

La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales

Puerto Madero's contribution to Buenos Aires' metropolitan centrality

Artemio Pedro Abba¹

Fecha de recepción: octubre de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

En los asentamientos humanos, la estructura de relaciones espaciales reconoce y modifica la calidad de los componentes cargando de mayor o menor centralidad a las unidades que la forman. Si bien una “pieza urbana” puede usualmente explicar por sí misma la contraparte urbana en la que se sitúa, solo se entiende cabalmente su dimensión de centralidad al ser resignificada por el sistema urbano en que se inserta. El fragmento urbano Puerto Madero sin duda no alcanzaría tal potencial polarizador sin la vecindad / pertenencia al Área Central Buenos Aires (ACBA) y, si por otro lado, no se uniera sinérgicamente al eje de nuevas centralidades emergentes del corredor norte de la ciudad. Tampoco alcanzaría su calidad intangible si no existiera un juego de tensiones de complementaridad / competencia con el nodo de mayor complejidad funcional metropolitana del país, interfase entre el sistema urbano nacional y el mundo global. El abordaje de la cuestión desde la dimensión metropolitana permite reconocer dos alternativas en las tendencias en curso: la consolidación de Puerto Madero como cabecera “central” de un eje norte exclusivo y montado en el selectivo segmento modal automotor, o la captación del potencial de centralidad desde la tradicional red de centros de acceso universal basado predominantemente en los segmentos públicos de la movilidad regional. Esta perspectiva, en la que se inscribe la presente reflexión sobre Puerto Madero, arroja pistas para orientar la adopción de políticas públicas urbanas activas en materia de centralidades.

Palabras clave: Puerto Madero, Buenos Aires, centralidad, renovación urbana, políticas públicas urbanas.

Abstract

In human settlements, the structure of spatial relations recognizes and modifies the quality of its components, loading the units that form it with more or less centrality.

Though an “urban piece” may usually explain for itself the urban counterpart where it is located, its dimension of centrality is only understood when it is re-signified by the urban system in which it is inserted. The urban fragment “Puerto Madero” undoubtedly would not reach such a potential for polarity without its proximity and belonging to the Buenos Aires Central Area (BACA), and without being united to the axis of new emergent centralities located at the city's North corridor. Neither would it reach its intangible quality without a game of complementarity/competition tensions with the most functionally complex metropolitan node, which serves as interface between the urban national system and the global world. Tackling this problematic from a metropolitan perspective allows us to recognize two alternatives in current trends: the consolidation of Puerto Madero as “central” lead of a northern axis of exclusivity mounted on the selective modal automotor segment; or the capitalization of the potential centralism from the traditional network of centers universally accessible based predominantly on the public segments of regional mobility.

Keywords: Puerto Madero, Buenos Aires, centrality, urban renovation, urban public policy.

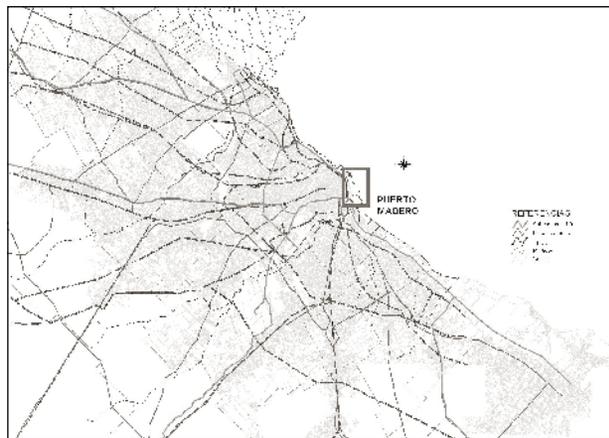
¹ Centro de Investigación Hábitat y Municipio, CIHaM, FADU, Universidad de Buenos Aires (UBA). Colaboró, además, en el procesamiento GIS Maximiliano Laborda.

