En Latinoamérica las zonas portuarias siempre han constituido territorios de diversas influencias y contradicciones, fueron por lo general y en sus orígenes, tierras de fundación y colonización; luego un espacio de construcción de identidad social propia e inmigrante; con el paso del tiempo y a través del crecimiento de sus ciudades, sitios de prestigio central; para finalmente y motivado por la superpuesta y diversa organización de actividades e intereses a través de su historia, una zona que espontáneamente ha mezclado la logística, la producción, el comercio de oficinas, el turismo y las residencias, donde la tradición y la modernidad, el patrimonio y la precariedad, pueden coexistir naturalmente, entreverando de modo sofisticado y en el mismo área, la actividad local, nacional, regional y global.

En definitiva, una zona estratégica, que supera comparativamente por su valor de uso y complejidad cultural y económica, a cualquier otro lugar de la Ciudad, desarrollado en base a un sistema de planificación siempre superado por las decisiones políticas. Identificando así y de manera singular a una amplia sede de especialización y de permanente y creciente transformación, que se ha revelado, por diferentes circunstancias, similar en la generalidad de las ciudades latinoamericanas. Lo cual ha provocado en correspondencia a sus procesos de organización, que las zonas portuarias dispusieran de un ritmo discontinuo y no habitual, respecto a los modos tradicionales de ocupación del suelo habitado cualquier otro sitio de la ciudad, generando en muchos casos, sorpresivos y sorprendentes cambios en la ordenación de usos y edificaciones en las áreas de sus cercanías.

De este modo, es importante comprender al actual ciclo, parte de un tiempo donde la gobernabilidad del territorio pareciera depender de una estrategia adaptativa, donde es fundamental atender las pautas de cambiantes procesos económicos relacionados a las condiciones y determinación de la dinámica global y local, lo cual activa propuestas de estímulo de actividades con efectos directos o más sobre el territorio tan trascendentes como las de un proyecto de delineación urbana.

En este sentido, Buenos Aires en Argentina, Montevideo en Uruguay y Asunción en Paraguay, han promovido un fenómeno diverso de consolidación del sus zonas Puerto, generado ello a través de un sistema fluvial y territorial común de

pertenencia, la hidrovía de la Cuenca del Plata, a través de transformaciones y oportunidades de distinto tipo, todas situaciones interesante de observar y comparar como procesos ejemplares de gran impacto social y urbano.

Así en Buenos Aires, Montevideo y Asunción, el futuro de sus zonas portuarias dependerá tanto del valor de la calidad y la cantidad del intercambio comercial internacional, como de la planificación de las mismas en función de las nuevas oportunidades derivadas de la transformación de sus áreas ociosas. Lo cual aporta la posibilidad de diversificar el territorio de actividades, posibilitando: más y mejores espacios para la gestión logística y de negocios, correcta protección e independencia de la movilidad y el transporte y nuevos y originales espacios para la cultura, la residencia y la recreación. Bajo estas condiciones, las Ciudades Puerto de Buenos Aires, Montevideo y Asunción, al asumir y responder a esta suma de exigencias, podrán transformar sus zonas puerto en importantes centralidades sociales, ofreciendo una renovada opción urbana, tanto para la radicación de nuevos usos y usuarios, como para retener, integrar o relocalizar los ya existentes.

Asunción. La unidad del puerto, la franja costera y el centro histórico en marcha

Como consecuencia de adoptar un camino orientado a reformular la localización de su zona portuaria y a su vez redefinir y ampliar los usos en la actual sede portuaria, la Ciudad de Asunción ha dispuesto planificar la calidad y el tipo futuro de ese cambio y a su vez su impacto e influencia territorial, pudiendo lograr así un proyecto adecuado a los nuevos hábitos de la población y también y fundamentalmente la integración urbana de la zona portuaria con el área central y su franja costera.

Para ello el Plan Maestro, ha contribuido a conducir el moderno objetivo de este sitio de la ciudad, a través de la participación de sus habitantes y usuarios, ayudando a definir los objetivos programáticos y de manera asociada las necesidades de gestar un mix de usos donde la administración pública, los servicios, la producción, la residencia, el turismo, la náutica, la cultura y el ocio, constituyan la base principal de este nuevo centro de la metrópolis de Asunción. Por

lo tanto, el Antiguo Puerto ha de transformarse progresivamente en la sede principal de los acontecimientos de una nueva intensidad social, favoreciendo una mejor dinámica ciudadana y a su vez el estímulo principal para la rehabilitación del cercano Centro Histórico.

En esa línea y motivado por la iniciativa y vocación de las autoridades por desarrollar este gran aporte a la ciudad de Asunción, la producción de un Plan Maestro ha sido el eje conductor de las ideas que han guiado el principal fundamento de la nueva zona a crear, el estimulo de los usos y costumbres asunceños, a través de un gran y extenso espacio público ciudadano, el cual determina incluso la forma, intensidad y posición de las actividades futuras de la renovación portuaria y su correspondiente diseño y gestión.

