끝없는 분쟁과 동기였다(Sivestri y Gorelik 1990). 1910년대 중반, 항구가 개통된 지 15년 후 푸에르토 마데로 북쪽에 지금의 부에노스아이레스 항구(또는 신(新)푸에르토라 불려지는)가 건설되기 시작했고 해안과 수직을 이룬 부두가 건설되어 큰 배들의 접안이 가능해지면서 기존의 푸에르토 마데로 항구는 더 이상 항구로서의 기능을 상실하게 되었다.

이렇게 푸에르토 마데로 항구가 제 기능을 발휘하지 못하게 되자 이 지역은 시간이 가면 갈수록 쇠락을 거듭해 낡은 건물들, 쓰레기, 철골만이 남아 있는 부에노스아이레스에서 가장 지저분하고 흉물스런 지역으로 바뀌고 말았다. 이에 아르헨티나 정부는 새로운 항구를 다시 건설해야만 하는 상황에 직면하게 되었다. 그러나 1920년대에서 1980년대까지

간헐적으로 이 버려진 항구를 새롭게 재건하자는 움직임이 있었고 계획이 세워졌지만 그 시도는 번번이 실패했다.[2)]

라플라타 강과 부에노스아이레스시 중심부 사이에 위치한 푸에르토 마데로 항구개발의 핵심은 이 지역을 부에노스아이레스의 중심 지역으로 만드는 것이었는데 여기에는 4개의 부두(dock)와 16개의 창고를 어떻게 처리해야 할지가 늘 문제점으로 대두되었다.[3)]

2. 구푸에르토 마데로 합자회사의 탄생과 역할

2.1. 구푸에르토 마데로 합자회사의 탄생

앞서 언급했듯이, 1925년 이래, 에두아르도 마데로가 설계한 항구를 도시의 기능 및 외관에 맞추어 조화롭고도 계획적인 형태로 통합시키려는 수많은 개발 프로젝트가 세워졌지만 모두가 성과 없이 끝났다. 그 주요한 이유로서는 예산문제, 그리고 도시개발을 방해했던 당시 아르헨티나의 정치, 경제, 사회적 불안정을 들 수 있다.

이런 이유 말고도 푸에르토 마데로 지역은 정부기관, 민간기업, 그리고 그곳에 살고 있었던 거주자들의 이해관계가 복잡하게 얽혀있어 논란이 많은 지역이었다. 이 지역에 아르헨티나 항만국, 해군성 등과 같은

2) 1925년에 푸에르로 마데로 지역에 대한 개발 계획이 처음 수립되고 난 후, 1940, 1960, 1969, 1971, 1981, 1985년 기간에 도시개발 계획이 계속 세워졌지만 그 어떤 것도 구체적으로 실현되지 않았다(Galvis Pedrosa 2010, 14). 이 항구개발에 대한 제안이나 아이디어들은 무수히 나왔지만 그것이 실현된 것은 거의 100년이 지나서였다.

3) 푸에르토 마데로는 전체 170헥타르의 면적을 가지고 있다. 4개의 부두를 구성하는 내부는 다시 두 지구(sector)로 나뉘어진다. 서쪽 지구는 영국에서 가지고 온 빨간 벽돌로 만들어진 도크로 되어 있고, 전체 170헥타르 중 38헥타르를 점한다. 동쪽 지구는 1998년에 개발이 시작되었는데 93헥타르를 차지한다. 나머지는 부두의 물거울(espejos de agua)이라고 칭해지는 바다에 해당된다(Campos & Zago 1999).

정부기관과 상업 활동을 하고 있던 민간기업들이 공존하고 있었고, 방치된 하역품 보관 창고에는 무단 거주자들이 들어와 살고 있었으며, 또한 그들을 내쫓고 법적으로 제재할 행정당국이 함께 존재했던 공간이기도 했다. 이런 혼란과 무질서 속에서 이 지역의 도시계획 및 개발은 성사될 수 없었다.

그러나 1989년, '구푸에르토 마데로 합자회사'(Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.)의 탄생으로 이 항만지역의 개발은 새로운 전기를 맞게 되었다. 같은 해 11월, 아르헨티나 공공건설부, 내무부, 그리고 부에노스아이레스시 정부는 이 푸에르토 마데로를 새롭게 개발하자는데 전격적으로 동의, 서로 손을 잡고 주식회사를 설립하는데 이것이 바로 '구푸에르토 마데로 합자회사'(이후 기술에서는 '마데로 합자회사'로 약칭함)이다. 이 '마데로 합자회사'의 운영 주체로서는 아르헨티나 중앙정부와 부에노스아이레스시 정부에서 파견된 관리들로 구성된 이사회가 있다.[4)]

1989년, 이전의 '중앙적-지방정부주도형'(Centralizada-Estatal)이 아니라 경제 및 정부개혁의 필요성에 따라, 특히 메넴 정부가 들어서면서 주도적으로 받아들인 신자유주의의 영향으로 아르헨티나에 민영화가 촉진되면서 공공 도시개발 및 서비스에 있어서 '중앙적-민간주도형'(Centralizada-Privada) 모델의 사업이 두드러지게 나타나게 되었다. 이 시기, 전화(1991), 전기 에너지(1992), 가스(1992), 수돗물과 하수도(1993), 지하철(1994) 그리고 도시철도 등이 민영화되었다 이런 정치적, 경제적 상황에 따른 민영화 정책의 여파에 따라 푸에르토 마데로 프로젝트 역시 '중앙적-민간주도형' 모델 안에서 추진되었고, 그 구체적 결과물이 바로 '마데로 합자회사'인 것이다.(Pírez 1999).[5)]

---

4) 1989년 이 회사가 세워진 후 구성된 이사회에는 중앙정부에서 3명, 부에노스아이레스시 정부에서 3명, 총 6명의 이사를 두고 있으며 모두가 동일한 역할을 하고 있다. 이 이사회 조직체계는 지금도 변함없이 유지되고 있다.

'마데로 합자회사'는 1990년 신자유주의 시대, 국가개혁의 진행 과정 및 긴급행정법(Leyes de Emergencia Administrativo), 즉 정부집행령 1279조(1989.11.21) 및 국회법에 기반을 두어 설립되었다.[6] '마데로 합자회사'의 특징 중의 하나는 공공예산을 전혀 사용하지 않는다는 점이다. 다시 말해서, '마데로 합자회사'는 초기 법인자본의 50%는 아르헨티나 중앙정부가 보유한 16개의 부두를 포함한 170헥타르에 달하는 부지를 매각해 마련했고 나머지 50%는 부에노스아이레스시 정부의 재원으로 충당되었다(Cuenya & Corral 2011, 31).[7]

아르헨티나 중앙정부와 부에노스아이레스시 정부의 역할도 명확하게 규정되었는데, 예를 들어, 중앙정부나 부에노스아이레스시 정부는 '푸에르토 항만당국', '아르헨티나 철도회사'. '곡물연합회' 등이 170헥타르 면적의 이 지역에 대해 가지고 있는 소유권과 관할권을 모두 '마데로 합자회사'에 귀속시켰고 이 회사가 모든 개발을 주도하게끔 맡겼다. 다만 부에노스아이레스시 정부는 도시개발을 하는데 필요한 기준이나 규정을 세우는 것으로 그 역할을 다했다.