Introducción

En los asentamientos humanos, la estructura de relaciones espaciales reconoce y modifica la calidad de los componentes cargando de mayor o menor centralidad a las unidades que la forman. Si bien una “pieza urbana”, como gustan llamar a estos componentes desde el urbanismo, puede explicar por sí misma la contraparte urbana en la que se sitúa, solo se entiende cabalmente su dimensión de centralidad al ser re-significada por el sistema urbano en que se inserta.

El fragmento urbano Puerto Madero sin duda no alcanzaría tal potencial polarizador sin la vecindad / pertenencia al Área Central de Buenos Aires (ACBA) y la presencia en su entorno de nodos de máxima accesibilidad multimodal, y, por otro lado, no se uniera sinérgicamente al eje de nuevas centralidades emergentes del corredor norte de la ciudad. Tampoco alcanzaría su calidad intangible si no existiera un ‘juego de tensiones de complementaridad (porque constituye con el ACBA una unidad en formación) / competencia’ (porque absorbe funciones terciarias de esa misma ACBA) con el nodo de mayor complejidad funcional metropolitano del país, interfase entre el sistema urbano nacional y el mundo global.

Ese nodo fulgurante, en formación, casi en medio del Río de La Plata, imagen que acuñó Le Corbusier como líder de un movimiento de renovación urbana moderna en su paso por el Cono Sur de América, fusiona hoy la antigua y posmoderna centralidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Sin bien se despliega como estratos arqueológicos diferenciados que muestran los centros históricos decadentes del suburbio en el entorno de las estaciones ferroviarias y el fuego fatuo de las grandes superficies comerciales apoyadas en la híper red de autopistas urbanas hoy predominantes, constituye también una fusión que se intensifica con la aproximación al núcleo central metropolitano.



Mapa 1: Ubicación de Puerto Madero en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)

Buenos Aires, metrópoli temprana de Sudamérica, por un lado constituyó una fuerte centralidad a fines del siglo XIX y principios del XX, retrasando, por ese motivo, el desembarco de las nuevas centralidades del mundo global que ya se habían instalado en otros países del Cono Sur. Esa particular configuración tempo-espacial de los espacios de mayor intensidad socio-productiva se corresponde y se explica al abordarlo desde el modelo teórico metropolitano desarrollado por Horacio Torres para Buenos Aires en la segunda mitad del siglo XX (Abba, 2006).

Fuente: Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, Programa de Descentralización.



Foto 1: Un nuevo barrio en el corazón del AMBA, el antiguo Puerto Madero

La utilización de herramientas sistémicas permite descubrir la trama compleja de relaciones de los componentes del sistema urbano a la luz de la evolución posindustrial de las ciudades. Una actuación proactiva sobre los componentes estructurales del fenómeno de las centralidades puede contribuir a la atenuación de los procesos de segregación / fragmentación del espacio urbano que actualmente tiende a extenderse e intensificarse.

La centralidad urbana desde un abordaje sistémico

Muchas veces se atribuyen prodigiosos efectos a las intervenciones urbanas de escala edilicia no totalmente mensuradas en su real impacto. Es la visión desde la “pieza urbana”, o el fragmento, que no contempla la inserción de esa intervención en la complejidad urbana, y en el caso de Buenos Aires, metropolitana.

Los proyectos urbanos que no consideran la dimensión sistémica de actuación se transforman en acciones autistas que pueden tener éxito o fracasar, pero lo que no pueden es prever beneficios o aportes que surgen de interactuar en la escala macro. Si bien es muy difícil hacer este tipo de análisis, por falta de información sis-

temática o desarrollo metodológico, su omisión, en particular por las instituciones responsables del planeamiento urbano, no permite políticas de adaptación de estos proyectos a la totalidad metropolitana.