Es por ello que el Puerto de Asunción basa su transformación en un programa de complementariedad entre los tradicionales usos portuarios, logísticos, comerciales y empresarios y los nuevos por crear, turísticos, culturales, residenciales, lo cual ha de caracterizar un diverso orden urbano y con ello la organización de esta zona central y ribereña de la ciudad. En base a estos criterios, la gestión producida en común por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicación de la Nación y el Banco Interamericano de Desarrollo, ya está en marcha y en el inicio de sus obras fundacionales, con un Plan General aprobado por las Autoridades de la Nación y Municipal, y dispone de una Ordenanza Municipal que ha aprobado los nuevos usos y criterios normativos, alentando de ese modo en sus objetivos, una serie de atractivos impactos e influencias de la propia zona de proyecto hacia las áreas cercanía.



Evento de la Fundacion Ciudadela en el Puerto de Asuncion.

Ante esta circunstancia el Plan Maestro para la conformación del Nuevo Distrito Puerto Asunción, se ha desarrollado en base a una serie de decisiones urbanas que favorecen un mayor ensamble social bajo condiciones de integración con su entorno, a partir de mejorar sus vías de movilidad y conectividad general y un espacio público abierto, peatonal y de amplio acceso y goce ciudadano.

La cercanía con el Barrio San Jerónimo, definido por una caracterizada arquitectura y un habitante que ha dado el impulso al barrio, con su trabajo y la defensa de su identidad, es también un actor clave del proyecto, atendiendo políticas de retención y gestión social que eviten un cambio o expulsión de su localización, definiendo por ello, al Distrito Ciudad Puerto de Asunción como una zona claramente identificada para un beneficio multisocial, ofreciendo para ello espacios públicos, museos, zonas de trabajo, residencias, paseos náuticos, áreas educativas, parques ribereños, comercios, áreas de entretenimiento y zonas de transporte, a modo de un moderno

núcleo metropolitano de movilidad de personas, conocimiento, información, eventos, servicios y mercancías, con el fin de dinamizar un nuevo modelo de integración entre la Ciudad y el Puerto.

Montevideo. La ciudad y el puerto en permanente imaginación

El Puerto de Montevideo vive un permanente presente y potencial, donde coexisten un espacio estratégico para el comercio exterior y en red con los principales puntos del servicio y la logística portuaria internacional, entrelazado a una estación turística fluvial de pasajeros y a un centro de valor patrimonial, sitios que por su relevancia conforman la identidad y el paisaje del agua de la Ciudad. Sin embargo ante la ausencia de un orden integral esta zona de Montevideo, dispone de un mapa de aislados y espontáneos circuitos turísticos, no pudiendo consolidar la fusión de sus espacios portuarios y su casco histórico bajo las mismas condiciones de habitabilidad del sistema general local de la ciudad.

Es así que al llegar a Montevideo, siempre se activa la imaginación del como debiera ser ese aporte conceptual y proyectual que pudiese lograr la unión entre la creación, la rehabilitación y la continuidad de tan bello Centro Cívico Central de la Ciudad. Como diseñar sus recorridos para comunicar y mostrar la ejemplar calidad arquitectónica de sus sedes gubernamentales y sus edificios patrimoniales, sus sencillos y estéticos paseos y espacios gastronómicos emblemáticos, sus caracterizados monumentos y la infraestructura y estación portuaria, al fin de exponer su gran valor e identidad, su cultura ciudadana y el valor de tan extenso y diverso circuito a borde del Río de la Plata. El Centro Cívico de Montevideo siempre propone imaginar un proyecto especial de revitalización, a través del diseño de un especial espacio público, que amplíe la peatonalización del área central hacia el Puerto, transformando y dando un valor diferencial a tan excepcional paseo, un siempre imaginado circuito peatonal, que nos debiera llevar a través de un continuo paso a paso al Casco Antiguo, transformado ahora en un Distrito Central Especial, donde el reciclado del uso de los edificios, debiera ser la gran consigna para dar lugar a la invitación al ciudadano jóven a residir allí.



El mercado del puerto en Montevideo.

Inundar el Casco Histórico de Montevideo de jóvenes y sus hábitos, debiera ser la consigna. Como en París el Marais, el Friedrichshain, el barrio underground de Berlin o el Born en Barcelona, Montevideo y el Casco, podrían sumar funciones de pequeñas y medianas empresas de profesionales y residentes, junto al tradicional mercado, más galerías, museos, universidad, tiendas y locales de gastronomía, fusionando los hábitos de ese nuevo habitante, con el movimiento del turismo y la zona portuaria, permitiendo que la típica estación de barcos turísticos redefina su sitio a través de un especial diseño, con el fin de transformar al Puerto de Montevideo en un nuevo punto de encuentro, dando identidad a la tradición y al patrimonio y también a la modernidad de la Ciudad.