이래, '마데로 합자회사'는 토지의 분할 및 매각을 담당하고 도로 건설

---

5) 부에노스아이레스의 도시개발 및 공공서비스는 3가지 모델로 나뉘는데, 첫째, 20세기 중반에 행해졌던 비중앙적-민간주도형(Descentraliza-Privada), 두 번째로 1980년대 말까지 지속되었던 중앙적-지방정부주도형(Centraliza-Estatal), 그리고 마지막으로 1990년대 초반에 행해진 중앙적-민간주도형(Centralizada-Privada)으로 특징지워진다. 아르헨티나의 도시개발과 공공 서비스 정책의 변천과 관련해서는 Pírez (1999)를 볼 것.

6) El Decreto incluye: a) un Convenio de constitución de la Corporación suscripto entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos y la Municipalidad, b) el Decreto Municipal 2587/89y, c) El Estatuto social de la Corporación. Sus únicos accionistas en partes iguales son el gobierno nacional y el gobierno de la ex-municipalidad de Buenos Aires(hoy Ciudad Autónoma de Buenos Aires)(Cuenya & Corral 2011, 34).

7) 부에노스아이레스시가 투자한 재원은 푸에르토 마데로 지역의 문화적 사업에 사용되도록 규정되어 있었다.

및 공원을 조성하고 부두 사이에 다리를 건설하며 코스타네라 수르(Costanera Sur) 지역을 개발하는 등 인프라 시설을 구축하고 그 서비스 유지를 담당하였다. 이런 경험의 축적을 통해서 '마데로 합자회사'는 도시개발, 특히 항만개발에 있어 토지의 경매, 입찰 등을 성공적으로 수행했는데, 이는 아르헨티나뿐만 아니라 인접한 여타 라틴아메리카 나라들이 참고할만한 대표적 사례로 평가받는다.

2.2. 푸에르토 마데로 합자회사와 기업 마인드의 채택

2.2.1. 푸에르토 마데로 프로젝트의 성과

푸에르토 마데로 프로젝트가 시작되고 20년 후인 2009년, 그동안 건설된 총 토지면적은 230만㎡에 이른다. 상주인구는 만6천명으로 불었고 공적 및 민간부문이 이 사업에 투자한 금액은 이제까지 총 17억달러에 달했는데 이 프로젝트가 완성되면 총 투자액은 25억달러에 이를 것으로 추산되고 있다. 아파트 매매가는 아르헨티나에서 가장 부유하고 비싼 팔레르모 치코(Palermo Chico)에 이어 2위를 차지한다.

지금, 이 프로젝트는 2001년에서 2003년 아르헨티나를 휩쓴 경제위기 및 2008년의 재정위기에도 불구하고 수많은 투자자를 불러 모아 공공사업 부문을 성공적으로 수행했다는 평가를 받는다. 한편, 모범적인 항만개발을 통해 부에노스아이레스시를 경제, 문화적인 면에서 세계 유수의 메트로폴리탄 도시로 탈바꿈시켰고 아르헨티나의 새로운 긍정적 이미지를 해외에 심어주었다. 이 프로젝트는 제9회 국제 베네치아 비엔날레에 출품되어 국제적 명성을 얻은 바 있으며, 이탈리아 베네토(Veneto) 주정부는 푸에르토 마데로 지역의 리모델링 사업을 중앙정부와 지방정부, 그리고 민간부문이 협동하여 추진한 성공 모델의 하나로 인정하여 상을 수여하였다.

2.2.2. 푸에르토 마데로 프로젝트/공공부문과 민간부문의 협력

도시개발에 있어서 최근 활발한 움직임을 보이고 있는 모델 중의 하나는 공공부문과 민간부문의 협력, 또는 연합이다. 푸에르토 마데로 프로젝트의 입안 및 수행에 있어 이런 연합의 형태는 외국자본을 유치해 경제를 활성화시키고 고용을 창출하는 것이 최선의 방법이라고 생각했던 여타 라틴아메리카 나라들에서 보아왔던 정책하고는 전혀 다른 새로운 예이다(Cuenya & Corral 2011, 33-34). 부에노스아이레스에서는 바로 정부 영역 안에서, 상기 언급했던 3번째 모델, 즉 '중앙적-민간주도형'(Centralizada-Privada)의 연합이 이루어졌다. 이것은 아르헨티나의 정치, 경제적 상황 속에서 이루어진 제도적 혁신이라고 할 수 있는 것으로서 그 구체적 결과물이 앞에서 언급한 '마데로 합자회사'이다.

이 회사는 민법(Leyes Civiles)에 의거하여 정부 주도의 도시개발을 수행할 목적으로 주식회사라는 민간기업의 형태로 설립되었다.[8] 이런 이유로, '마데로 합자회사'는 정부기관의 공공행정 감독이나 조정을 받지 않고 활동 범위나 영역에 관한 규정(norma)도 적용받지 않는다. 다시 말해서, '마데로 합자회사'는 회사의 운영 및 자원 관리에 있어 공공기관이 의무적으로 하는 공시를 할 필요가 없다. '마데로 합자회사'에 대한 감독 결정은 출자자, 즉 아르헨티나 중앙정부와 부에노스아이레스시 정부의 회의(정부 조직)에서 이루어진다. 2003년 부에노스아이레스시 감사원(Auditoría General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires)은 '마데로 합자회사'의 성격과 관련하여, "설사 회의에서 결정된 사항을 '마데로 합자회사'가 수용하지 않았다고 해서 법령(24조156항)에 명시된 재정 행정과 정부의 공적부문의 통제에 대한 처분을 회사에 강제적으로 적용해서는

8) 이는, '마데로 합자회사'의 활동 영역은 상업에 종사하는 일반 민간 기업을 감독, 조정하는 정부법에 의해서 규정되어 있음을 뜻한다.

안 된다"라고 공시한 바 있다(AGCBA 2005).

정부의 지원과 보호와는 달리 '마데로 합자회사'는 1990년 자기 자산(부두와 토지)을 매각한 뒤에는 실질적으로는 다른 개발업자들과 동등한 자격으로 시장에서 경쟁해야만 하는 민간기업으로 완전히 탈바꿈했다. 한편, '마데로 합자회사'는 그동안 축적해 온 노하우(Know how)를 국내나 국외에 전수하였다.