Los estudios de centralidad urbana, en el marco del análisis socio-territorial del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), que se desarrollan en el Centro de Investigación Hábitat y Municipio de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (CIHaM), permiten abordar esta problemática. Como continuación de los estudios que sobre el AMBA llevó a cabo Horacio Torres durante décadas, desarrollando un modelo teórico de Buenos Aires (Abba, 2006), desde 2004 se vienen realizando estudios sistémicos sobre la evolución de las centralidades de la región.

El trabajo, que tiene un registro continuo que comienza en 1994, estudia el sistema de centros que permite el desarrollo de las actividades de consumo de bienes y servicios en su segmento más concentrado y especializado. En su evolución histórica y tipología, se han diferenciado dos capas de centralidades que compiten fuertemente por la captación de los flujos de consumidores metropolitanos:

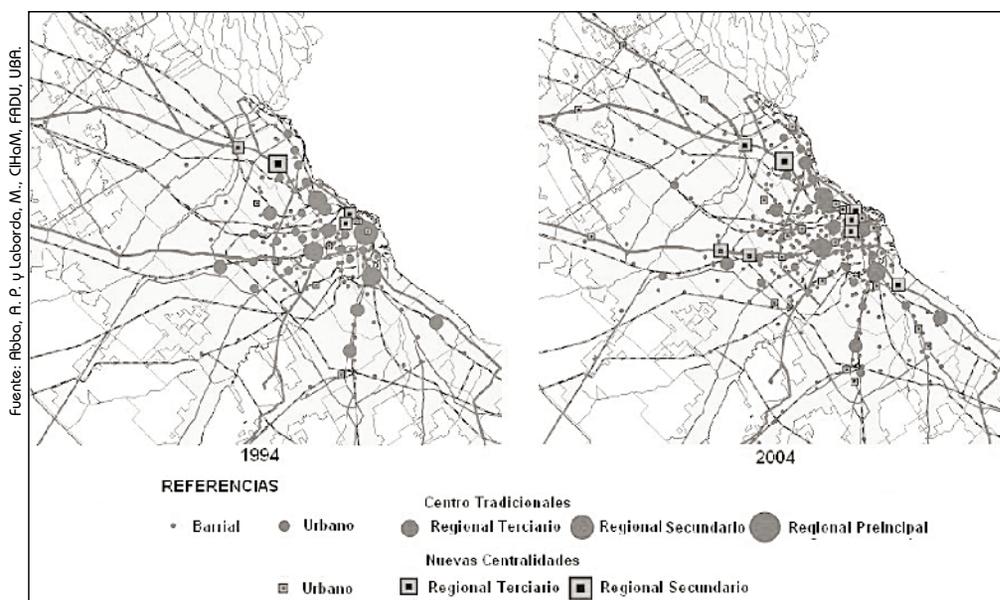


Figura 1: Evolución de las centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el AMBA / Período 1994-2004

Fuente: Abbo, P. y Laborde, M., CHoM, FADU, UBA.