También es imaginable que el Paseo Ribereño del Puerto, sea la sede del centro de las modernas actividades de Uruguay, para luego y a través de toda la rambla al río comenzar un camino hacia la ciudad entre un paisaje de un extenso horizonte de aguas y otro intenso de arboles, hasta llegar al gran parque de la Ciudad junto al rio y sus playas.

La propuesta que uno siempre imagina al llegar a Montevideo, potencia la tradición de la ciudad, simultáneamente y de modo integral con un Nuevo Distrito Ciudadano y Portuario, proponiendo un lugar emblema al conformar un gran espacio de encuentro e integración, con originales atributos definidos por su paisaje y su estética a modo de un fantástico mirador entre aguas.

Buenos Aires. Un espacio cultural frente al Río de la Plata

El Distrito de las Artes representa para la zona costera portuaria sur de Buenos Aires la creación de una nueva sede de actividades sociales, un gran impacto transformador para tan excepcional geografía urbana y también la presencia de un estratégico espacio para que artistas y creadores dispongan de un moderno sitio para producir y difundir su actividad.

Para ello la redefinición del territorio sur del área portuaria de la ciudad, con un área de gestión especial definida como el Distrito de las Artes, está logrando a través de la potencia, la imaginación, el trabajo y la historia de la industria cultural del arte y la construcción de una moderna plataforma, abierta a la producción expositiva, de conferencias, formal o experimental de artes visuales, teatro, cine y animación a la resignificación del paisaje urbano y la arquitectura patrimonial existente, a través de la modernización de las instalaciones de edificios industriales, depósitos o usinas, reciclados ahora en museos, sede de convenciones, galerias, ferias o residencias de artistas.



El Distrito de las Artes en Buenos Aires.

La notable decisión de la operación propuesta en el Distrito de las Artes, expresa entonces la organización de una nueva identidad sobre el territorio, promoviendo un proyecto que represente una zona estratégica de ideas, funciones y simbolismos, donde creadores y público local, nacional e internacional, comparten su conocimiento y experiencias en torno a la renovación de un área interfase entre la Ciudad y el Río.

Así, el objetivo a cumplir a través de la gestión cultural es la de permitir el desarrollo de una operación sustentable entre el presente y el futuro orden urbano de esta zona portuaria de Buenos Aires, la cual estará caracterizada por el moderno impacto social que ha de ocurrir gracias a cuatro aspectos esenciales del plan: el movimiento cultural, el medio ambiente, la arquitectura y el urbanismo.

En ese sentido, el proyecto tiene como principal premisa interconectar un renovado ambiente natural costero a borde del Río de la Plata, con el tejido urbano sur de la ciudad, orientando de este modo una mayor relación entre ambas márgenes costeras, gracias a un acontecimiento que supera, por la influencia de su actividad, el específico espacio donde se desarrolla.

En función de ello la idea de plan se enmarca en la premisa de asegurar la protección del patrimonio industrial existente a través de la elaboración de un programa de usos y actividades que facilite y oriente la restauración de aquellos sectores que hoy están degradados, revalorizando la fisonomía del lugar y los usos y costumbres de la zona.

Con ese fin, el principal concepto de la estrategia de gestión se centra en la organización de la dinámica de acción, convocatoria y programación, a modo de un diverso y emblemático paseo público, que ordena su mapa de edificación y movimiento en función de sumar actividades que en simultáneo han de modificar el lugar.

En base a estas pautas y a fin de lograr la eficiencia de los movimientos y de la seguridad general, el ingreso al área contará con dos frentes de accesos, uno desde la orientación Norte – Sur interconectado hacia y desde la calle Brasil y la Avenida España y la Costanera Sur.

La influencia del Distrito de las Artes, tiene también la capacidad de promover la unidad Este – Oeste del frente costero a través de Dique 0 que deriva desde Puerto Madero hacia la Dársena Sur y el barrio de la Boca vinculando ambos lados de la ciudad. Una suma de usos y significados superpuestos a una plataforma para la producción y promoción de la industria cultural.

Y este es el signo vital del Distrito de las Artes, un amplio espacio de renovación urbana, el cual ha sido diseñado análogo a un paseo público influenciado por la naturaleza costera y su patrimonio arquitectónico, garantizando que la intervención sobre el territorio proyectado permita acceder a diferentes circuitos de excepcionales visuales hacia el Río de la Plata, transformando un sector del área

portuaria de Buenos Aires en un moderno espacio para la producción cultural.

Más información

Proyecto de Reconversión del Puerto de Asunción y oficinas del Gobierno

https://www.youtube.com/watch?v=kNXgq2_MXIA

Recorrimos la Ciudad Vieja y conocimos los orígenes de Montevideo. Un paseo al pasado en que se respira el espíritu del centro político y económico del país

https://www.welcomeuruguay.com/montevideo/citytour-ciudad-vieja.html

Distrito de las Artes. El proyecto que promueve la inversión en Artes Visuales y Escénicas de la Ciudad

https://www.buenosaires.gob.ar/distritodelasartes

Head image: Las capitales de la Cuenca del Plata.