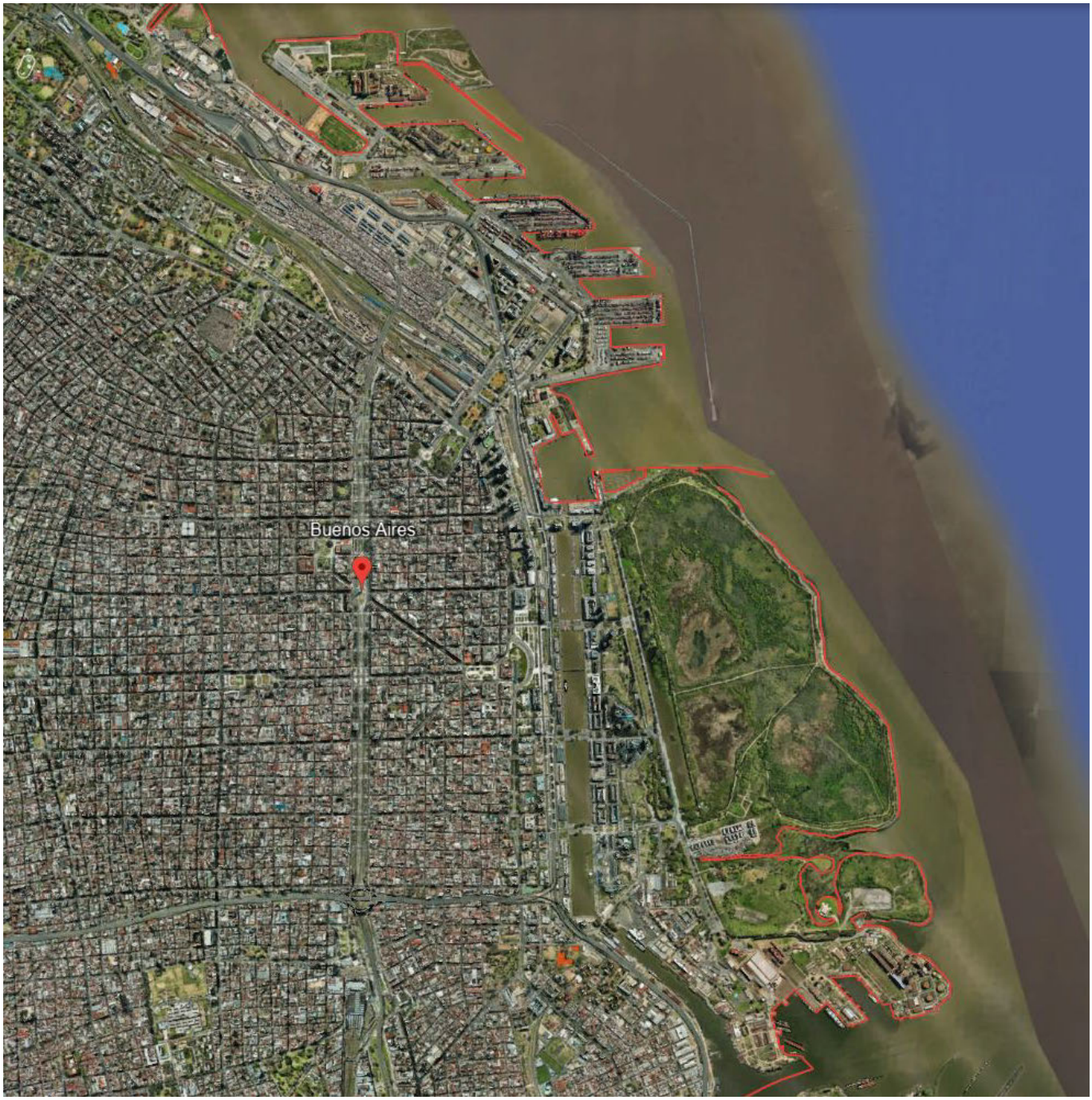
Buenos Aires (Argentina)

Espacio público y refuncionalización en la jurisdicción de Puerto Sur



Emplazamiento

Vista satelital de los ámbitos urbano y portuario en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (Fuente: https://maps.app.goo.gl/peJBcb3TD8tUxVoj9).