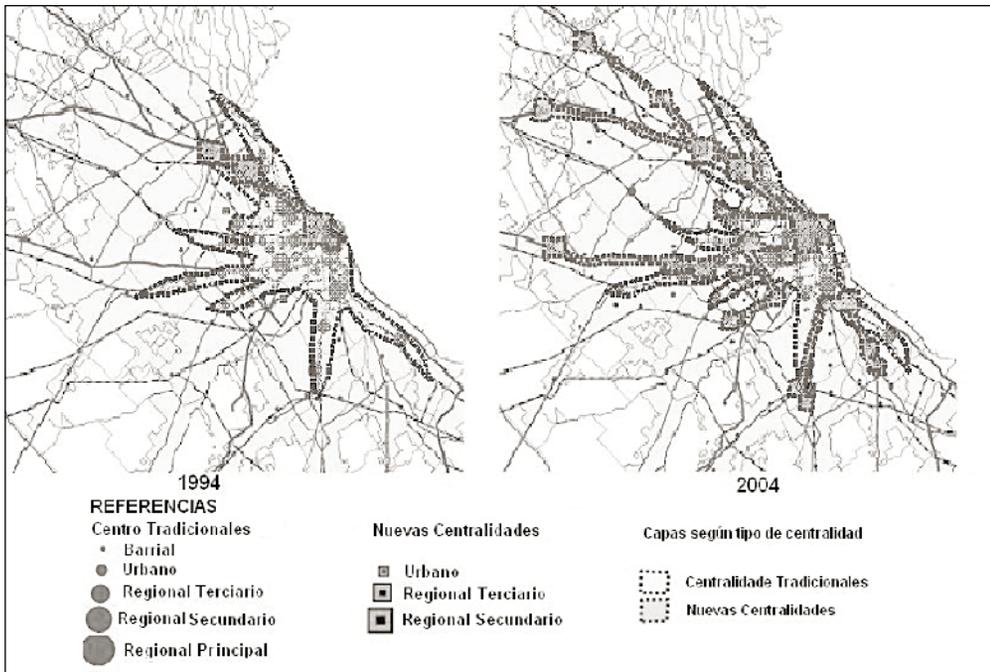


Figura 2: Capas de Centralidades Tradicionales y Nuevas Centralidades en el AMBA, período 1994-2004

- Las Centralidades Tradicionales (CT) que se generaron históricamente por la concentración de la oferta, a ciclo abierto, en las intersecciones (o corredores de alta densidad) de los flujos cotidianos más importantes de movimientos poblacionales en el AMBA, que coincidieron históricamente con estaciones ferroviarias o cruces de arterias principales.
- Las Nuevas Centralidades (NC), grandes superficies cubiertas de amplia oferta de bienes y servicios que se instalan en puntos estratégicos de la red vial principal, especialmente vinculadas a las redes de autopistas y la nueva suburbanización de barrios cerrados y clubes de campo.

La metodología desarrollada para el AMBA tiene que ver con la particular conformación de la estructura de movilidad urbana, su modalidad de oferta de bienes y servicios y la evolución histórica de dichos componentes de la estructura urbana. En el caso de Buenos Aires, su expansión temprana, vinculada al predominio de la modalidad de transporte guiado, imprimió una matriz de fuerte inercia

para el posterior desarrollo de las centralidades urbanas. La emergencia muy reciente de las NC, retardada históricamente por la expansión temprana sobre los ejes ferroviarios, generó esta capa de centros selectivos (por sus características endógenas y el tipo de vinculación con el entorno), que se superpuso competitivamente con las ofertas universales de los CT.

En el caso de los Estados Unidos, Berry observó este proceso en la segunda posguerra asociada a la expansión de las áreas urbanas intersticiales facilitada por la generalización de la posesión de automóviles y fomentada por los préstamos del gobierno para la construcción de viviendas familiares aisladas (Berry, 1971: 69). Observando la transformación de los procesos de distribución y consumo de bienes y servicios en la ciudad de Chicago, identificó dos tipos de centros: los “no planificados”,² que en

² “Los centros no planificados son agrupaciones de establecimientos que, tanto desde el punto de vista de la edificación como desde la propiedad, tienen carácter individual, compiten por los emplazamientos más céntricos derivando su localización efectiva de esta competencia, y se suceden escalonadamente a lo largo de la calle a partir de un cruce principal, con

Cuadro 1: Impacto urbano de los cambios en la movilidad y los procesos de distribución y consumo

PRIVATIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	→		TRANSFORMACIÓN DE LOS PROCESOS DE DISTRIBUCIÓN Y CONSUMO
Comercio Tradicional	<p>Debilitamiento del frente de centralidades del AMBA por pérdida de mercado hacia arriba y hacia abajo. Formado por establecimientos proximidad, de formato pequeño, localizados sobre los nodos más densos de la red de calles, área central, y en el entorno de las estaciones ferroviarias, en el conurbano. Captan la demanda localizada en el territorio de influencia.</p>	<p>Congestionamiento de los centros tradicionales por el ingreso del transporte individual, contaminación del aire, ruido, degradación ambiental y falta de estacionamiento. Desaliento a la localización de ciertas actividades empresariales y profesionales.</p>	↓
Grandes superficies	<p>Integración de grandes centros de oferta de bienes y servicios bajo un mismo techo pero en áreas centrales tradicionales sobrecargando el soporte físico urbano. Se apoyan en la red de transporte público a lo que suman captación de consumidores en auto. Nuevas centralidades informales formato de feria (no cumplen normas fiscales, bromatológicas, etc.) focalizadas en sectores pobres</p>	<p>Emergencia de recientes centralidades metropolitanas fuertemente selectivas, con nuevos formatos de ofertas de bienes y servicios agrupados bajo un mismo techo y localizados en los nodos de la red de movilidad basada en el automóvil particular y las autopistas. Captan demanda de los flujos de la red de movilidad de las nuevas urbanizaciones cerradas y corredores consolidados.</p>	
	Modo de transporte público	Modo de transporte individual	

Fuente: Abba, 2007.

este estudio se denominan tradicionales, y los “planificados”³, aquí llamados nuevas centralidades (Berry, 1971: 70-73).

Las CT, para su caracterización, se analizaron desde diferentes abordajes que consideran la “multidimensionalidad” de sus actividades y en los diferentes niveles de manifestación, definiendo tipologías de centros de tipo barrial, suburbano, urbano y regional. A los fines de

su análisis y jerarquización en la escala metropolitana, se utilizó un método univariado que mide la presencia y compacidad de actividades de servicios bancarios, que mostró una alta asociación con el abordaje multivariado. Para el dimensionamiento de las NC se consideró la superficie de atención al público de las grandes superficies cubiertas que contienen una mezcla de oferta de bienes y servicios cuyo prototipo más difundido y son los denominados Paseos de Compras (*shopping*).

El proceso de emergencia de las NC adquiere en Buenos Aires características temporal y espacialmente específicas, como ya fue adelantado, originado en los cambios en la movilidad de la población y en la tecnología de distribución y comercialización de bienes y servicios. Las tendencias dominantes en las dos últimas décadas, aceleradas en el período 1994-2004, fueron en dichas materias:

aparcamiento junto a las aceras y una circulación de peatones que entorpece el tránsito rodado” (Berry, 1971: 70).

3 “(...) los centros planificados son completas urbanizaciones junto a los principales cruces de carreteras, pero no en el mismo cruce. Los establecimientos comerciales están situados en una isla central rodeada de patios de aparcamiento, y están colocados de una manera estudiada a lo largo de los pasos de peatones y alrededor de los paseos de modo que todos los comercios queden expuestos lo mejor posible ante los consumidores” (Berry, 1971: 70).

- La transformación de la movilidad: de una mayor proporción de viajes en modo de transporte público se pasó al predominio de los viajes utilizando el automotor privado.
- La transformación de la oferta: del predominio absoluto del comercio y los servicios distribuidos en forma atomizada sobre las calles con mayor tránsito peatonal, llamado comercio tradicional, pasa al predominio de las ventas en los establecimientos de nuevo formato (grandes superficies minoristas, *shoppings*, cines múltiplex, etc.).

La conjunción de estos dos factores, de fuerte influencia territorial, incide en la transformación del tradicional patrón de centralidades metropolitanas de la Aglomeración Gran Buenos Aires. Se registra un debilitamiento del centro tradicional frente a los centros de consumo de bienes y servicios de alcance universal y el surgimiento de un nuevo frente de centralidades, vinculadas a los cambios en el sistema de movilidad y el proceso de distribución comercialización, que fue ganando un peso considerable en el nuevo mapa de centralidades de Buenos Aires.

El tratamiento combinado de las variables intervinientes permite observar la mutua inte-

racción de los factores analizados y su incidencia en el proceso de formación de centralidades. Esta evolución se sintetiza en un esquema de cuadrante bivariado con cuatro situaciones resultantes (ver cuadro 1).

