

# Centralidad y movilidad en el futuro de La Plata

Daniel Antonio Pussó



Cuando decidimos expresarnos sobre el futuro de La Plata opté por elegir un horizonte cercano, que permitiera reflexionar sobre los temas pendientes y los que están en marcha en la ciudad y todavía no tienen concreción. Dentro de esos temas centrarme en dos cuestiones esenciales en todo modelo de ciudad: la movilidad y la centralidad urbanas, con intención de cruzarlas con las ideas de Rejerarquización de la Ciudad y La Plata Patrimonio de la Humanidad.

En la gestión urbana de La Plata el Pasado, el Presente y el Futuro se entrecruzan continuamente. Así, mientras preparaba el tema fueron puestas nuevamente en escena dos propuestas:

- El Aeropuerto, que salvo algunos artículos del Ing. Carlos Rocca estaba en el olvido, aparece retomado en las intenciones del Foro Regional de la Alianza como necesario para un mayor desarrollo económico y social; y

- la Terminal Ferroautomotor en 1 y 44 con acceso subterráneo, ahora apoyada por el Municipio. A pesar de esto, las reflexiones que venía pensando tienen vigencia pues la experiencia muestra que hasta que las obras no se concretan sufren marchas y contramarchas, los anuncios se desvanecen con el tiempo y luego se vuelve a comenzar. Además del salarizado, que si pasó lo hizo tan rápido que nadie lo percibió, hay otras dos falacias que el Gobierno Nacional introdujo en el debate: que no ha crecido la pobreza en el país y que formamos parte del Primer Mundo.

El proceso de globalización implica cambios estructurales vertiginosos y tiene como características fundamentales:

- Un nuevo modelo de poder internacional, con la mundialización del mercado y la conformación de bloques supranacionales, donde conformamos el Mercosur en el área de influencia directa de Estados Unidos;

- la revolución tecnológica, con la aceleración de las comunicaciones y la modificación de las formas de organización de la producción;

- el Mercado como institución central, privilegiando la filosofía y la racionalidad economicistas que se filtran en todos los órdenes de la vida y tiñen incluso la acción en la gestión pública; y

- el crecimiento de la pobreza al quedar entre 1/3 y 1/2 de la población mundial excluida de los beneficios del crecimiento económico actual.

Caen entonces la estructuración interna heredada de los modelos del pasado, el concepto de nación, y las ciudades pasan a vincularse más entre sí que con los territorios interiores. Las políticas urbanas buscan entonces posicionar las ciudades a nivel internacional haciéndolas atractivas a la localización empresaria y presentándolas como prestadoras de servicios. Por ejemplo, Bilbao con su Plan busca reposicionarse en Europa y atraer las miradas con obras otorgadas a Arquitectos de renombre como Norman Foster, Frank Ghery y Santiago de Calatrava. Procesos como este muestran las acciones de planificación e intervención urbana en los países del Primer Mundo. Pero si aquí pretendemos hacer asimilaciones directas y superficiales y olvidamos las etapas previas que en esos países se han cumplido, los logros que en lo social han podido alcanzar, solo estaríamos copiando emergentes, generalmente no centrales en nuestra realidad.

El acento puesto en el transporte y en las infraestructuras marcan una de las diferencias sustanciales entre las ciudades del Primer Mundo y del Tercero. Ambos temas están ausentes o son muy deficitarios en nuestras ciudades. En La Plata hay grandes dificultades para tener un medio de transporte eficiente, económico y accesible a la población, y también falencias de infraestructura, donde en muchos barrios falta el agua en determinadas épocas del año, donde los caños se rompen y pasan meses antes de que se los arregle, donde los desagües pluviales no son suficientes para las lluvias que ni siquiera son las más intensas, donde la provisión de servicios cloacales no cubre la totalidad del área urbana y continuamente encontramos en los diarios las protestas y los reclamos por roturas de cloacas y el agua servida en la vía pública.

Esos temas no suelen aparecer dentro de la agenda de las

obras más importantes para la ciudad.

Sin embargo son cuestiones relevantes y muy necesarias de tener en cuenta cuando se está pensando en densificar la ciudad. El Código vigente y el propuesto plantean una densificación, en la medida que cada uno de los lotes se ocupe con los máximos que permiten los indicadores. Imagínense que pasaría en la ciudad de La Plata si en la situación actual, que ya es deficitaria en infraestructura y en movilidad urbana, la población se incrementara según lo permiten las normas pero sin la provisión de las obras que ajusten la infraestructura a esa mayor demanda. El caos y los problemas se multiplicarían.