실제로, 1999년 '마데로 합자회사'의 성격과 관련하여 헌법에 명시된 원래의 법령은 수정되었다. 이에 따라 '마데로 합자회사는 아르헨티나 국내에 국한되지 않고 국외의 도시개발 사업에 참여하는 등 그 영역을 확대하였다. 아울러, '마데로 합자회사'에는 부동산업, 건설업, 개발 및 도시개발, 컨설팅, 프로젝트 매니저, 대부업, 공사감독, 감사, 대부조정, 투자와 같은 다양한 업무를 할 수 있는 권한이 부여되었다.[9] 물론, '마데로 합자회사'는 입찰을 통해 민간 건설업자에게 하청을 주어 사회 인프라나 공공서비스 목적의 시설들을 건설하기도 한다.[10] 대부분의 인프라 건설의 경우, '마데로 합자회사'는 토지를 일괄이 아닌, 구획별로 분할해 매각했고, 토지 구매자들로부터 받은 선금과 잔금을 통해 인프라 공사를 안정적으로 진척시킬 수 있었다.

이런 맥락에서 '마데로 합자회사'의 사업 목적은 다음과 같이 두 가지

9) 원문은 "asociarse bajo cualquier forma, adquirir o trasmitir bienes a cualquier título que fuere incluso al fiduciario, dar o tomar en leasing, realizar la prestación de todo tipo de servicios, asesoramiento, de transferencia de tecnología, gerenciamiento de proyectos, supervisión, dirección de obra, auditoría, locación de obras, operaciones financieras y de inversión, proyectos y construcciones de toda clase (…) administrar bienes o fondos propios o ajenos, construir, reciclar, remodelar, recuperar, etc…"(Auditoría General de la CABA. Informe de relevamiento Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., 2003).

10) 푸에르토 마데로 프로젝트의 경우 전체 인프라 공사는 입찰을 통해 '마데로 합자회사'와 공사 계약을 맺은 Latino-consult Constructora 건설회사가 담당하였다.

로 나뉜다. 첫째, 방치되고 부동산 가치가 없는 부에노스아이레스 중심 지역에 대한 재건 및 개발, 둘째, 경제위기 및 도시개발을 위한 공공부문의 재원이 부재한 상황에서 동 지역을 활성화하고 이를 통해 새로운 경제활동을 창출하고 고용을 촉진한다(Garay 2001).

이런 경제, 사회적 맥락에서 푸에르토 마데로 지역의 개발 프로젝트를 수행하고 개발 사업의 방향을 정하기 위해 '마데로 합자회사'가 설립되었고, 1992년, 마스터플랜이 만들어졌다는 것은 전술한 바와 같다. 이 회사의 재원은 아르헨티나 중앙정부와 부에노스아이레스시로부터 이전받은 초기 사회자본과 '마데로 합자회사'가 자기 자산의 운용으로 획득한 이득금으로 구성되어 있었다. '마데로 합자회사'는 국가가 정한 법령(Leyes de Nacion)에 의해 주식을 매각해 국내나 해외로부터 민간자본을 유치할 수 있는 권한을 부여받았다. 한편, 이 회사는 자사가 보유한 자산, 다시 말해서 부동산을 전체, 또는 부분적으로 매각, 또는 이전하거나 또는 교환 및 임대할 수 있는 법적 권한을 부여받았다(이 권한은 '마데로 합자회사 설립령'에 명시되어 있다). '마데로 합자회사'에는 정부예산이 따로 편성되어 있지 않았기 때문에 '마데로 합자회사'가 정부로부터 받은 170헥타르의 토지 및 16개의 부두를 매각한 자금이나 그 자금의 운영을 통해 푸에르토 마데로 항구를 개발했던 것은 이런 사정에서 기인한다.

초기에 계획된 도시개발은 공식적으로 규정된 것처럼 사회 인프라 및 시설물 건설, 공적 공간의 창조 및 프로젝트의 촉진, 그리고 '마데로 합자회사'의 운영을 위한 재정에만 한정되지는 않았다. 단계 사업이 마무리되자 '마데로 합자회사'는 규정에 따라 푸에르토 마데로 프로젝트의 출자자(중앙정부 및 부에노스아이레스시)에 동 사업을 수행하면서 얻은 이익금을 보내야 했지만 실제로 그것은 시행되지 않았다.[11] 아르헨티나 공

11) 실질적으로 '마데로 합자회사'에 대한 법령은 이익 창출시 출자자 각각의 몫에 따라 지불되어야 한다고 규정되어 있다.

공사업성 및 내무성으로 대변되는 중앙정부는 '마데로 합자회사'로부터 받은 배당금을 어떻게 사용할지 명확한 방향을 제시하지 않았지만 부에노스아이레스시는 배당금을 푸에르토 마데로의 주택건설(50%), 교육시설 투자(23%) 그리고 환경유지 및 조성(2%)에 충당하기로 결정을 내렸다. 이 프로젝트의 중심 생각은 정부의 재원을 쓰지 않고 반대로 이익금[12]으로 도시계획을 실현하는 것이었다(Garay 2001).

초기단계(2000-2002년간)의 '마데로 합자회사'의 대차대조표를 보면 사업은 〈표 1〉에서 보듯, 1억5천만달러의 이익을 산출했는데, 이 금액은 푸에르토 마데로 프로젝트의 전 공정이 완료되면 소요될 것으로 예상되는 총25억달러의 6%에 해당하는 금액이다(Cuenya & Corral 2011, 37)

〈표 1〉 푸에르토 마데로 프로젝트 대차대조표(2000-2002)

사업성과 (2002년 1월1일까지)	U$S
토지 매각에 따른 수입(2001년까지)	240,000,000
경비, 인프라 및 시설물 건설	74,620,000
경상경비(10년간)	11,680,000
잔액	**153,700,000**

출처: Garay(2001)

그러나 2005년도 아르헨티나 감사원 자료에 나타난 1990년에서 2002년까지 13년간, '마데로 합자회사'의 사업 수행 대차대조표를 보면 약 9천9백만페소(약 3천3백만달러)의 적자가 발생한 것으로 되어 있는데 인플레이션을 감안하면 실제로 약 6천9백만페소(약 2천3백만달러)의 적자가 정확하다. 이후, 다시 사업성과가 좋아져 2009년 '마데로 합자회사'의 대차

12) 이 이익금은 향후의 다른 개발 사업에 충당될 재원으로서 사업 초기에 약 1억5천만 달러의 이익이 발생했다.

대조표를 보면 약 1천5백만페소(약 500만달러)의 흑자가 발생하였는데 이 수치는 초기의 1억5천만달러의 1/10에 해당한다(AGCBA 2005).