Se sintetizan a continuación los problemas derivados del proceso de cambio en la estructura de centralidades metropolitana en la última década:

- La tendencia a la segmentación del sistema de centros metropolitanos se manifiesta a través de la configuración de nuevas centralidades que se especializan en los consumos de bienes y servicios de los extremos de la escala social.
 - Efectores de nivel alto, fuertemente selectivos a través de una estructura de movilidad también segmentada.
 - Los efectores más informalizados que responden a los consumos de los sectores de menores recursos y nuevos pobres se basan en la inobservancia de normas (impositivas, bromatológicas, etc.).
 - Debilitamiento de los canales tradicionales de distribución que responden a pautas más universales de oferta de bienes y servicios.

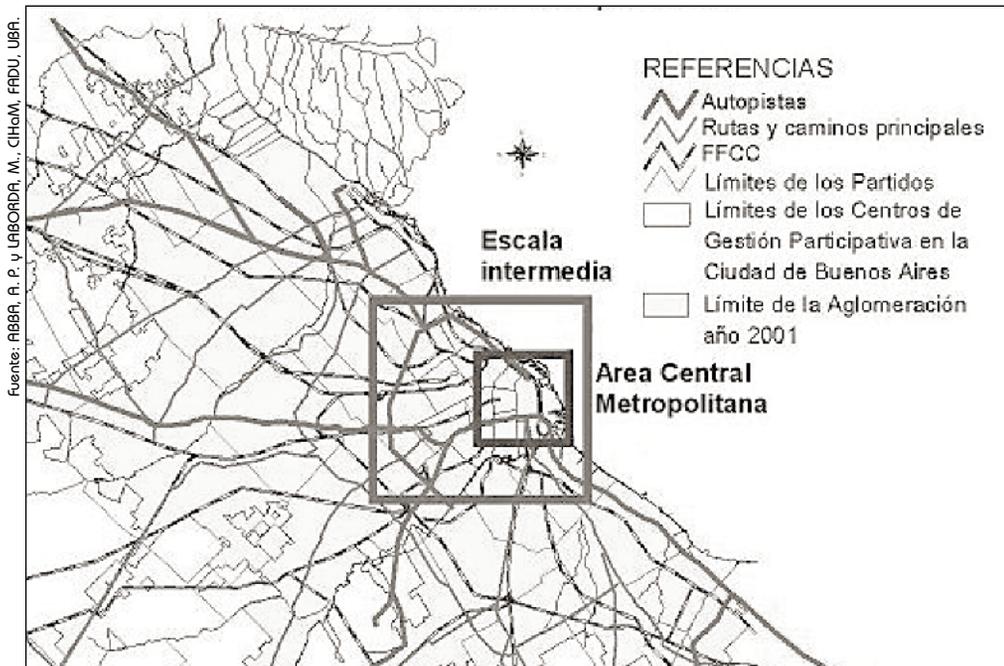
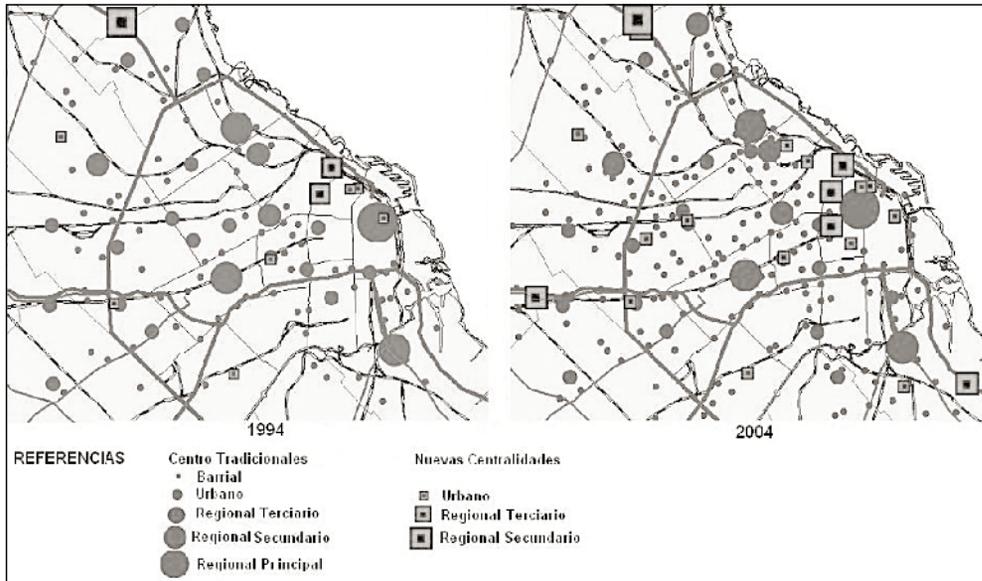