El transporte y la infraestructura son temas centrales en la definición de la ciudad. Reflexionemos entonces sobre dos modelos distintos:

Uno es el de las ciudades de Estados Unidos, donde el auto es un objeto principal en toda la organización de la ciudad y el centro de la movilidad urbana. Los videoclips y las películas nos muestran como son esas ciudades. Un distrito de negocios con grandes edificios en el sector central, que queda abandonado en la noche y pasa a ser ocupado por otros grupos sociales que lo transforman en un sitio inseguro. Centros comerciales periféricos accesibles por automóvil y barrios residenciales apartados, conectados por autopistas, en un ambiente ligado al verde y a una vida un poco más al aire libre.

El otro modelo es el de las ciudades europeas. Son más compactas y densas, tienen excelentes sistemas de transporte público, una organización funcional eficiente que no segrega tajantemente las actividades y en ellas se respeta el patrimonio urbanístico y arquitectónico heredado.

Por trazado y concepción la ciudad de La Plata tiene más que ver con las ciudades europeas, aunque no tenga la homogeneidad de tejido que aquellas poseen y que las hacen tan agradables a los que vivimos en ciudades como la nuestra. Aquí prima la heterogeneidad. A la ciudad fundacional con su escala, materiales, tipologías constructivas y alturas el paso del tiempo fue agregando imágenes distintas, no siempre concordantes, y la construcción en altura, no tanto por sus méritos, sino generalmente por la especulación inmobiliaria de tratar de obtener rentas de la tierra sin pensar cual es la mejor ciudad que precisamos para poder vivir.

Si miramos en los años recientes para tratar de proyectar hacia donde va la ciudad del futuro, encontramos que las propuestas están mucho más ligadas al beneficio del automóvil. Se pone el énfasis en las cocheras subterráneas y marginalmente, por más que los discursos digan lo contrario, aparece toda la problemática del transporte público. Puestos a competir es extremadamente difícil que el transporte colectivo sea eficiente y económico si el auto tiene facilidades otorgadas previamente a una reforma del transporte. Al alentar el uso del automóvil no crece el número de pasajeros del transporte público, y por lo tanto tampoco la rentabilidad que posibilite mejores frecuencias de viajes y menor costo de boleto, la utilización de taxis y remises tampoco declina. Por consiguiente no hay posibilidad de mejorar la congestión creciente del tránsito, la contaminación ambiental y la seguridad vial.

Después también están las normativas que restringen la diversión nocturna en el área central, prohibiendo la instalación de locales bailables, con lo cual toda la diversión y el esparcimiento nocturno que sea localizado en la ciudad debe ir a áreas periféricas. Con lo cual los jóvenes de la ciudad son expulsados del centro y deben ir a zonas que no cuentan con transporte, son oscuras y no son las más apropiadas

para esa actividad y para el que no se mueve en automóvil. Las nuevas localizaciones que están en marcha respecto del esparcimiento, con el Showcenter y el Cinema Village, crean un área de nueva centralidad junto a los hipermercados. Centralidad sin residencia pero pensando nuevamente en la accesibilidad por automóvil. Los cines, con una película comenzando cada 15 minutos; locales de comidas; shopping y los lugares de diversión generan un sitio de atracción con una oferta tan grande que debe hacernos reflexionar sobre que puede pasar con el centro de la ciudad si estos emprendimientos son exitosos. El Área Central tiene hoy una gran vitalidad, un uso intenso y sigue siendo representativa de la mayoría de los platenses. Parece entonces que la ciudad del automóvil puede llevar al Área Central a degradarse, a tener locales cerrados, a ser ocupada paulatinamente por la población de menores ingresos que es la que está quedando excluida del modelo, si este modelo sigue teniendo vigencia en el futuro, y a no alcanzar esa imagen de densificación que proponen el Código y la especulación inmobiliaria, volcada entonces a emprendimientos ligados a los consumos de la población con mayores niveles de ingresos: urbanizaciones cerradas, cementerios privados, etc.