푸에르토 마데로 프로젝트를 이전의 유사한 다른 공공 프로젝트와 비교할 때 특이한 것은 다른 어떤 것보다도 토지를 매각, 처분함에 있어 이 프로젝트는 사기업의 투자 논리를 적용했다는 점이다. 한편, '마데로 합자회사'는 토지의 소유자로서 그리고 부동산 개발업자로서의 두 가지 역할을 동시에 수행했다. '마데로 합자회사'는 자기 소유의 토지를 민간기업이나 개발업자에 매각하면서 그들로 하여금 프로젝트에 언급된 용도로만 토지를 사용하도록 통제, 감독하였고 동시에 인프라나 공공서비스 목적의 공사(도로, 수도망, 하수도, 전기 및 가스)를 직접 담당하면서 민간기업에 협력하였다. 다시 말해서, 감독과 협력이라는 이 두 기능을 적절히 조화시키면서 '마데로 합자회사'는 버려진 땅에 투자 가치를 부여하고, 사기업의 투자 논리를 적용해 푸에르토 마데로 항만 사업을 성공적으로 수행할 수 있었다(Cuenya & Corral 2011, 37).

이제까지 보아왔듯이 푸에르토 마데로 프로젝트는 아르헨티나 중앙정부, 부에노스아이레스시 정부, 그리고 민간부문이 공동으로 협력하여 부동산 개발 및 도시의 재도시화를 성취한 야심찬 프로젝트였다. 아르헨티나 역사상 이런 공공부문과 민간부문이 협력하여 성공한 전례가 없음을 감안할 때 동 프로젝트의 의미는 크다. 푸에로트 마데로 프로젝트는 쓸모없고 방치된 지역을 개발을 통해 부에노스아이레스를 부가가치가 높은 새로운 도시로 변모시켰다. 이런 국가적 차원의 경제 개발을 하는데 민간자본을 끌어들이지 못했다면 이 지역은 아마도 이전의 상태를 유지했거나 아니면 더 뒤쳐졌을 것이라는 것이 전문가들의 일치된 견해다. '마데로 합자회사'는 정부가 소유한 땅, 즉 국가의 공적 자원을 기업 및 민간 개발업자에 투자해 서로가 이익을 보게 했으며, 이를 통해 일반 개

인 투자자 및 고소득층의 소비를 자극하여 이 지역의 경제 활성화를 꾀했다. 한편, 이 지역에 대한 개발을 통해 얻어진 수익금은 출자자(중앙정부 및 시정부)에 배당하지 않고 그 재원을 사회 인프라 구축에 사용했으며, 대사회적인 목적을 위해서 '마데로 합자회사'는 도시계획 및 부동산 사업으로 이익을 거둔 민간 참여자에게 이익의 일정 부분을 공원 건설 및 환경사업과 같은 공적부문에 투자하도록 유도하였다. 이 점이 푸에르토 마데로 프로젝트를 수행하면서 공공부문과 민간부문이 협력해서 일궈낸 중요한 성과라고 할 수 있다.

Ⅲ. 마스터플랜

1. '뉴플랜' 개요

'마데로 합자회사'가 도시개발을 담당할 회사로 출범하자 어떻게 이 지역을 개발할 것이고, 공간은 어떻게 활용할 것인지, 그리고 교통체계, 환경, 리크레이션 시설물들은 어떻게 조화를 이루어 짤 것인지, 전체 마스터플랜의 수립이 절실해졌다.

1991년, 아르헨티나 유명 건축가들로 구성된 '중앙건축가협회'(Sociedad Central de Arquitectos)는 정부로부터 푸에르토 마데로 프로젝트를 디자인할 수 있는 가장 적합한 건축가 협회로 인정되어 '마데로 합자회사' 및 부에노스아이레스시 정부와 협약을 맺어 마스터플랜을 짜게 된다. 같은 해, 이 협회는 이 푸에르토 마데로 항구 재개발사업에 전 국민적 관심과 동의를 구하고 새로운 아이디어를 모집하자는 의도 하에 전국가적인 공모를 실시했는데, 이를 바탕으로 이 지역을 일신시키는 소위 "뉴플랜"이 나오게 되었다(Campos & Zago 1999).[13]

〈그림 1〉: 용도에 따른 토지 배분

출처: Miguel Galvis Pedrosa(2010)

이렇게 해서 탄생한 마스터플랜의 주요 골자는 〈그림 1〉에서 보듯 다음과 같다: 1) 보행자 산책 도로와 동쪽 지구(Sector Este)와 연결된 서쪽 지구(Sector Oeste)의 부두에 있는 벽돌 건물들의 보존, 2) 보행자 산책 도로를 위해서 다용도 목적으로 이용될 부두 가장자리의 동쪽 지구에 저층의 빌딩 건설, 3) 같은 면에 고층건물 건설용으로 제2 라인 수립, 4) 교차로에 두 그룹의 고층건물을 건설할 공간 확보, 5) 빌딩 숲을 상쇄할 수 있는 2개의 대공원을 해안가에 건설.

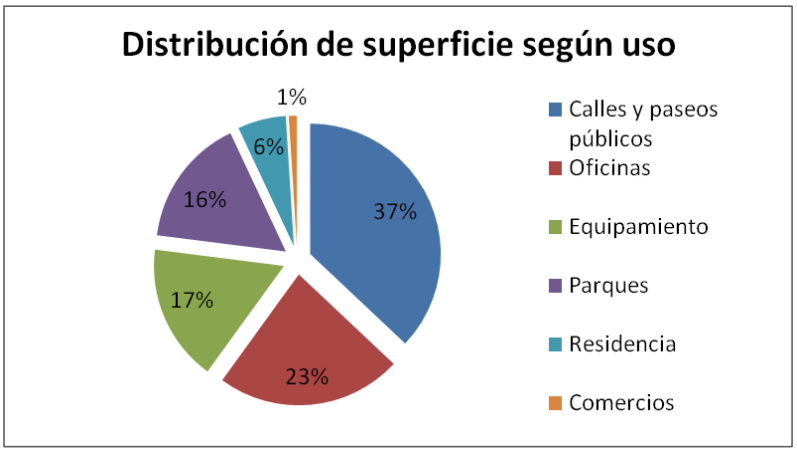
한편, 〈그림 2〉에서 보듯, 부두 동쪽에 건설한 총 3,033,505m2의 부지 면적은 다음과 같은 용도로 사용되도록 계획되었다. 1) 다용도 목적으로 55%, 2) 주거지 37.3%, 3) 상업지구 3.3%, 4) 시설물 건설 4.4%.

---

13) 이해 실시된 공모에서 아르헨티나 전국에서 총 96건의 응모가 있었고 이중에서 3개 팀이 최종 선정되었다. 그리고 선정된, 각 팀에서 3명씩, 총 9명으로 이루어진 새로운 팀이 구성되어 도시개발 계획을 담당하게 되었다.

해안가에 면한 지역은 주거지 밀집지역으로 결정되었고, 부두와 인접한 지역에는 다용도 목적의 복합단지 건설, 이 두 면 사이에 중간급 밀집도를 가진 주거지 형성, 부두 1에 전시 센터 건설, 60헥타르의 부지에 녹지공간 조성, 마요 거리(Av. de Mayo)에 중앙공원(Parque Central) 건설 등으로 되어 있었다(Galvis Pedrosa 2010, 18-19).