Caracterización de la ciudad portuaria

Datos y cifras claves

Dimensión territorial

Superficie total del municipio	20.300 hectáreas
Superficie del núcleo urbano	20.300 hectáreas
Superficie terrestre total del puerto	425,7 hectáreas

Evolución población total de la ciudad

2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
3,072,029 habitantes	3,075,646 habitantes	3,078,836 habitantes	3,081,550 habitantes	3,083,770 habitantes
Tasa de juventud (% población con edad inferior a 15 años)	19,6%% (Año 2021)			
Tasa de envejecimiento (% de población con edad superior a 64 años)	16.4% (Año 2021)			

Condiciones de vida

Principales actividades económicas que proporcionan empleo y riqueza a la ciudad	Productores de servicios financieros e inmobiliarios
Tasa de paro	7,5% (segundo trimestre 2024)

Renta per cápita de la ciudad	$ 233.695 (segundo trimestre 2024)

Actividad portuaria

	2020	**2021**	**2022**	**2023**
Tráfico total anual (t)	7.100.900	7.447.300	7.549.400	6.557.200
Tráfico, por forma de presentación (t) (Año 2023)	**Graneles Líquidos**	**Graneles Sólidos**	**Mercancía General**	
	504.400	600	6.052.200	
Principales grupos de mercancías (Año 2024)	Manufactura en general, Carnes y Cueros, Productos químicos, Combustibles, Autos y Repuestos, Lanas, Algodón y Manufactura, Frutas, Jugos y Bebidas			
Pasajeros (Temporada 2023/2024)	456.776 (cruceros)		1.630.476 (otros) (Fluviales hacia Montevideo/Colonia)	
Empleos directos generados por el puerto (AP + Com. Port) (Enero 2024)	752 (AGP), Aprox. 950 (terminales)			

Breve reseña histórica

La ciudad de Buenos Aires se fundó debido a su estratégica ubicación en el Río de la Plata, que servía como punto de entrada para expediciones en busca de oro y plata. En los siglos XVI y XVII, las naves enfrentaban dificultades para acceder al

puerto debido a la escasa profundidad del río y un banco de arena frente a la ciudad. El fondeadero más cercano estaba en Ensenada, por lo que, tras el cegado del brazo norte del Riachuelo a mediados del siglo XVIII, se buscaron nuevos puntos de fondeo, conocidos como “pozos”. Los barcos de gran calado debían desembarcar en lanchones y luego trasladar mercancías en carretas, lo que generaba problemas durante tormentas.

En 1795, el ingeniero Pedro Antonio Cerviño diseñó un muelle en el Pozo de la Merced, y en 1802, Martín Boneo construyó un pequeño muelle en la zona. Tras la Revolución de Mayo de 1810, se comenzó la consolidación del muelle, que fue terminado en 1817 y luego destruido por tormentas en 1820. A lo largo del siglo XIX, hubo varias iniciativas para construir un puerto, muchas de ellas diseñadas por ingenieros ingleses, pero ninguna tuvo éxito.

En 1852, tras la caída de Rosas, el Consejo de Obras Públicas rechazó doce proyectos de puerto. En 1857, el ingeniero Edward Taylor construyó el muelle de pasajeros y la Aduana Nueva en la Plaza de Mayo, mejorando el desembarco de pasajeros. En 1861, Eduardo Madero, un comerciante que había emigrado a Montevideo, presentó proyectos para un puerto en Buenos Aires, pero sus propuestas fueron rechazadas por Bartolomé Mitre.

En 1871 Luis Huergo, diputado de Buenos Aires, propuso mejorar el puerto natural del Riachuelo, lo que llevó al inicio de las obras en 1876. Estas obras, que incluían el dragado de un canal y la construcción de muelles, fueron exitosas y permitieron que los barcos de ultramar llegaran al puerto.