Entonces el modelo de la ciudad consolidaría una ciudad fragmentada donde hay una porción de la misma que queda reservada a los sectores de mejores niveles de ingresos que son los que pueden disponer de áreas residenciales periféricas, donde la vivienda unifamiliar se permite, y que pueden llegar con el automóvil a lugares de acceso restringido, con estacionamiento, con seguridad, para poder lograr todo el esparcimiento y el acceso a los bienes y servicios que el Centro de la ciudad ha dejado de brindar en iguales condiciones. Y por otra parte a los estratos que padecen la desocupación, que les cuesta subsistir en la ciudad, va quedando librado al resto del espacio de la ciudad. En esta situación parece que el futuro no tiende a ser bueno para la ciudad y sus habitantes si estos supuestos se dan. Y en lo que hace al patrimonio arquitectónico y urbanístico imagínense que pocas posibilidades habría para su efectiva conservación. Si bien La Plata se presenta como candidata a Patrimonio de la Humanidad en términos de su trazado, todavía hay muchos elementos valiosos en la construcción doméstica, fundamentalmente en el sector céntrico de la ciudad. En todas las manzanas, en cualquiera de esas cuadras, se encuentran porcentajes muy altos de edificios de las primeras épocas y en la presentación no se los está tratando de preservar. Vemos como día a día son demolidos para dar paso a una densificación de inferior calidad. Esto exigiría debatir profundamente si nos da lo mismo que todo aquello desaparezca o si merecería que al menos el nivel municipal preserve ciertas imágenes de lo que fue la ciudad fundacional, no ya como construcciones aisladas sino como sectores que puedan ser testimonio de esa ciudad que fue a principios de siglo.

Volviendo al tema de la movilidad quiero focalizarme en dos cuestiones que tienen que ver con los vínculos hacia el exterior de la ciudad: el Aeropuerto y la Terminal Ferroautomotor. La caracterización socio-económica de los platenses permite definir a nuestra ciudad como de clase media y eso tiñe las posibilidades que tiene la ciudad en su desarrollo, las posibilidades de gasto que tienen los platenses en el marco del mercado como institución central que mediatiza a través del dinero todo el acceso a los bienes y servicios. En ese sentido es donde también entran los criterios económicos del mercado. Indagando que es lo que pasa con el Aero-

puerto se encuentran razonamientos como los siguientes: La ciudad de La Plata no puede tener un Aeropuerto fundamentalmente por dos razones: Una es su cercanía con Buenos Aires con lo cual Ezeiza y Aeroparque están muy cerca y monopolizan toda la actividad de vuelo en la región. Y por otra parte el nivel socio-económico de los platenses hace que no sean usuarios del avión y remiten a las experiencias que intentaron hacer LAPA y LADE cuando operaron desde el Aeropuerto y no llegaban a tener ventas que se acercaran a completar la capacidad de los aviones. Hay una restricción que tiene que ver con los recursos y las modalidades de movilidad de los habitantes de la ciudad. Aquí podemos cruzar lo que explicaba Fernando Gandolfi respecto a que la utopía del futuro en La Plata: siempre fue vista solamente desde lo físico y no desde lo social. Creo que la utopía tendría que asentarse no solamente en pensar los aspectos físicos de la ciudad, no solamente pensar las estrategias de desarrollo en términos productivos, sino también pensarlas en términos de cuales son los beneficios que en la ciudad puedan obtener sus habitantes para que no solamente vivan en un hábitat mejor sino para que también tengan mejores condiciones de ingresos. Esto a su vez, en una sociedad marcada por el mercado, permitiría tener muchas mejores posibilidades de desarrollo y mayores aspiraciones. Les decía que el pasado, el presente y el futuro están mezclados siempre en La Plata. También sobre el Aeropuerto pesa otro tema que viene del pasado. La pista que tiene unos 2550 metros de extensión pierde 400 metros porque se localiza un conjunto habitacional, el barrio Aeropuerto, instalado del otro lado de la Av. 7. Esa imprevisión en la gestión urbana, que permite que se construya un conjunto habitacional en ese sitio sin preservar las zonas con relación a la expansión de la actividad aérea, hace que 400 metros no se pueden utilizar porque están fuera de las normas que rigen la actividad aérea. Con lo cual esa pista queda reducida a 2150 metros. Para vuelos internacionales la longitud de pista necesaria es de 2800 mts. y para vuelos a escala del Mercosur, que es donde tenemos que apuntar en la rejerarquización de la ciudad, se requieren 2600 mts. pues los aviones son más pequeños. Con lo cual esos metros hay que recuperarlos expropiando hacia el otro extremo para poder tener la longitud de pista necesaria.