〈그림 2〉 : 용도에 따른 토지 배분



출처: Corporación Antiguo Puerto Madero

한마디로, 1990년에 수립된 마스터플랜은 푸에르토 마데로 지역을 행정, 상업, 그리고 주거 부문의 새로운 중심 지역으로 바꾸어 명실상부한 부에노스아이레스의 중심으로 만드는 것이었다. 이 마스터플랜을 통해 거대한 녹색공간을 유지하고 지속적이고도 개방적인 방법으로 토지들을 이용하면서 공공장소로서의 기능을 갖춘 상징적이고도 문화적인 건물들의 건설이 제도적으로 가능해졌다(Campos & Zago 1999).

2. 푸에르토 마데로 프로젝트 사업과 건설의 진척

이렇게 '마데로 합자회사'에 모든 토지의 소유권이 이전되자, 이 회사는 민간자본을 끌어들이기 위해서 땅이나 부동산을 민간인, 또는 기업들에게 넘기기 시작했다. 심지어는 1914년에 세워진 부에노스아이레스 대학교 스포츠 캠프 같은 공공시설물도 처분할 것은 과감히 처분했다. 물론 초기 학생들이나 시민단체들의 반발이나 반대 등 여러 난관이 있었지만 '마데로 합자회사'는 원래 입안된 계획에 따라 프로젝트를 계속 추진해 나갔다. 당시 부에노스아이레스시 정부는 새로운 푸에르토 마데로 항 개발 사업에 같은 항구 도시로서 노하우를 많이 축적한 바르셀로나 시정부의 자문을 받아 옛 건물들을 부수지 않고 새롭게 살리는 리모델링 개발을 우선적으로 실시했다.

2.1. 오피스용 빌딩의 건설추이

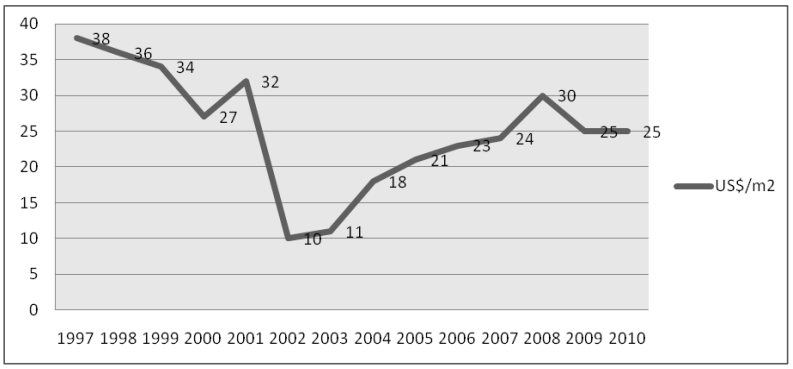
푸에르토 마데로 프로젝트의 초기 시작단계에서 건설은 완만하게 진행되었다.[14] 이 시기는 아르헨티나 경제가 비교적 안정되었던 시기로서 이 지역의 부동산 가치에 대한 이전의 통계가 없는 상태에서, 다시 말해서 사업투자의 성패가 불확실한 상태에서도 수요와 공급은 비슷한 수준으로 이루어졌다. 이는 이 지역의 개발이 투자 가치가 높은 사업이라고 생각했던 투자자들의 생각과 무관하지 않다.

최초 마스터플랜에 따르면 푸에르토 마데로 프로젝트는 이 지역을 부에노스아이레스의 허브로 만들 것이라는 계획을 가지고 출발했다. 당시 많은 개발업자들은 이 사업의 성공 가능성에 대해 낙관적이었는데 그

14) 다시 말해서 건설은 지속적으로 이루어졌지만 눈에 띌 정도로 빠르게 진행되지는 않았다. 1992년 35,000㎡ 면적에 대한 공사가 진행되었고 그 다음해인 1993년에는 60,075㎡의 면적으로 확대되었지만 1998년까지는 미미한 수준으로 진행되었다.

예상은 맞아 떨어졌다. 빌딩 건설 전, 사전예약 제도를 채택해 시행했는데 입주율은 90%를 상회하였고 이런 강력한 수요에 힘입어 개발업자들은 막대한 이익을 챙겼다. 이런 분위기에 힘입어 프로젝트가 시작된 첫 10년 동안 연간 평균 40,000㎡의 면적에서 공사가 이루어지는 등, 지속적인 성장세를 보였다. 그러나 2001년, 아르헨티나에 경제위기가 도래하면서 새로운 사업의 시행은 중단되었고, 경제위기가 오기 전에 이미 시작된 초고층건물들이 완공되면서 사무용 임대건물들을 세울 부지는 점점 줄어들었다. 2004년, 오피스용 빌딩을 더 이상 건설할 수 없게 되자 푸에르토 마데로 프로젝트는 수정될 수밖에 없었다. 이 시기 오피스 건물 임대율은 〈그림 3〉에서 보듯, 최악의 상황에 있음을 알 수 있다.

〈그림 3〉 : 푸에르토 마데로 사무실 임대료의 변동 추이(U$/㎡)



출처: LJ Ramos

2005년 아르헨티나 경제가 다시 활기를 띄우면서 새롭게 건설이 재개되었지만 건설경기가 최고조로 달했던 수치(연평균 17,000㎡)보다는 높지 않았다. 2008년, 10,000㎡로 최고의 수치를 보인 이래, 2010년부터 오피스 빌딩 건설은 부지의 부족으로 줄어드는 추세다(Galvis Pedrosa 2010,

30).

한편, 푸에르토 마데로 프로젝트가 진행되는 동안 건물 임대료는 계속 인상되었고, 2001년의 경제위기 때는 최저의 상태를 유지하다가 2008년도에는 1㎡당 30달러까지 치솟았다가(이 임대료는 가장 높았던 1997년의 38달러에는 못 미치지만), 2009년을 기점으로 하락한 뒤, 같은 수준을 유지하고 있다.

2.2. 주거용 건물의 건설 추이

초기 개발업자들은 주택이나 아파트 등 주거사업보다는 사무실 임대사업에 더 많은 관심을 가졌고, 그것이 순조롭게 이루어지자 임대용 건물들을 더 많이 짓기 시작했는데 이런 경향은 2000년대까지 지속되었다. 그러나 2000년대부터는 주거용 건물에 대한 건설이 눈에 띄게 늘어난다. 2001년, 아르헨티나에 불어 닥친 경제위기로 인해 푸에르토 마데로 프로젝트는 전반적으로 중단되었지만, 2005년 경제가 다시 회복되면서 많은 사람들은 은행에 예금하는 대신 부동산에 투자하게 되었고 이런 상황에 부응하여 2008년에 주거용 아파트나 건물에 대한 건설이 대대적으로 이루어졌다(총 330,035㎡의 면적). 이 해에 건설된 건물 중 2/3가 주거용이었고 나머지 1/3은 사무실이나 상업용 건물이었다.