En 1880, con la federalización de Buenos Aires, comenzaron los debates sobre si continuar mejorando el puerto del Riachuelo o construir uno nuevo en la zona este de la ciudad. El proyecto de Huergo, que defendía la expansión del puerto del Riachuelo, competía con el de Madero, que proponía un puerto en la zona de la Plaza de Mayo. A pesar de las objeciones a las esclusas y el alto costo del proyecto de Madero, en 1882 se aprobó su diseño, y en 1885 se presentaron planos revisados.

Las obras de Puerto Madero comenzaron en 1887 y se completaron en 1898, con la construcción de diques, dársenas y docks. Sin embargo, el puerto rápidamente quedó obsoleto debido al aumento del tráfico y los costos operativos. En 1902, el

ingeniero estadounidense Elmer Corthell propuso un sistema en peine, pero el gobierno no lo aceptó. “En 1902, el ingeniero argentino Luis A. Huergo propuso repensar su propuesta de un sistema en peine que fuera presentada antes, pero el gobierno la rechazó. Finalmente, hacia 1907 se reconsidero la propuesta y se comenzó la construcción de Puerto Nuevo, y en 1919 se completó con cinco dársenas de ultramar”.

Gobernanza de la ciudad y del puerto

La titularidad del puerto

El Puerto Buenos Aires, el principal puerto del país, pertenece al Gobierno Nacional. La titularidad está gestionada a través de la Administración General de Puertos (AGP), el organismo responsable de administrar y planificar los terrenos portuarios. Este puerto cumple un papel fundamental en el comercio y la logística nacional, conectando al país con mercados internacionales. La AGP se encarga no solo de supervisar las actividades económicas dentro del puerto, sino también de garantizar que el uso de estos terrenos públicos se realice de manera ordenada, eficiente y sostenible.

El modelo de gestión del puerto

El modelo de gestión adoptado por el Puerto Buenos Aires sigue el esquema de “Puerto Propietario” o “landlord”. Bajo este modelo, la Administración General de Puertos actúa como un órgano regulador y gestor del uso, la ocupación y la explotación de los terrenos portuarios, que son propiedad pública. Las actividades operativas, en cambio, son realizadas por concesionarios privados. Este esquema permite una combinación entre la supervisión estatal y la eficiencia del sector privado. A través de licitaciones y contratos de concesión, la AGP regula aspectos clave como las tarifas, las inversiones necesarias, y el cumplimiento de normativas ambientales, entre otros.

El modelo de gestión urbana. Organismos

Dentro de la Jurisdicción Portuaria, la Administración General de Puertos es el único organismo con competencias en la gestión urbana. Esto incluye la planificación y el control del desarrollo territorial dentro de los terrenos portuarios. Esta exclusividad genera un contexto en el que las decisiones sobre la infraestructura, la logística y

los espacios públicos portuarios están centralizadas en un único ente estatal.

Relaciones institucionales
La relación entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Puerto Buenos Aires no es particularmente fluida, dado que las jurisdicciones son independientes. Sin embargo, existen excepciones en casos de proyectos de gran envergadura que afectan a ambas partes. Un ejemplo destacado fue la construcción del “Paseo del Bajo”, una obra de infraestructura clave que conectó diferentes puntos de la ciudad y el puerto. Este proyecto requirió una coordinación estrecha y conjunta entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Administración General de Puertos, dado que impactaba tanto en las áreas portuarias como en el tejido urbano circundante. Este tipo de colaboraciones evidencian la necesidad de un diálogo más constante y fluido entre ambas jurisdicciones para promover un desarrollo armónico y sostenible.

Descripción del caso puerto-ciudad

El reto

El reto surge de un convenio entre la Administración General de Puertos (AGPSE) y una empresa de infraestructura ferroviaria, con el objetivo de modernizar el acceso al puerto y su interacción con la ciudad. Este proyecto, localizado en “Isla Demarchi”, plantea el desarrollo del “Paseo Costero Puerto Sur”, una solución destinada a transformar un área de 31.905 m², actualmente degradada, en un espacio accesible y funcional para la comunidad.

