

# 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 Abba<sup>1</sup>

**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.

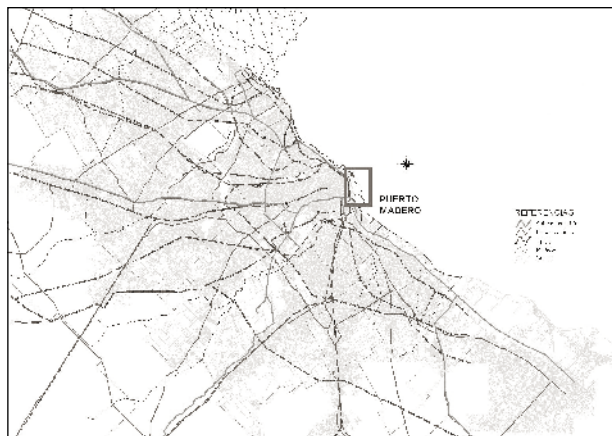
<sup>1</sup> Centro de Investigación Hábitat y Municipio, CIHaM, FADU, Universidad de Buenos Aires (UBA). Colaboró, además, en el procesamiento GIS Maximiliano Laborda.

## Introducción

**E**n 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:

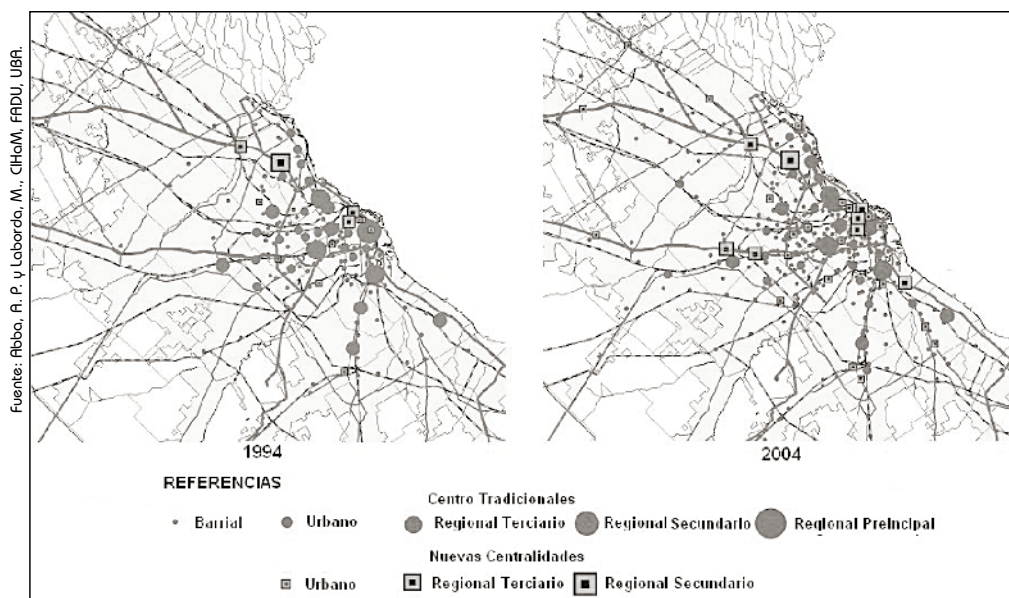


Figura 1: Evolución de las centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el AMBA / Período 1994-2004

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

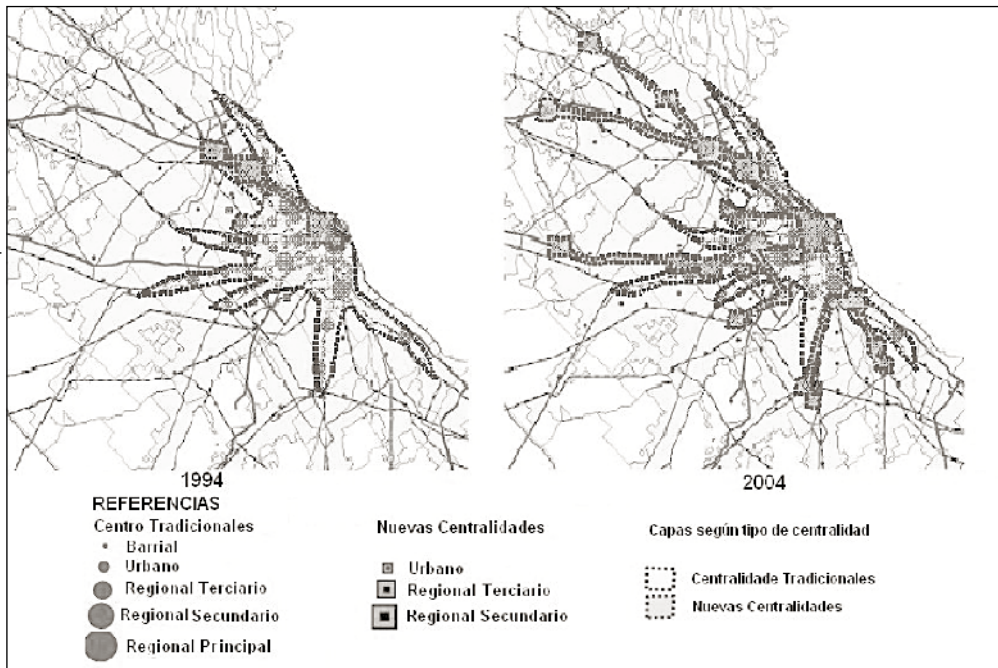


Figura 2: Capas de Centralidades Tradicionales y Nuevas Centralidades en el AMBA, período 1994-2004

- 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”,<sup>2</sup> que en

<sup>2</sup> “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	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.	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.	Fuente: Abba, 2007.
	Grandes superficies	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	
	Modo de transporte público	Modo de transporte individual	

este estudio se denominan tradicionales, y los “planificados”<sup>3</sup>, 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 capacidad 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.