1993년 이래, 주거용 건물에 대한 가격 세일이 있었지만 일반적으로 주거용 건물에 대한 건설 성장률은 낮았다. 2001년 경제위기시, 건설부지 중 370,000㎡는 오피스용이나 상업적 목적의 용도로, 220,000㎡는 주거용으로, 그리고 220,000㎡의 부지는 다목적용(호텔, 박물관, 교회, 교육시설 등)으로 쓰였다.

2001년, 이 해는 주거용 건물의 건설에 있어 하나의 분기점이 된 해였는데, 이때부터 개발업자들은 경제위기에 따라 새롭게 조성된 환경에 맞

추어 사업구조를 재조정하였다. 이제 주거용 건물의 건설은 투자가치가 큰 매력적인 사업으로 바뀌었고 투자자들은 저마다 부동산에 투자했다.

〈그림 4〉를 보면 1999년부터 주거용 건물에 대한 매입가가 표시되는데 이는 이해부터 주택사업이 본격적으로 이루어졌기 때문이다. 푸에르토 마데로 지역은 점점 커져만 가는 신흥 주택시장으로 떠올랐고 그 가치는 인근 지역의 평균가와 비슷했다. 그러나 2001년 경제위기의 여파로 주택이나 주거용 건물에 대한 가치도 임대용 건물과 마찬가지로 서서히 하락한다. 2000년에 가구가 구비된 아파트 가격은 1평방미터당 1,700달러로 내려가게 된다. 이후 경제위기를 극복한 후, 주택 매입가는 지속적으로 상승해 몇몇 건물들의 경우에는 부에노스아이레스에서 가장 비싼 주거지가 되었다. 2006년에 이 지역의 아파트 평균가는 2,400달러로 다시 뛰었고 2007년도에는 2,700달러를 기록했다(Galvis Pedrosa 2010, 34).

〈그림 4〉 주거용 건물에 대한 연평균 매입가의 변동 추이(U$/㎡)

출처: LJ Ramos. *검은색 부분은 푸에르토 마데로 동쪽지구 건물들의 매입가를 나타냄.

많은 개인 투자자들이 푸에르토 마데로 지역의 주거용 건물가치가 계속 상승하는 것을 보고 이곳의 건물들을 구입하거나 투자하였는데, 향후

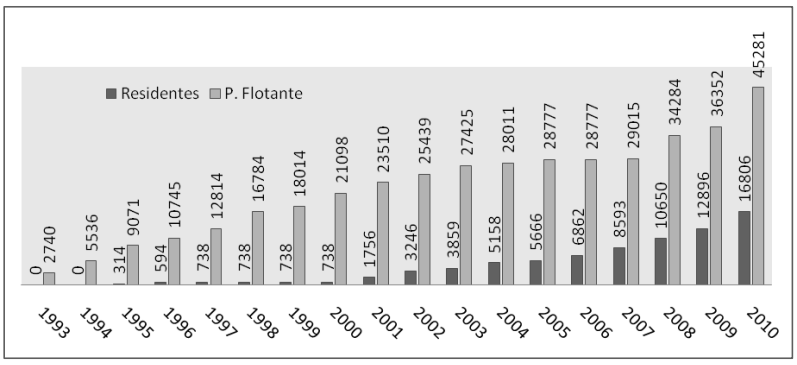
에도 이 추세는 계속 이어질 것 같다. 2010년을 기준으로 푸에르토 마데로의 주거용 건물의 평균 매입가는 1㎡당 3,450달러이다. 이 수치는 부에노스아이레스에서 가장 부유한 지역이자 가장 고급주택이 밀집해 있는 팔레르모 치코(Palermo Chico)지역(이 지역의 평균가는 U$4,750/㎡)에 이어 2위를 차지하고 있다.

한편, 이 지역 주택시장에 대한 투자자나 일반 구입자의 비율은 60:40으로 나와 있는데 이것을 보면 이 지역의 주택경기가 얼마나 뜨겁게 달아오르고 있는지 알 수 있다. 전체적으로 푸에르토 마데로 지역은 상업화되었음에도 불구하고 주거용 건물에 대한 입주율은 낮은 수준을 유지하고 있다. 대부분의 투자자들이 자신들이 구입한 아파트나 주거용 건물을 팔지 않고 임대를 한다면 이 지역의 상주인구는 조만간 두 배 이상 증대하리라는 것이 전문가들의 견해다.

2.3. 상주인구와 유동인구

푸에르토 마데로 프로젝트의 마스터플랜의 방향이 푸에르토 마데로를 부에노스아이레스의 새로운 상업 중심지(microcentro)로 탈바꿈하도록 계획되어져 있음을 고려할 때, '마데로 합자회사'의 희망은 기업들이 이 새로운 지구로 많이 입주하는 것이었다. 이미 부에노스아이레스의 전통적인 경제나 금융 중심지인 카탈리나스(Catalinas) 거리나 누에베 데 훌리오(9 de Julio) 거리는 비싼 임대료 외에 건물임대가 포화 상태에 있었기 때문에 이 프로젝트의 목표는 새로이 임대가 필요한 기업이나 회사를 푸에르토 마데로로 끌어들이는 것이었다. 이 계획이 순조롭게 진행되면서 푸에르토 마데로에 고층건물들이 속속 들어서면서 많은 기업들이 이곳으로 입주하게 되었고 이곳에서 일하는 평균 유동인구도 거의 3만 명에 이를 정도로 늘어났다.[15]

〈그림 5〉 : 상주인구와 유동인구



출처: Corporación Antiguo Puerto Madero

한편, 주택건설이 활발해지고 또 입주자들이 대거 몰려들면서 상주인구도 600% 증가했다. 이에 고무된 '마데로 합자회사'는 초기의 전략을 바꾸어 개발업자들이 사무실이나 상업용 건물 대신 주거용 건물들을 더 많이 짓도록 권장하거나 유도하는 정책을 시행 중이다. 현재 이 지역의 상주인구는 약 18,000명 정도로 추산되는데 이런 추세라면 거주인구는 점점 더 늘어날 것으로 보인다.[16]

2.4. 시설물 건설 및 도시환경

또한 마스터플랜은 푸에르토 마데로 지역이 부에노스아이레스의 신흥 관광지로 확고히 자리 잡을 수 있도록 이 지역에 레스토랑, 호텔, 교육

15) 프로젝트가 시작될 때의 유동인구는 고작 2,700여명에 지나지 않았지만 2010년에는 유동인구가 45,000명에 이를 정도로 눈에 띄게 증가하였다(Galvis Pedrosa 2010, 28-29).

16) 프로젝트가 시작될 때 푸에르토 마데로의 상주인구는 300여명에 지나지 않았지만 2006년에는 7,000여명으로 증가되었다. 전문가들은 이 프로젝트가 끝날 때 이 지역의 상주인구는 약 25,000명 정도에 이를 것으로 추산한다(Abba 2008, 81).