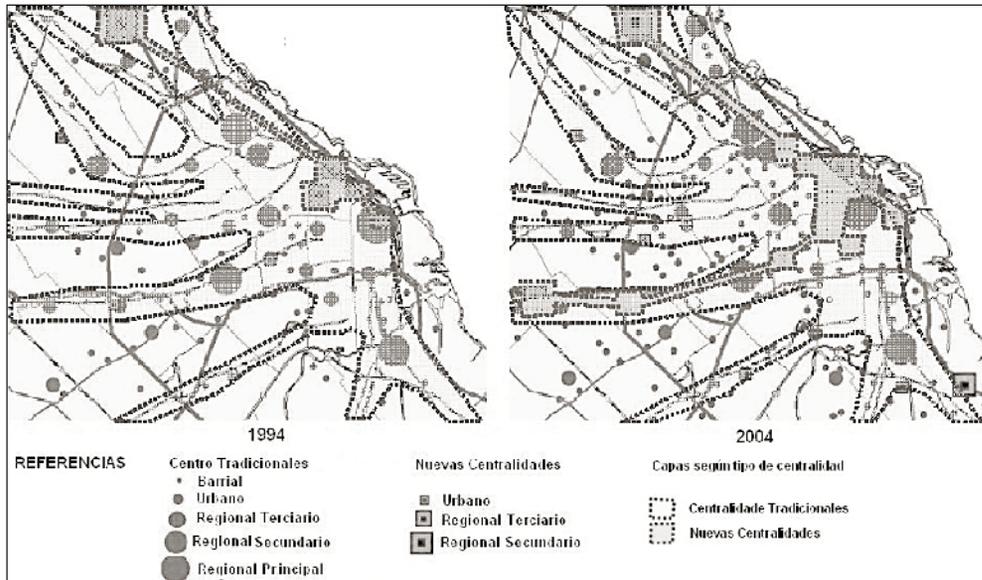
Figura 3: Escalas de análisis de las centralidades metropolitanas

- La emergencia de nuevos patrones de centralidad local o regional, con fuertes sesgos de selectividad, que responden al acceso mediante el automotor individual que se despeja de los centros tradicionales y sus lógicas de localización, y compite con ellos.
- Los centros tradicionales que pierden la demanda de los consumidores de más elevado nivel socioeconómico se debilitan y deterioran, cayendo la diversidad de la oferta. Esto incide sobre aspectos edilicios y el mantenimiento de la infraestructura y el



Fuente: Abba, R. P. y Laborada, M., CHaM, FADU, UBA.

Figura 4: Evolución de las centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el AMBA, escala intermedia, período 1994-2004



Fuente: Abba, R. P. y Laborada, M., CHaM, FADU, UBA.

Figura 5: Capas de centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el AMBA, escala intermedia, período 1994-2004

equipamiento social en la vieja armazón de centralidades. Por otra parte, el aumento de la movilidad mediante medios privados presiona sobre el frágil ambiente de los centros históricos.