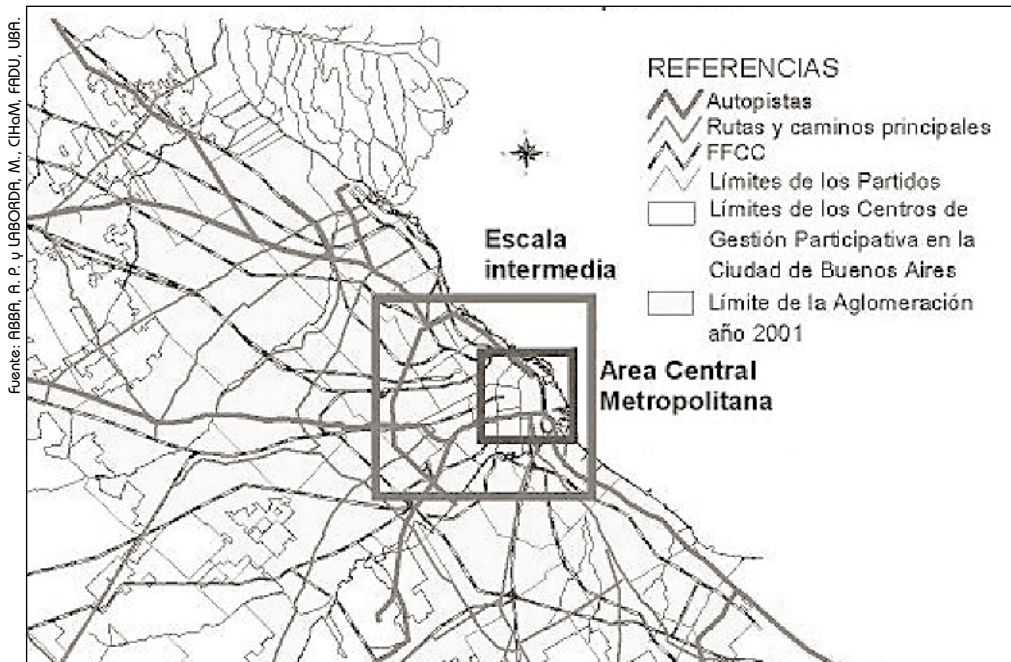
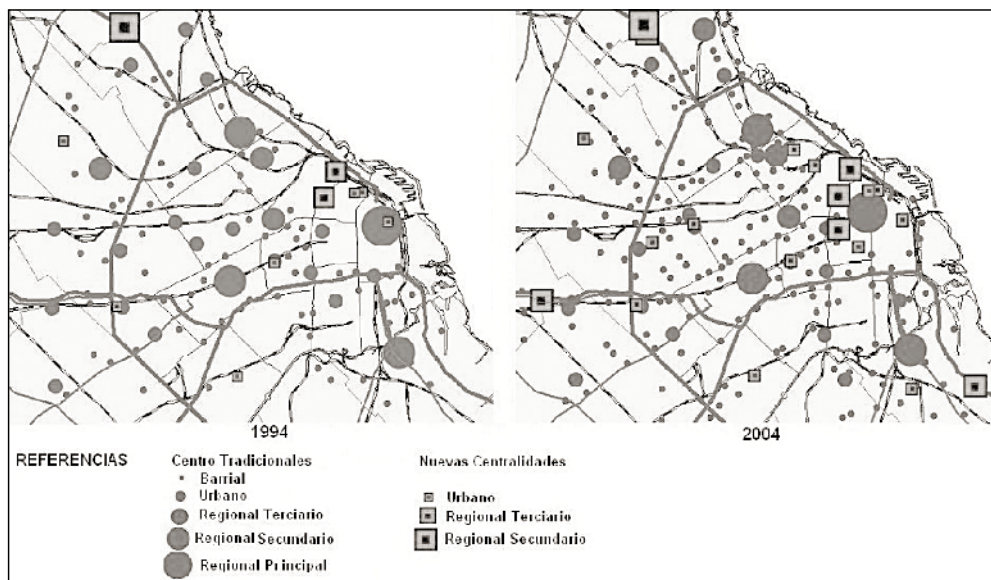