시설, 쇼핑센터, 카지노, 박물관, 영화관, 공연장 등 여러 시설물을 건설하였다. 한편, 푸에르토 마데로 프로젝트는 도시환경을 염두에 두고 시작된 공적이고 사회적인 프로젝트였다. 토지와 환경의 정화라는 전략적인 정책을 통해서 푸에르토 마데로가 공공서비스 영역에서 고용의 기회를 확대하고 이를 통해 이 지역의 행정의 중심지로 자리잡는 것도 이 프로젝트의 주요 목적 중의 하나였다.

2.5. 푸에르토 마데로 프로젝트 20년의 성과

푸에르토 마데로 재개발사업은 거의 17억불이 투자된, 이제까지 부에노스아이레스에서는 결코 볼 수 없었던 대규모 프로젝트 공사였다. 불도저를 밀어 새롭게 도로를 건설했고(이 도로 이름들에 라틴아메리카 유명 여류인사들의 이름을 붙인 것이 특이하다), 공원과 광장을 다시 조성했고, 기념비를 세웠으며 기존의 역사적 가치가 있는 건물들을 개조하고 복원했다. 이렇게 하나씩 항구도시의 면모가 갖추어지자 버려진 땅에 서서히 은행, 기업 사무실, 쇼핑센터들이 들어서고, 레스토랑이 생기고, 아파트가 들어서는 등 이 지역은 거대한 규모의 상업, 주거중심지로 바뀌었다. 한 가지 특기할만한 것은 이곳에 영화관, 디스코텍, 산책로, 요트장 등 여러 가지 다양한 문화센터 레저 시설들이 속속 세워지면서 이 지역이 어느 순간, 가장 아르헨티나적이라고 할 수 있는 새롭고도 독특한 관광명소로 변모했다는 점이다.

푸에르토 마데로 프로젝트는 아직 끝나지 않고, 여전히 개발이 진행중이다. 1999년에서 2002년 사이 경제위기로 많은 건설이 중단되기는 했지만 2003년부터 아르헨티나 경제가 회복되면서 이 프로젝트는 차질 없이 추진되고 있다. 높이가 130미터 이상이 되는 '등대타워', '리버 뷰 타워' 빌딩이 세워졌고, '르노와르 타워'(170미터)가 건설되었으며, 최근에

초호화 '샤토 푸에르토 마데로'라는 쌍둥이 타워빌딩이 준공되었다. 사무실용 최첨단 건물도 하루가 다르게 올라가고 있다. 크라이슬러, 메르세데스벤츠, LG 같은 세계적 대기업들도 이곳에 속속 입주했다. 사람들은 이 지역을 빗대어 부에노스아이레스의 맨하탄이라고 부른다.

향후 몇 년 동안에는 호텔이 더 세워지고, 새로운 상업지구가 더 조성될 예정이며, 멀티 영화 콤플렉스 등을 포함하여 문화시설도 추가될 전망이다. 거대한 공원('아르헨티나 여성 공원'이라고 명명된)과 여러 광장들이 2005년부터 건설되어 2007년 2월에 완공되었다. 라플라타 강 사이로 스페인의 건축가 칼라트라바(Santiago Calatrava)가 디자인한 '여성의 다리'(Puente de la Mujer)는 이미 2001년 완공되어 그 날씬한 모습으로 이곳의 풍경을 더욱 더 아름답게 하고 있고, 이 다리에 모던하고 휘황찬란한 조명등이 세워져 이 지역 야경을 더욱 화려하게 만든다. 한편 강어귀에는 옛 해군 실습함 '사르미엔토호'(1897년 건조)가 박물관으로 바뀌어 사람들을 끌어 모은다.

개발이 이루어진 이래, 푸에르토 마데로는 지난 십년 사이 관광객들이 가장 많이 방문하는 지역이 되었고, 부에노스아이레스시 관광 목록에 늘 등장하게 되었다. 이에 맞추어 이곳에 부에노스아이레스 힐튼호텔, 파에나 호텔, 소피텔 마데로 호텔 등 최고급 호텔들도 이곳에 들어섰다.[17]

그러나 우리가 이곳 푸에르토 마데로에서 가장 눈여겨 볼 것은 환경친화적 도시의 건설이라는 점이다. 지금 푸에르토 마데로만큼 환경보존이 잘 이루어지고 있는 대규모 공간은 없다. 엄밀하게 말해서 이곳은 공원은 아닌 풀과 나무, 다시 말해서 녹색으로 덮인 땅이다. 안에는 레크리에이션 활동을 위한 여러 시설들이 있고, 부에노스아이레스 시민들이

17) 특히 이중에서 파에나 호텔은 젊고 야심찬 파에나 라는 한 젊은이가 옛 창고 건물을 싼 값에 구입하여 유명한 미국인 건축가에 인테리어를 의뢰해 호텔로 개조한 뒤 지금은 부에노스아이레스에서 가장 멋지고 비싼 호텔로 바뀌었다.

언제라도 와서 놀고, 쉬고 가는 가장 매력적인 곳이다.[18]

한마디로 푸에르토 마데로는 다용도적 공간이라 할 수 있다. 이 프로젝트를 수행하는데 정부의 보조금이나 재정지원은 일체 없으며 '구푸에르토 마데로 합자회사'는 자체적으로 보유한 용지를 매각하거나 또는 인프라를 구축하고 나서 들어온 수입으로 재원을 마련하고 그것을 재투자하는 식으로 프로젝트를 진행했다. 항구에 있던 많은 창고들의 리모델링도 이런 식으로 독립적인 방법으로 재원을 마련해서 이루어졌고 여기에 여러 다양한 건축가들이 능동적으로 참여했다. 한마디로 푸에르토 마데로 프로젝트는 앞서 언급한 '중앙적-민간주도형'의 모델로 성공적으로 추진되었고 그 결과 이 지역 전체가 국가유산(Patrimonio Nacional)으로 선정되었다.

Ⅳ. 결론

푸에르토 마데로는 오늘날 부에노스아이레스에서 가장 높은 경제적 수요를 창출하는 지역 중의 하나이다. 이 지역이 부에노스아이레스의 전통적인 중심지와 카탈리나스 노르테(Catalinas Norte) 지구와 가까이 있다는 점도 이 지역의 발전을 촉진했다. 항구 앞에 펼쳐진 거대한 녹색공간의 보존으로 푸에르토 마데로는 더욱더 명성 있는 장소가 되었다. 이렇게 프로젝트 초기단계에서 보여준 성과는 유효한 것으로 평가되었다. 이

18) 푸에르토 마데로 프로젝트가 성공한 일면에는 이 지역이 일반 사람들이 산책할 수 있는 공공장소로 통합되었다는 것에 기인한다. 푸에르토 마데로는 보도가 이어지는 면에서 코스타네라 수르(Costanera Sur)와 환경 유치 구역에 합쳐진다. 모든 면적을 다 합쳐볼 때 이 지역은 부에노스아이레스 지역에서 가장 녹지가 많은 지대로 평가된다.