- La estructura de movilidad también se segmenta y se debilita la trama de los medios colectivos de transporte canalizándose las inversiones hacia las autopistas y medios individuales o selectivos de movilidad (chárter, diferenciales, etc.).
- El fenómeno de integración de nuevas y viejas centralidades que se produce en algunos emprendimientos que se localizan en las áreas del macrocentro y sus corredores permite visualizar alguna alternativa de compatibilización (Abba, 2000), aunque tienen un impacto considerable sobre el comercio de calle y el nivel de ocupación.

Aproximaciones sucesivas al Área Central de Buenos Aires (ACBA)

A los fines de evaluar la posible contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana, se eligieron dos escalas submetropolitanas (figura 3). Una escala intermedia que permite recortar el subsistema de centros de la ciudad de Buenos Aires y sus inmediaciones y

otro, más focalizado, que permite observar el interior del ACBA y el interjuego de sus componentes con las centralidades emergentes en Puerto Madero.

En el período 1994-2004 se produce, en la escala urbana, un corrimiento del centro principal del AMBA hacia el noroeste. Especialmente se aleja del viejo centro histórico de Buenos Aires (CHBA), contiguo a Plaza de Mayo, y se acerca al extremo central del Corredor Norte que se alinea a lo largo de la Av. Santa Fe. Por otra parte, se va completando un anillo de NC rodeando el Centro Principal de la Región que también refuerza el alineamiento del Corredor Norte, antes mencionado, en la escala de la ciudad.

Esta tendencia hace pensar a algunos observadores en la alternativa de un paulatino debilitamiento del centro tradicional, el ACBA, que se explicaría por la vocación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), “orientada al turismo y la cultura, con una pirámide poblacional invertida, con servicios caros, pero sin industrias, sin polos creativos y cada vez menos productiva” (Fernández Protomastro, 2008). Esto lleva a postular al autor que la Zona Norte tiene que prepararse para ser el Nuevo Centro de poder del país, que reemplace a la tradicional centralidad del AMBA.

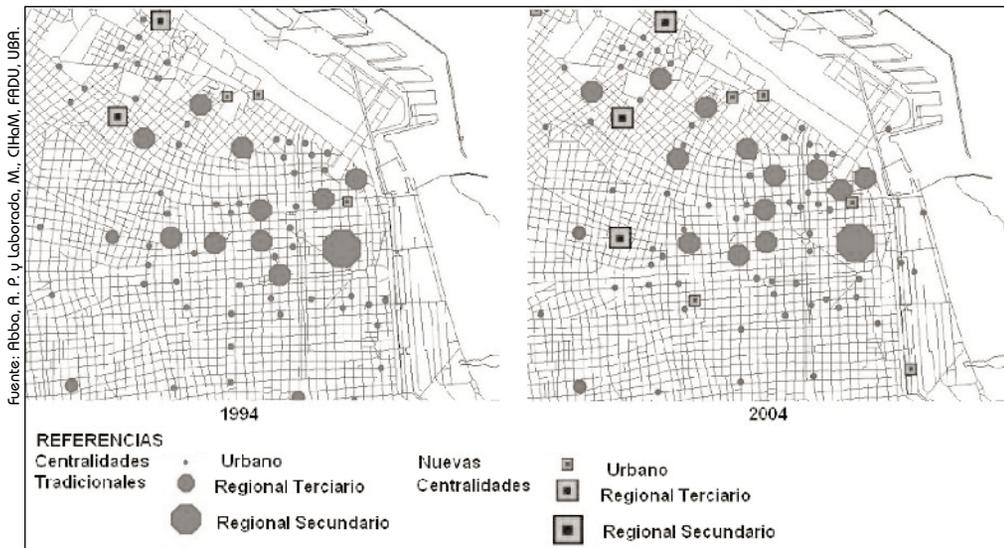


Figura 6: Evolución de las centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el área central de Buenos Aires, período 1994-2004