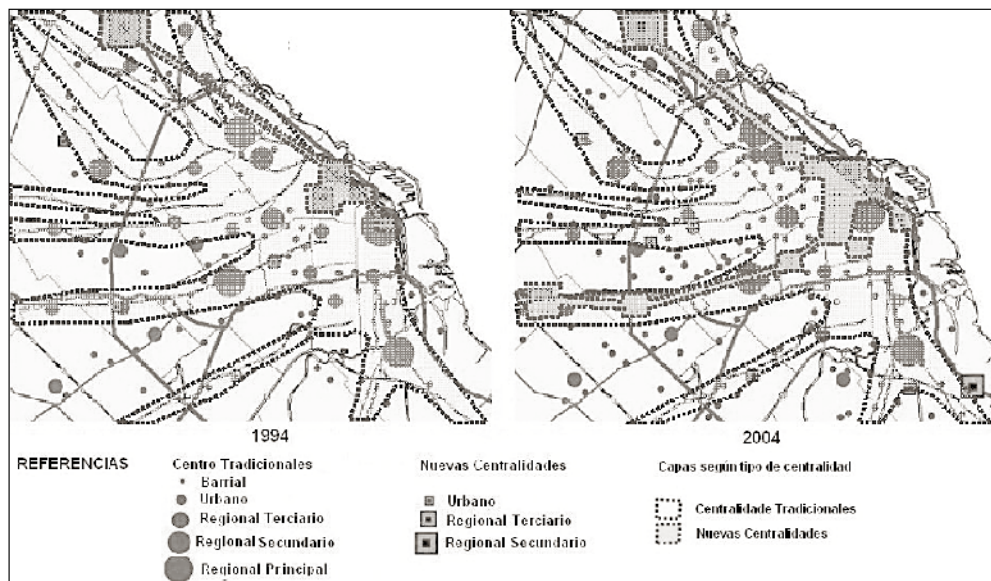
Figura 3: Escalas de análisis de las centralidades metropolitanas

- 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 despega 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.

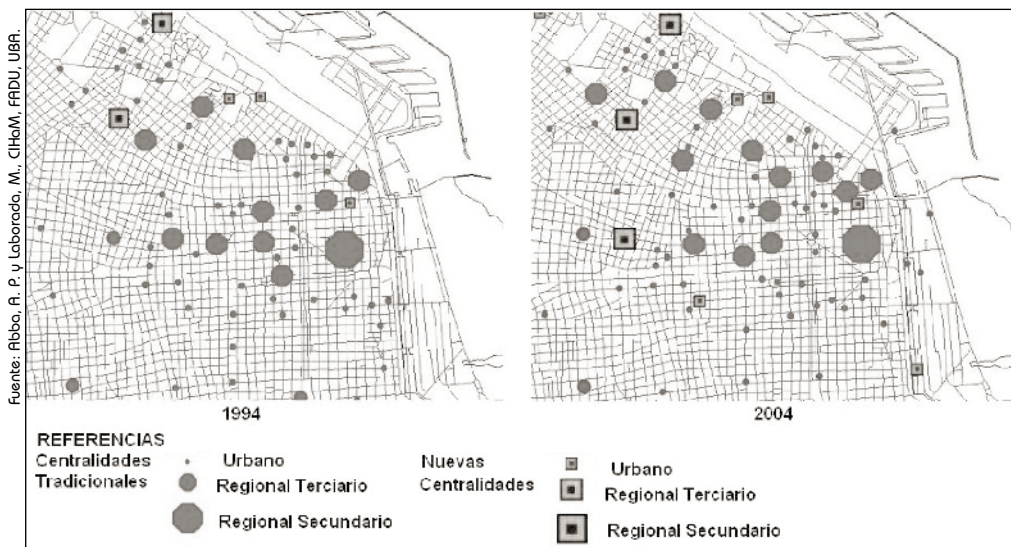


Figura 6: Evolución de las centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el área central de Buenos Aires, período 1994-2004



Las razones, llamadas por el autor “ecotendencias”, son sintetizadas en tres: 1) la alta congestión de la ciudad de Buenos Aires; 2) la falta de espacio para desarrollos y el alto costo de la tierra; y 3) las nuevas tecnologías de comunicación que hacen innecesario el contacto cara a cara para la mayoría de las actividades. Frente a estas tendencias, postula a la Zona Norte como la que presenta las condiciones para captar las actividades centrales en el futuro.

Sin embargo, también en la última década, emerge otro fenómeno urbano incipiente esbozo de una centralidad en el Nuevo Barrio de Puerto Madero en línea con los diques, que podría contrapesar esa tendencia de tracción desde el norte metropolitano. Elementos correspondientes a las categorías de CT y NC se apoyan en el fuerte polo gastronómico desarrollado en los viejos edificios portuarios reciclados con vista a los espejos de agua del antiguo puerto.

Visto con un *zoom*, en el interior del Centro Regional aparece un sistema de centros y sub-centros que se potencian al interactuar fuertemente entre sí, pero también pueden observarse, contradictoriamente, movimientos centrífugos que tienden a disolver parte de la potencia originaria del núcleo central.

El viejo núcleo tradicional a principios de la década de los años noventa tiene como centro la City porteña contigua al sur con la Plaza de Mayo

y que se extiende al corredor de CT a lo largo de la Av. Corrientes hasta el Abasto. Se completa esta configuración con un eje transversal de CT que une Congreso con Plaza San Martín.

En tanto en 2004 se observó un corrimiento del núcleo central hacia el norte atraído por el fortalecimiento del eje norte que ahora privilegia la dirección sureste-noroeste, uniendo Plaza San Martín con Alto Palermo. Por otra parte, se verifica la formación ya observada en el análisis a escala urbana de un semianillo succionante de NC desde el Shopping Spineto hasta el Shopping Patio Bullrich.

### Un nuevo barrio en el corazón del AMBA, el antiguo Puerto Madero

El emprendimiento Puerto Madero, que comienza a impactar tan fuertemente la estructura de la ciudad y el área metropolitana, registró una población que no alcanzó los 300 habitantes en el último Censo de Población realizado en el año 2001. Pero según la Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPM), ya en 2006 vivían unos siete mil vecinos y, cuando se complete la construcción del barrio, residirán en forma permanente alrededor de 18 mil, debe pensarse por otra parte que según la misma fuente ingresaban como promedio 30 mil personas por día a trabajar o por activi-



Fuente: Diario La Nación, Buenos Aires, 20-12-07.