Desde el punto de vista económico, el proyecto busca atraer turistas y residentes locales, fomentando el comercio y la actividad económica. El aumento del flujo de visitantes revitalizará la zona, generando empleo e incrementando los ingresos para la AGPSE. Socialmente, se promoverá la integración de la comunidad con el puerto, eliminando barreras físicas y simbólicas. Este espacio público seguro y atractivo será un lugar para el esparcimiento, actividades culturales y eventos comunitarios,

accesible para diversas franjas de la población.

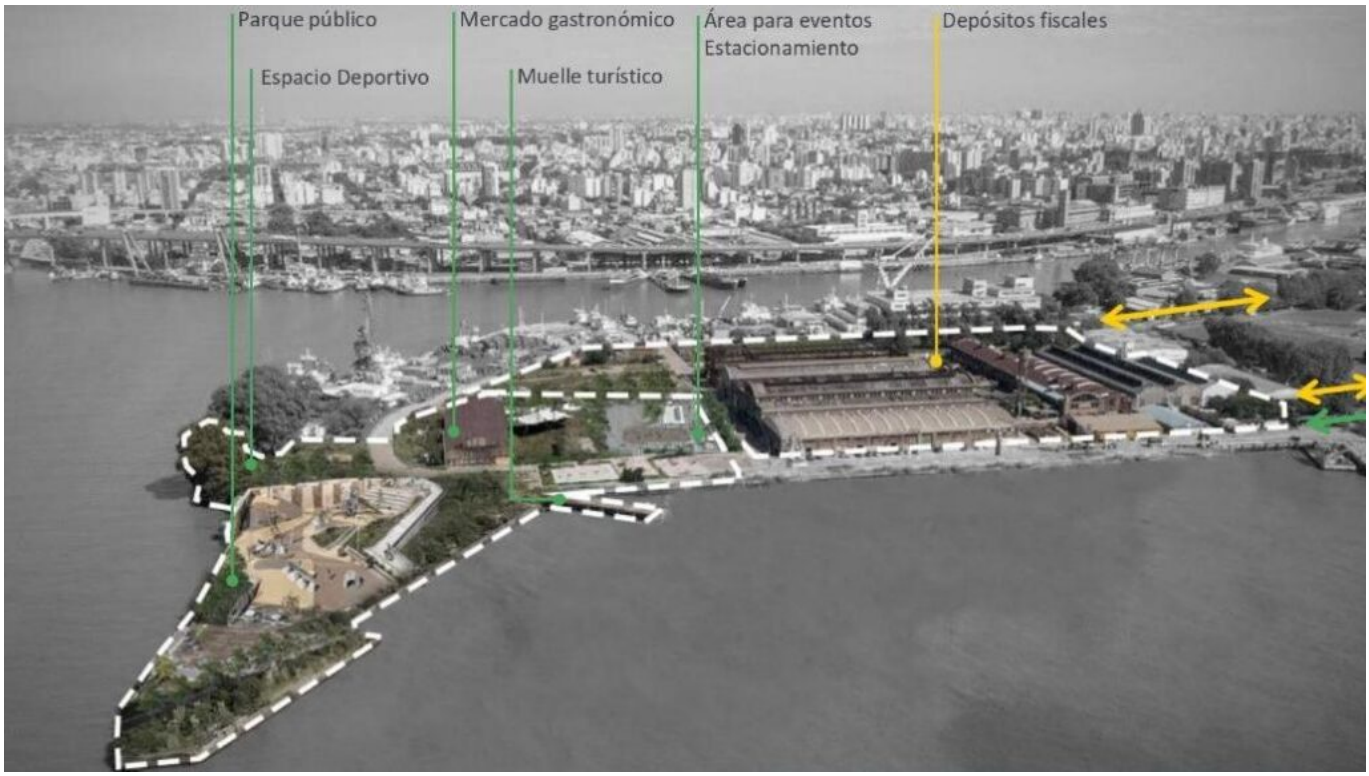


Diagrama de posibles usos en la superficie designada. (Fuente: General Port Administration-AGP).

En términos ambientales, el proyecto contempla el acondicionamiento del paisaje y el acceso a áreas verdes, con un enfoque sostenible a través de iluminación LED y preparación para futuras instalaciones. También se prevén medidas para minimizar la contaminación y fomentar la educación ambiental.