프로젝트가 특히 역사적 건물들의 보존에 가치를 둔, 도시개발의 엄격한 기준에 따라 수행되었다는 점도 높이 평가할 만하다.

그러나 이 프로젝트 초기단계에서 이룩한 성공에 취하고 땅값과 부동산 가치가 엄청나게 폭등하면서 규정이나 기준이 종종 무시되는 경향이 있었다. 푸에르토 마데로 마스터플랜의 마지막 단계는 동쪽의 부두를 허물고 그곳에 사무실이나 기업용 건물들을 건설하는 것이었다. 그러나 이에 소요되는 용지를 확보할 목적에 부에노스아이레스의 역사문화 유산인, 분헤(Bunge)와 본(Born) 두 곡물창고가 사라졌다. 그로피우스(Gropius)와 코르뷔지에(Corbusier)와 같은 저명한 건축가에 의해 세계적인 근대 건축물로 간주되었던 이 곡물창고들은 원래의 마스터플랜에 의하면 보존되었어야만 했다. 그러나 이 프로젝트의 마지막 단계에서 '마데로 합자회사'는 이득만을 추구하는, 다시 말해 문화적 가치를 뒤로 한 경제논리 중심으로 프로젝트를 수행했다. 이런 상황에서 이 지역과 주변의 부동산 가치가 폭등하면서 호화롭고 비싼 주거용 콘도미니엄과 상업용 건물들, 국내 및 다국적 기업, 그리고 금융기관이 많이 들어서는 결과를 빚게 되었다.

그러나 이런 프로젝트의 수행과정에서 생겨진 착오와 모순에도 불구하고 관련 전문학자들은 부에노스아이레스의 푸에르토 마데로 프로젝트를 도시의 새로운 재평가, 경제적 활력의 부여, 건축물의 새로운 변모라는 도시개발의 세 가지 주요 요소가 잘 조화된 라틴아메리카 항구 개발의 모범 사례로 제시하고 있다(Sánchez & Beraldinelli 2007, 6).

결론적으로, 이 프로젝트의 성공이 가능했던 요인으로 다음과 같은 점을 들 수 있다. 첫 번째로, 중앙정부와 시정부가 합심하여 '구푸에르토 마데로 합자회사'를 세우고 이 회사로 하여금 통제나 간섭을 받지 않도록 일관되게 정책을 펴온 점을 들 수 있고 두 번째로는, 이 사업에 부에

노스아이레스 시민, 더 나아가 이 프로젝트 시작 전부터 전체 아르헨티나인들의 동의를 구하고 이 프로젝트에 대한 국가적 공모사업을 벌여 일반 시민들의 관심을 불러일으켰던 점, 세 번째로는 이 프로젝트가 기념될 만하거나 역사적 가치가 있는 건물들은(그것들이 부두의 창고가 되었건, 제분공장 건물이었건) 외관은 그대로 놔두고 내부만 개조, 리모델링하여 건물 대부분을 그대로 살린 점, 그리고 마지막으로 무엇보다도 이 항구를 개발하면서 공원, 광장, 풀밭 등 녹색이 있는 부에노스아이레스 주민이라면 누구라도 가보고 싶은 환경친화적인 공간으로 만들었다는 점이다. 이 점은 향후 우리의 항구개발에 있어서 많은 시사점을 던져준다.

참고문헌

Auditoría General de la CABA(2003), *Informe de relevamiento Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.*, Buenos Aires.

Auditoría General de la CABA(2005), *Informe de relevamiento Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.,* Buenos AIres.

Abba, Artemio Pedro(2008), "La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales", *Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal, Ecuador*, México, D.F.: Univ. Autónoma del Estado de México, pp.73-88.

Breen, A. y D. Rigby(1996), *The New Waterfront(A Worlwide Succes Story),* London: Thames and Hudson British Library.

Campos, J. L. y Zago, M.(1999), *Buenos Aires desde el Cielo*, Buenos Aires:

Manrique Zago Ediciones.

Cuenya, Beatriz & Corral, Manuel(2011), "Empresalismo, economía de suelo y grandes proyectos en Buenos Aires", *Eure*, Vol.37, No.111, Buenos Aires, pp.25-45.

Domínguez Roca, Luis J.(2005), "Planes urbanas y transporte en la ciudad de Buenos Aire", *Script Nova*, v.IX, núm.194, Barcelona: Univ. de Barcelona.

Duffy, H.(1995). *Competitive Cities (Succeeding in the global economy)*, London: E & FN Spon.

Etulain, C.(2009), *Gestión urbanística y proyectos urbanos. Modelos y estrategias de intervención*, Buenos Aires: Nobuko.

Galvis Pedrosa, Miguel(2010), "Puerto Madero-20años después de la planificación a la realidad", Tesis de Maestría, Buenos Aires: Univ. de Belgrano, pp.1-83.

Garay, A.(2001), *Acerca de la gestión de proyectos urbanos: la enseñanza de Puerto Madero*, Trabajo presentado para una publicación de la escuela de Arquictetura de Havard, USA(Mimeo).

Hall, P.(1996), *Ciudades del Mañana.* Barcelona: Serbal.

Harvey, D.(2007), "De la gestión al empresalismo: la transformación de la gobernanza en el capitalismo tardío", *Espacios del capital*(Harvey, D, [ed.]), Madrid: Aikal.

Martner, Carlos(1999), "El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global", *Eure,* Vol.25, No.75, Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp.103-120.

Meyer, H.(1999), *City and Port, Transformation of Port Cities: London,*

Barcelona, New York, Rotterdam, Utrecht: International Books.

Millspaugh, M.(2001). "Waterfronts as Catalysts for City Renewal". *Waterfronts in Postindustrial Cities*(Marshall, R. [ed.]), London: Spon Press, pp.74-85.

Pírez, Pedro(1999), "Gestión de servicio y calidad urbana en la ciudad de Buenos Aires", *Eure,* Vol.25, No.76, Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp.1-23.

Sánchez, Fernanda & Beraldinelli, Raphaela, "Waterfront Revitalization Projects in Latin America: Cultural Rescue or Global Planning Model?", www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/191_p.pdf (2012.1. 12).

Sennett, R.(1990), *The Conscience of the Eye.* New York: W.W. Norton & Company.

Silvestri, G. y Gorelik, A.(1990), "Réquiem para el puerto", *Punto de Vista,* Vol.39, pp.17-25.

Talesnik, Daniel & Gutiérrez, Alejandro(2002), "Transformaciones de frente de agua: la forma urbana como producto estándar", *Eure*, Vol.28 No.84, Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp.21-31.

논문투고일자: 2012년 4월 30일
심사완료일자: 2012년 6월 11일
게재확정일자: 2012년 6월 15일