Foto 2: Madero Harbour, el emprendimiento más ambicioso de Puerto Madero que se desarrollará en el Dique 1, sector este

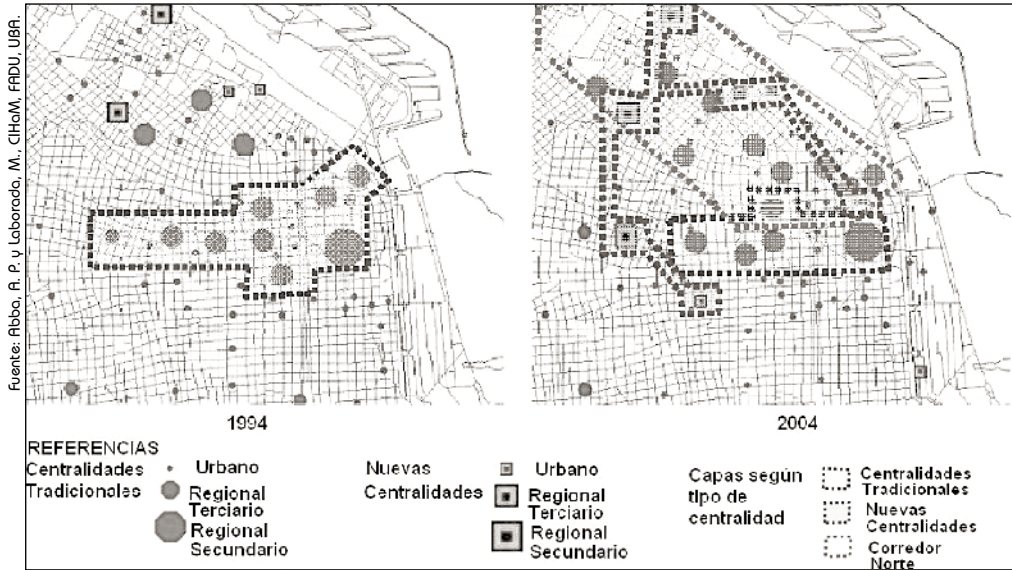


Figura 7: Capas de centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el área central del AMBA Período 1994-2004

dades turísticas y recreativas. Para dimensionar esta tendencia, basta considerar que, hacia el año 2006, la CAPM estimaba que había 500 mil m<sup>2</sup> en construcción y quedaban otros 600 mil m<sup>2</sup> para construir (*Clarín*, 7 de agosto de 2006).

El cambio registrado por este nuevo barrio de la ciudad ha sido muy abrupto, nace cuando

a fines del siglo XIX, Buenos Aires necesitaba un puerto. Se presentaron dos proyectos: Luis Huergo propuso que tuviera dársenas abiertas; Eduardo Madero, diques cerrados e intercomunicados. Ganó el segundo, y las obras comenzaron en 1887. Tardaron diez años, y en 1911 el puerto ya había quedado obsoleto por el aumento del porte de los barcos. Se empezó entonces a construir el Puerto Nuevo, ahora sí con un diseño de dársenas abiertas. Inaugurado en 1925, empujó al antiguo puerto a un destino de abandono. Se lo rescató en 1989, cuando la Nación y la Municipalidad porteña crearon la Corporación Antiguo Puerto Madero para gestionar el desarrollo de 174 manzanas. Hoy es el barrio más caro de Buenos Aires (se llega a pagar hasta \$ 4 mil el m<sup>2</sup> <sup>4</sup>) y el de mayor proyección. (Santagati A., 2006).

4 Los últimos lanzamientos, como en el caso *Alph Residences*, el quinto emprendimiento del Faena Group en el Faena Art District de Puerto Madero, el valor del m<sup>2</sup> alcanza valores de hasta \$ 6 mil, (Kozak, 2008)

Actualmente, Puerto Madero está empezando una tercera etapa de su desarrollo que tiene que ver con el vuelco hacia el rubro de comercio y servicios para la población de elevado nivel socioeconómico y de residencia permanente, pero también para los que afluyen a realizar actividades empresarias y turísticas. Las etapas las definía el desarrollador Alejandro Ginevra, presidente de Newside y quien lidera el proyecto Madero Harbour, el principal emprendimiento dirigido a ese rubro:

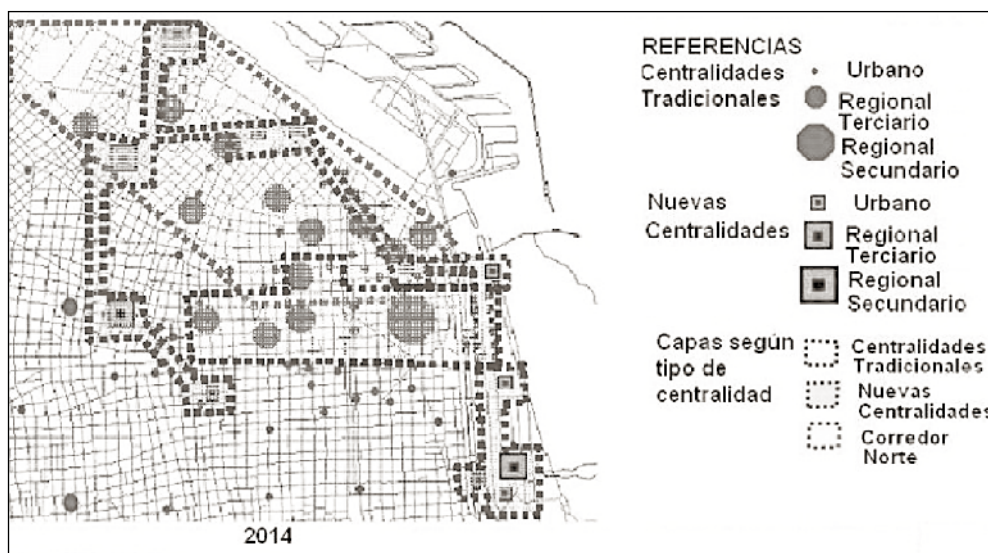
la primera fue cuando se perfilaba como centro empresarial con edificios de oficinas, después de la crisis cambió el rumbo hacia las viviendas, y ahora viene la etapa donde tienen que estar los servicios y los comercios que traigan vida a las calles. Aunque ya hay locales comerciales, la oferta todavía no es lo suficientemente interesante como para atraer al público (Hendler, 2007).

La lógica del mercado primó en la definición del perfil del emprendimiento en el marco normativo definido por el gobierno local. Los edificios inteligentes para oficinas y lujosos restaurantes, la etapa de desarrollo residencial clase ABC1 y, finalmente, el vuelco a la oferta de bienes y servicios de nivel Premium. El objetivo estuvo

Tabla 1: Nuevos emprendimientos comerciales y de servicios previstos en Puerto Madero

Emprendimientos	Localización	Desarrollador	Apertura	Espacio comercial y de servicio de atención al público / m <sup>2</sup>	Observaciones
Madero Center Shops	Dique 4	Interurban	2008	3.849	Publicado
Madero Harbour	Dique 1	New Side	2010	61.306	Publicado
ArtMaria	Dique 1	Creaurban	2011	5.000	Estimado
Faena Hotel+Universe	Dique 2	Alan Faena	2012	8.766	Estimado
Total				78.921	

Fuente: Elaboración propia con base en datos publicados en medios gráficos.



Fuente: Abba, P. y Laborado, M., CHoM, FADU, UBA.

Figura 8: Capas de centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el área central del AMBA, período 1994-2004

puesto en cada etapa en obtener el mejor precio de venta del m<sup>2</sup> construido, y el propio Estado que invirtió fuertemente en generar el soporte infraestructural del emprendimiento quedó también encerrado en esta lógica sin orientar el desarrollo hacia una mayor integración al resto de la ciudad.

Una de las políticas posibles –y que tiene que ver con este análisis– la de fomentar desde el planeamiento de la ciudad la contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana, si bien fue considerada no tuvo un avance posterior. Queda aún la posibilidad, dado que existe una buena cantidad de decisiones que

pueden contribuir a orientar el fuerte proceso de inversión en el área para evitar el aislamiento del emprendimiento.

La nueva etapa enunciada, se “inscribe en una tendencia mundial: concentrar la satisfacción de las distintas necesidades de consumo en un mismo ámbito”, junto con otros emprendimientos conexos cambiará el perfil actual de Puerto Madero y el Área Central de Buenos Aires. Madero Harbour, con una inversión de \$ 180 millones, tendrá como eje el Harbour Shops, un *shopping* de 70 mil m<sup>2</sup> con 150 locales comerciales en tres plantas, una de ellas dedicada solo a marcas híper exclusivas.

Contará con cocheras para tres mil vehículos, dos tiendas departamentales de 8.500 m<sup>2</sup> cada una, un *shopping* para el hogar (del estilo de Easy, pero más glamoroso), un supermercado de 5 mil m<sup>2</sup> y diez salas de cine incluida una vip, con butacas tipo de avión y mesita para comer (Santiagati, 2006b).

El proceso viene siendo vertiginoso: en 1989 se creó la corporación destinada a recuperar las 174 manzanas abandonadas del Puerto de Buenos Aires y, un año más tarde, se comenzó a construir, y “16 años después es casi imposible recordar la zona sin asociarla al lujo que tiene hoy” (Kellmer, 2006). En esta última etapa, ya descrita la inversión, se focaliza en el Dique 1, en el sur de Puerto Madero, que es el área más amplia que quedaba sin desarrollar y limita con San Telmo, Barracas y La Boca. Recién se empezaron a abrir las primeras calles y los desarrolladores estiman que en 2009 se inaugurarán las primeras obras.

Esta velocidad que registra el crecimiento se combina con una exacerbación de los rasgos sofisticados y exclusivos de la oferta como herramienta de mercadotecnia que se acentúa en el Dique 1 (Madero Harbour, Artmaría, ZenCity, +5411, etc.) buscando reforzar el carácter vanguardista del nuevo barrio de la ciudad de Buenos Aires.

La Corporación Puerto Madero empezó con las obras de infraestructura iniciales en el dique –el único hasta hoy sin desarrollar– y que serán el primer paso para que, en unos tres años, el extremo sur del barrio empiece a inaugurar sus primeros e innovadores edificios (Santiagati, 2006b).