La urgencia de este proyecto radica en el deterioro actual de “Isla Demarchi”, un espacio con gran potencial comercial y recreativo, marginado del desarrollo urbano de la ciudad. Atender esta necesidad permitirá resolver la desconexión entre el puerto y la ciudad, contribuyendo al bienestar de la comunidad y al crecimiento hacia el sur.

El “Paseo Costero Puerto Sur” tiene el potencial de generar impactos positivos en

múltiples ámbitos. Mejorará las infraestructuras y posicionará al puerto para atraer negocios, inversión y turismo, lo que impulsará la creación de empleo y actividad económica. Al ofrecer un espacio inclusivo y de calidad, se fortalecerán los lazos comunitarios, promoviendo un sentido de pertenencia. Además, estos espacios serán idóneos para eventos culturales y actividades que fomenten la integración social.

Recreación de situación. (Autor: Arquitecto Federico Dogodny).



La intervención respeta y promueve la conexión del espacio con el agua, destacando su cuidado y valor. Su enfoque sostenible, con tecnología como la iluminación LED, refuerza el compromiso con el medio ambiente y las tendencias globales.

Este proyecto representa una oportunidad clave para transformar un área degradada en un espacio vibrante y beneficioso para la comunidad y las operaciones portuarias. Además, podría servir como modelo para futuras intervenciones que integren espacios productivos y recreativos, sentando las bases para un desarrollo urbano sostenible y cohesionado.

Reflexiones, soluciones y perspectivas [1]

El caso de estudio tratado tiene que ver con la reconversión de espacios que han dejado -al menos parcialmente- de ser funcionales para la actividad portuaria y, como se demostró en el debate, tiene importantes puntos de conexión con los otros dos casos que analizaban cuestiones relativa al puerto de Buenos Aires.

En este sentido, se concluyó que la urbanización de la Isla Demarchi y la creación de un nuevo paseo peatonal costanero tenía una estrecha relación con el proyecto “Buenos Aires Ribereña”, puesto que si en este último reto se trataba de conseguir una conexión peatonal adecuada entre los barrios de Retiro y La Boca, la Isla Demarchi era parte formalmente de este último barrio. Por todo ello se consideró conveniente que ambos proyectos no fueran diseñados y desarrollados de manera aislada, sino que, pese a existir diferentes Administraciones Públicas involucradas, se intentara trabajar de manera coordinada para dotar de coherencia al conjunto del frente marítimo portuario de la ciudad.

Descendiendo a la problemática concreta objeto de análisis se debatió sobre las fórmulas de colaboración público-privada para el desarrollo de este tipo de proyectos y sobre la importancia de articular correctamente los pliegos concesionales para permitir satisfacer el interés de la Administración, pero a la vez hacer atractiva para el sector privado la inversión. En concreto se planteó la conveniencia de establecer obligaciones de urbanización del entorno a los concesionarios. Asimismo, se manejó la idea -extensible a todo el frente marítimo bonaerense- de la conectividad fluvial como modo de transporte intraurbano, al

modo de los vaporettos venecianos.

En fin, se valoró muy positivamente la opción de mantener edificaciones portuarias en desuso rehabilitándolas y otorgándolas nuevos usos, al tratarse de verdaderos elementos del patrimonio cultural del puerto cuya puesta en valor permite fijar ese elemento portuario en el acervo común del ciudadano porteño.

IMAGEN INICIAL | *Puerto Sur, Puerto de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (Administración General Portuaria-AGP, 2019).*



NOTA

[1] Estas conclusiones constituyen un resumen del trabajo de comparación y discusión de los estudios de caso presentados con motivo del Taller Internacional “Relaciones Puerto Ciudad en América Latina y el Caribe”, que tuvo lugar en Buenos Aires (Argentina) en noviembre de 2024. Se trata de reflexiones desarrolladas por los Directores del Taller -junto con el autor- sobre el reto, las posibles soluciones y las perspectivas vinculadas al estudio de caso específico descrito en esta contribución.