En términos de que tipos de vuelos son factibles, según los estudios, queda restringido a los que tengan que ver con las cargas perecederas. Con ellas el avión es competitivo respecto a otros medios de transporte.

Entonces el Aeropuerto, para poder funcionar, precisa expropiaciones, precisa alargar la longitud de la pista, precisa mejorar los instrumentos de navegación y todos los elementos de comunicaciones con lo cual los costos demandados son altos. La pista tiene dimensiones en ancho, posee pista de carreteo que es muy importante y tiene posibilidades de

crecimiento que permitirían que pudiera hacerse esa expansión del Aeropuerto. Las posibilidades están, queda por ver como se establecen las prioridades de la inversión pública. Si comparamos los costos que se manejan se acercan bastante a los del techo del Estadio y no es tantas veces más que la continuación de las torres de la Catedral. Entonces cuando pensamos a futuro debemos seleccionar muy bien donde realizamos las inversiones para hacerlas redituables. Mar del Plata cuando está invirtiendo en estos momentos lo está haciendo en sus costas, que tienen que ver con la actividad turística, invierte en el dragado del puerto, que tiene que ver con la posibilidad de comercialización con la actividad marítima. En La Plata todavía se está invirtiendo en obras que no son las que deberían ocupar los primeros lugares en el orden de prioridades.

Para finalizar, y pensando en el futuro de nuestra ciudad, nuestra opción para la localización de la Ferroautomotor es el Predio Ferroviario de Tolosa. Posee gran accesibilidad a la red urbana e interurbana, con salida directa a la Av. 520, muy próxima a 32, y con la 526 que está ampliada y pasa por debajo de la Av. Antártida. Su magnitud permite organizar todo el Centro de Transferencias y amortiguar los impactos negativos en el entorno. Sin tener que realizar los gastos extras de la trinchera y de la Estación enterrada y sin conflictuar aún más la zona de 1 y 44 se libera toda la traza del ferrocarril en el área norte del casco y en el Bosque, el predio y el edificio actual de la Estación, a los que pueden asignárseles nuevos usos. Y frente al argumento de que el transporte ferroviario debe llegar al Centro hay que poner la óptica en quienes son los usuarios. Si pensamos en los platenses, los usuarios vienen de toda la ciudad. Lo que es necesario no es tanto que el tren llegue al Centro sino que haya una muy buena accesibilidad al centro. Entonces, pensando a futuro y en la utopía, por que no tener hoy un tranvía o un trolebús que pueda circular por Av. 1, que permita conectar los puntos de mayor interés para los usuarios externos de la ciudad, que posteriormente sea el subterráneo cuando la ciudad crezca.

Creo que la ciudad del futuro exige que estos temas se discutan hoy, para poder lograr el mayor consenso posible que nos permita elegir ese futuro en lugar de tener que lamentarnos por el que nos suceda por imprevisión ■

*Nota: El presente artículo corresponde a una exposición realizada el día 18 de Junio de 1999 en la Mesa Redonda: LA PLATA: POSIBLES FUTUROS junto a otros miembros del Grupo Carta de Enero en el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires - Distrito 1.*

---

### **Bibliografía**

- AA.VV. El Impacto de la Globalización Económica del Siglo XXI. Letra Buena. Bs. As., 1994  
BORJA, J. y CASTELLS, M. Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Taurus. Madrid, 1999  
CORAGGIO, J. «Consideraciones sobre la planificación urbana posible en los '90» en Carrión, F. (Coord.) Ciudades y Políticas Urbanas. CODEL. Quito, 1992  
HALL, P. Las Ciudades Gigantes. Entrevista. Diario Clarín. Bs. As., Junio 29 de 1998  
MARAFIOTI, R. Cultura Nómadas, Juventud, Culturas Masivas y Educación. Biblos. Bs. As., 1996  
PEREZ LINDO, A. Mutaciones. Escenarios y Filosofías del Cambio de Mundo. Biblos. Bs. As., 1996  
Diversos Artículos y Notas Periodísticas del diario El Día de La Plata