Este volumen y dinámica de desarrollo del emprendimiento desencadenó un impacto en Área Central Metropolitana en materia de centralidades que se acentuará fuertemente en la próxima década. Entre 2004 y 2014 se registrará un desarrollo sin precedentes de las NC en Puerto Madero, que pasarán de no registrar grandes superficies de oferta de bienes y servicios a totalizar cuatro establecimientos que suman alrededor de 80 mil m<sup>2</sup> de superficie de atención al público según la información de los desarrolladores que prevén inversiones

en el nuevo barrio de la ciudad (ver tabla 1). También se espera un fuerte aumento de las CT dado que entre 1994 y 2004 pasaron de no registrar ningún nivel de centralidad a cinco centros de dimensión barrial con un puntaje total de 23,5.

El acelerado crecimiento de la actividad ya genera reacciones de la población residente en el barrio que solicita que la inversión inmobiliaria llegue acompañada por obras de infraestructura, porque los accesos de Puerto Madero hoy estarán colapsados. Esta situación se agrava, según ellos, los fines de semana por la afluencia del turismo extranjero y local, situación que se agudizará con la afluencia de gente que visitará los centros comerciales previstos para los próximos años.

Una estimación de estos picos de demanda los verifica la directora del sitio en Internet *nuevomadero.com*, Vanesa Leibas, manifestando que los fines de semana circulan actualmente por el barrio alrededor de 150 mil personas, y se estima que en seis años, cuando los hoteles y *shopping* estén funcionando a pleno, serán cerca de 300 mil (*La Nación*, 2008).

## Conclusiones

Este crecimiento se concentrará en Puerto Madero y, sobre todo, en el extremo sur del emprendimiento, Dique 1, con el 84% de la superficie prevista de NC. Y tal como se ha observado en el análisis espacial, el impacto de este cambio en la centralidad de Puerto Madero, situado en el cruce de las tensiones suscitadas al interior del Área Central, incidirá fuertemente en el sistema de centralidades metropolitanas.

Una alternativa es que Puerto Madero termine cerrando el círculo de NC que rodea el núcleo histórico del Área Central Metropolitana y fortalezca los procesos centrífugos que han atentado con la continuidad del esquema de centralidades metropolitanas originario. Una segunda posibilidad es que se complemente con el centro histórico y se potencie dicha centralidad histórica del AMBA que coincide con el fortalecimiento de la ciudad pública y la modalidad colectiva de transporte.

Cuadro 2: Centralidades metropolitanas, estrategias desde una mirada regional



La primera alternativa conduciría seguramente a profundizar los procesos de segregación ya presentes en el ACBA y la tugurización de algunos sectores del centro histórico de la ciudad que más sienten la succión ejercida por el anillo de las NC colindantes. Sin lugar a dudas, esta tendencia puede producirse si no se adoptan acciones correctivas, con consecuencias sobre el sistema de centralidades del AMBA que contribuirían al fortalecimiento del subsistema norte ligado al predominio de NC, la movilidad privada y la red de autopistas.

Desde el enfoque propuesto en este artículo, se recomienda recuperar el Área Central de Buenos Aires con el objetivo de la recuperación de un derecho fundamental para la población como es “el derecho a la centralidad”, actualmente disminuido para los ciudadanos metro-

politanos (cuadro 1). Siempre hablando del caso Buenos Aires,<sup>5</sup> y como se ha observado en el trabajo citado, la alta asociación entre centralidades y transporte, y como el deterioro del transporte público en la ciudad tienen una fuerte influencia en la decadencia de los centros tradicionales que poseen el carácter de acceso universal ya señalado (Abba, 2007).

La recuperación del centro histórico de la ciudad implica reivindicar la estructura de Buenos Aires que es funcional a privilegiar los usos públicos y medios públicos del sistema urbano. Este objetivo requiere políticas urbanas activas que consideren, de manera sistémica, a los espacios adaptados y canales de interrelación

<sup>5</sup> Tal como se adelantó, el desarrollo temprano de la expansión de la ciudad le otorgó una estructura apoyada en los medios guiados de transporte público, reforzados posteriormente por el transporte público automotor.

Fuente: Esquema elaborado por la Arq. Gabriela Cagnolino, con base en Cicco y Serrano (2001).

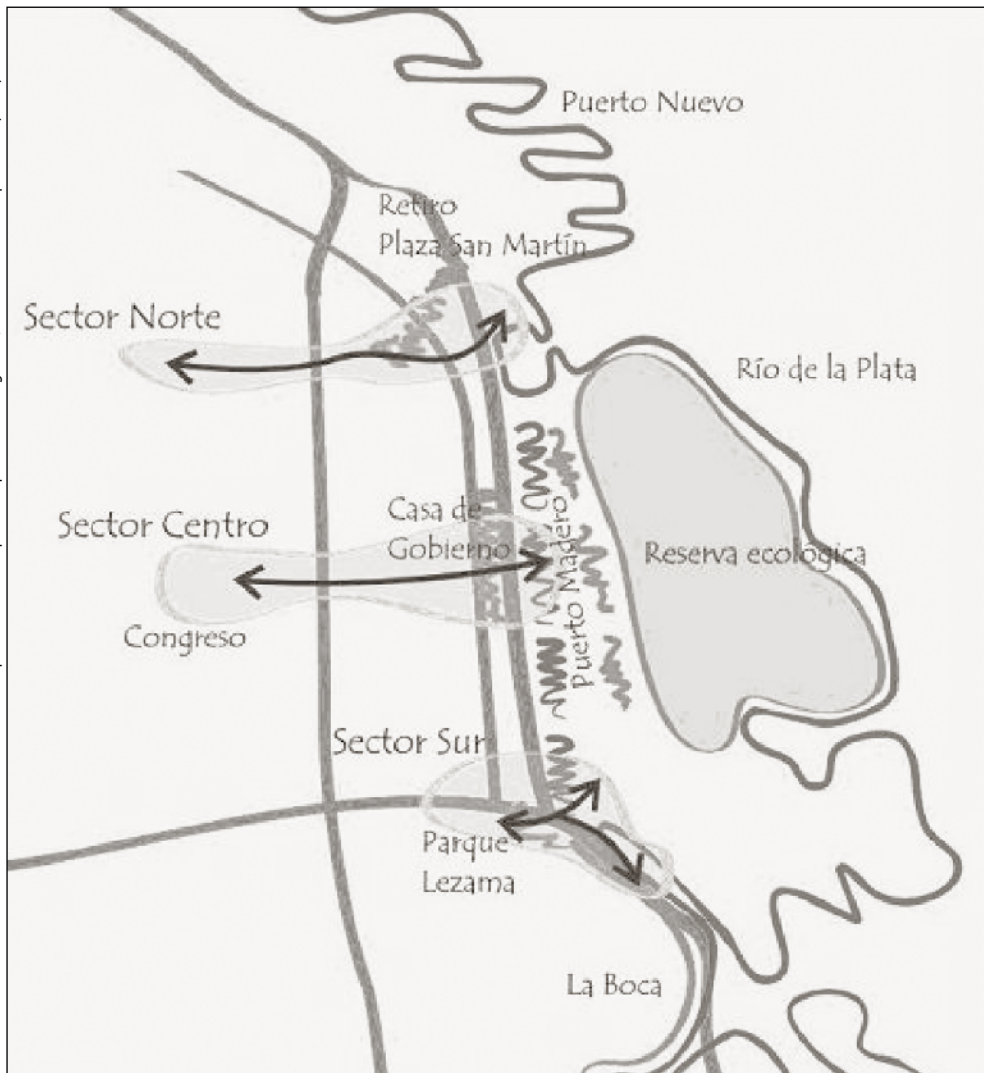


Figura 9: Propuesta de conexión del proyecto Área Centro del gobierno de la ciudad de Buenos Aires

que conforman el soporte de la vida social y las actividades económicas metropolitanas.

La situación observada en la red de lugares centrales del AMBA ha sufrido un cambio de gran importancia en la última década con el desarrollo de una segunda capa de centros que ya había comenzado a vislumbrarse en la década previa. Uno de los rasgos más salientes de este fenómeno es la segmentación de la oferta de bienes y servicios que responde a transformaciones que se evidencian en la distribución socio-territorial. Esta situación, que presenta tendencias de agudización producto de la segregación socio-espacial de la población, tiene

efectos negativos en la calidad de vida de los habitantes.

Sin embargo, el incipiente cambio de modelo de la estructura de centralidades manifiesta un tanteo en pos de la superación de las limitaciones que el sistema tradicional de centralidades presenta para contener las transformaciones metropolitanas. La mutación de un sistema radio-concéntrico y jerárquico a otro policéntrico y reticular puede agregar flexibilidad y capacidad de expansión.

La emergencia de nuevos modelos de organización, al transcurrir en un contexto de crisis nacional y regional, agudiza los fenómenos de

segmentación y segregación comentados en el diagnóstico. La situación actual muestra rasgos de fractura social y funcional del sistema de centralidades con una génesis policausal, y requiere respuestas integrales que, por otra parte, disfruten las potencialidades que afloran de la emergente centralidad de Puerto Madero.

Desde esa perspectiva, se deberían alentar políticas públicas urbanas que apunten a intervenir sobre la red de centros con el fin de fortalecer las funciones de cobertura universal que la misma debe sustentar. Esta intervención requiere un abordaje multidimensional, teniendo en cuenta, por otra parte, que si no se revierten los procesos de segregación y exclusión socioespacial no es posible modificar las tendencias observadas.

Los lineamientos centrales de la estrategia deben abordar, en forma combinada, las múltiples dimensiones del problema, que pueden ser sintetizadas en actuaciones sobre el soporte de las actividades centrales y actuaciones sobre el sistema de movilidades. El esquema de interpretación bivariado, expuesto precedentemente (cuadro 1), permite ubicar las posibles acciones cubriendo las distintas dimensiones de la problemática presentada (cuadro 2).

Entre las múltiples líneas de acción que surgen del abordaje propuesto, debe destacarse el desarrollo de actuaciones que conecten a Puerto Madero y el ACBA aprovechando las sinergias potenciales que ya han comenzado a aparecer con fenómenos como el Nuevo Madero, área de transición entre el nuevo y antiguo centro que está recibiendo inversiones en oficinas, torres de viviendas, hoteles y cocheras (Gómez, 2008). El antecedente de estas ideas ya estaba presente en el Proyecto de Área Central (Serrano y Ciocca, 2004), una iniciativa retomada muy parcialmente por el actual del gobierno de la ciudad de Buenos Aires, que preveía tres conexiones entre ambos sectores urbanos que apuntaban a cambiar el paisaje del Área Central.

En el diagnóstico de Serrano y Ciocca se describe al ACBA dentro del perímetro delimitado por las terminales ferroviarias de Retiro, Once y Constitución y la Costa, destacando que en esa dimensión el núcleo histórico se muestra en toda su riqueza y complejidad (reuniendo

edificios significativos de la etapa fundacional y dando cabida a las principales instituciones de la ciudad), pero evaluando que la situación presenta peligros y potencialidades.

El peligro es que, tal como ha pasado en otras ciudades latinoamericanas y del resto del mundo, la aparición de un centro 'moderno' se convierte en un hecho tan atractivo que produce un 'trasvasamiento' hacia él de las actividades dinámicas del antiguo centro, desatando un proceso de deterioro creciente del núcleo tradicional. Este deterioro, una vez que se instala y toma cierto volumen, es muy difícil de revertir y genera un proceso que se acrecienta continuamente. La potencialidad es que la localización adyacente de ambos centros hace que, si se establecieran fluidas vinculaciones entre ellos, el fenómeno de competencia descrito pueda transformarse en uno de complementariedad, donde tanto las ventajas de la ciudad moderna como las de la ciudad tradicional estuvieran tan íntimamente fusionadas que se potenciaran, mezclando una oferta de situaciones, costos de localización, tamaños y calidad ambiental que serían fuertemente valorizadas por el típico usuario del sector (Serrano y Ciocca, 2004).

Existe también el peligro de no hacer nada y que esta dificultad de fusión entre ambos centros se vaya convirtiendo paulatinamente en una barrera profunda y constante que termine por consolidar dos mundos totalmente segregados. Analizando el área con el fin de seleccionar los puntos donde debiera desarrollarse esta propuesta de transversalidad, se definieron tres sectores que, de acuerdo con su localización se identifican como: Norte, Centro y Sur (Ciocca y Serrano, 2001).

A estas propuestas debería sumarse otra serie de acciones que contribuyeran a potenciar la posible complementariedad de Puerto Madero y el ACBA. La integración a través de la red de movilidad peatonal reconstituye un espacio público central que adquiere una máxima escala y una complejidad de oferta universal pero, por otra parte, se debe resolver convenientemente el soporte de redes de los diferentes modos de movilidad (transporte automotor público y privado y transporte guiado a nivel y subterráneo).

Por otra parte, a nivel de los espacios adaptados para las actividades de consumos de bienes y servicios de alta especialización se debería

intentar la fusión de las ofertas de la CT (especialmente en el centro histórico) y NC (especialmente en Puerto Madero). Para lo cual es necesario potenciar los espacios conectores que vinculan y atraviesan los espacios semipúblicos de las grandes superficies para que se privilegie la red de calles como el espacio unificador y democrático de la ciudad.

La puesta en valor de un área de la ciudad subutilizada en una localización estratégica de la región metropolitana concitó una oportunidad para la recuperación del ACBA y, con ello, la capa de la ciudad que soporta los consumos masivos de centralidad y movilidad de la mayor parte de la población. La captación, a través de algunas políticas urbanas proactivas de esas potencialidades, es una oportunidad de hacer emerger un círculo virtuoso que favorezca la calidad de vida metropolitana. **h**

## Bibliografía

- Abba, Artemio Pedro (2000). "Las nuevas centralidades de Buenos Aires, un modelo multifocal fragmentado", en: *Revista Distrito 2*, número 41. Buenos Aires: Órgano Oficial del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires. (Ver también versión actualizada *Revista Virtual La Esquina del Sur*, sexta edición, abril de 2004).
- Abba, Artemio Pedro (2006). "Región metropolitana de Buenos Aires: el legado de Horacio Torres", en: *Revista Summa+*, número 78. Buenos Aires.
- Abba, Artemio Pedro (2007). "Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI / Área Metropolitana de Buenos Aires", en: *Revista Virtual Mundo Urbano*. Quilmes, provincia de Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes. Documento de trabajo CIHaM / FADU / UBA.
- Berry, Brian J. (1971). *Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor*. Barcelona: Editorial Vicens-Vives.
- Ciocca, Sara y Rafael Serrano (2001). *Estudio del área central de la ciudad de Buenos Aires / segunda etapa*. Buenos Aires: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires / Secretaría de Planeamiento Urbano / Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Serrano, Rafael y Sara Ciocca (2004). "Programa área central de la ciudad de Buenos Aires / El desafío de reinventar el centro", en: *Café de las Ciudades*, número 26, año 3, diciembre. Buenos Aires, p.1.

## Fuentes periodísticas

- Fernández Protomastro, Gustavo (2008). "Por qué la Zona Norte será el nuevo centro de poder de Argentina". Disponible en: <http://168horas.com.ar/hoy/>, viernes 13 de junio de 2008.
- Gómez, Silvia (2008). "Nuevo Madero, el barrio que nace impulsado por Puerto Madero", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 21 de agosto de 2008.
- Hendler, Ariel (2007). "De Aranalfé a Newside". Disponible en: [ReporteInmobiliario.com](http://ReporteInmobiliario.com), lunes 11 de junio de 2007.
- Kellmer, Guillermo (2006). "Tierra fértil", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 27 de noviembre de 2006.
- Kozak, Daniela (2008). "Un célebre arquitecto inglés hará los departamentos más caros de Argentina", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 19 de septiembre de 2008.
- s/a (2008). "Shoppings con hoteles, helipuerto y mucho lujo", en: *Diario La Nación*, Actualidad Inmobiliaria. Disponible en: <http://www.elinmobiliario.com/>, 19 de septiembre de 2008.
- Santagati, Adriana (2006a). "La historia y el futuro", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 7 de agosto de 2006.
- Santagati, Adriana (2006b). "Desarrollo urbano: el Dique 1, el único que falta urbanizar, será el más vanguardista del barrio: arrancaron las obras en la zona más moderna de Puerto Madero", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 27 de noviembre de 2006.