Comodoro Rivadavia (Argentina)

Revitalización de áreas abandonadas en la interfaz puerto-ciudad



Emplazamiento

Vista satelital de los ámbitos urbano y portuario en Comodoro Rivadavia. (Fuente: Modificado de Google Earth ™).

Caracterización de la ciudad portuaria

Datos y cifras claves

Dimensión territorial

Superficie total del municipio	54.820 hectáreas
Superficie del núcleo urbano	5.590 hectáreas
Superficie terrestre total del puerto	32 hectáreas

Evolución población total de la ciudad

2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
210.459 habitantes	215.042 habitantes	217.000 habitantes	219.235 habitantes	230.000 habitantes
Tasa de juventud (% población con edad inferior a 15 años)			20% (Año 2023)	
Tasa de envejecimiento (% de población con edad superior a 64 años)			13,2% (Año 2023)	

Condiciones de vida

Principales actividades económicas que proporcionan empleo y riqueza a la ciudad	Industria Petrolera, Pesca, Ganadería Ovina, Comercio y Servicios, Turismo
Tasa de paro	3,6%* (Año 2024) * Comodoro Rivadavia y Rada Tilly

Renta per cápita de la ciudad	USD 454

Actividad portuaria

	2020	**2021**	**2022**	**2023**
Tráfico total anual (t)	8.303.603	8.260.280	8.691.603	8.198.072
Tráfico, por forma de presentación (t) (Año 2023)	**Graneles Líquidos**	**Graneles Sólidos**	**Mercancía General**	
	7.890.000	N / A	308.072	
Principales grupos de mercancías (Año 2023)	Hidrocarburos (petróleo crudo o combustibles), Productos de la pesca			
Pasajeros (Año 2023)	N / A		N / A	
Empleos directos generados por el puerto (AP + Com. Port) (Año 2023)	40 (Autoridad Portuaria), 500 (en forma indirecta)			

Breve reseña histórica

La historia de Comodoro Rivadavia está estrechamente vinculada al desarrollo industrial y petrolero de Argentina. Fundada el 23 de febrero de 1901 por Francisco Pietrobelli, la ciudad surgió como un punto estratégico para el transporte de productos desde la Colonia Sarmiento. Su nombre honra al Comodoro Martín Rivadavia, quien llegó en 1890 en la corbeta “La Argentina” durante una misión exploradora.

El descubrimiento de petróleo en 1907 marcó un hito crucial, transformando a Comodoro Rivadavia en la “Capital Nacional del Petróleo”. Este hallazgo impulsó un rápido crecimiento económico y demográfico, atrayendo a trabajadores y empresas para la explotación de hidrocarburos.

El Muelle Maciel construido en 1908 en el Puerto de Comodoro Rivadavia.



En 1908 se construyó el Puerto Maciel, el primer muelle de la ciudad, que facilitó la exportación de productos y la importación de suministros necesarios para la industria petrolera. Sin embargo, su estructura de madera pronto mostró la necesidad de una infraestructura más robusta. En 1923 comenzaron las obras para mejorar y expandir el puerto, estableciendo el Puerto de Comodoro Rivadavia en su ubicación actual.

Desde la década de 1930, el puerto comenzó a operar formalmente, aunque no estaba completamente terminado. La habilitación de la Ruta Nacional N°3 y el cierre del ferrocarril redujeron su exclusividad como medio de transporte. Además, el puerto cedió tierras para el desarrollo urbano, perdiendo espacios logísticos.

En 1996 se inauguró oficialmente el puerto como se lo conoce hoy, incluyendo un muelle pesquero y otro de ultramar. La ampliación del muelle de ultramar, inaugurada en octubre de 2017, extendió el muelle a 288 metros, permitiendo el atraque de buques de gran porte.

El puerto sigue siendo un centro logístico crucial para la región patagónica, facilitando el comercio y apoyando tanto a la industria hidrocarburífera y pesquera como a nuevos proyectos de energía renovable.

Gobernanza de la ciudad y del puerto

La titularidad del puerto

En Argentina, los puertos dejaron de ser administrados por el Estado Nacional y pasaron a ser gestionados por las provincias a partir de 1992. Este cambio se produjo bajo el gobierno de Carlos Menem, mediante la Ley Nacional de Puertos N° 24.093 y el decreto 817/92. Este proceso de descentralización permitió a las provincias asumir la propiedad y administración de los puertos, facilitando una gestión más local y adaptada a las necesidades específicas de cada región.
El Puerto de Comodoro Rivadavia adquirió el formato de un ente público no estatal a partir del 1 de octubre de 1998. Esta transformación se realizó bajo la Ley N° 3755 de la Provincia de Chubut. Desde entonces, la Administración Portuaria del Puerto de Comodoro Rivadavia ha gestionado el puerto local y tiene todas las facultades sobre los espacios terrestres y marítimos de su jurisdicción.

El modelo de gestión del puerto

De acuerdo a la clasificación del Banco Mundial, el Puerto de Comodoro Rivadavia ha adquirido un modelo de gestión tipo “landlord port”. Al ser propietario de las tierras, muchas son concesionadas y arrendadas para generar ingresos. Actualmente, los arrendatarios son empresas pesqueras, de servicios portuarios y organismos nacionales y provinciales. Los servicios de practicaje, remolque, amarre, estiba y transporte son brindados por el sector privado.

El modelo de gestión urbana. Organismos

La ubicación del puerto hace que su vinculación espacial con la ciudad sea obligada por encontrarse en su hinterland. En el territorio portuario, el estado municipal no puede ejercer su competencia. Fuera de los límites del puerto, la municipalidad de Comodoro Rivadavia administra el territorio en todas sus facetas. La presión por avanzar sobre los territorios portuarios es permanente, aunque varía según la gestión municipal.

Relaciones institucionales

Actualmente, no existe un modelo de gobernanza u organismo específico que reúna al puerto y la ciudad. Las interacciones entre ambas instituciones dependen de las personas y varían con las gestiones. El puerto puede conformar un consejo asesor con un representante de la ciudad, pero no está operativo. La ciudad no involucra al puerto en organismos mixtos como Comodoro Conocimiento, Comodoro Deportes y Comodoro Turismo. Las reuniones con el municipio son puntuales para temas específicos o ante la visita de buques de interés colectivo.
Según la tipología de Miguel Ángel de Marco (2020), el vínculo se define como una Ciudad Puerto, funcionando como dos sistemas que interactúan con bajo o nulo grado de integración o gobernanza.

Descripción del caso puerto-ciudad

El reto

Dentro del territorio portuario, existen zonas con distintos grados de restricción de ingreso para los ciudadanos, debido a la distribución de actividades y usos del suelo, así como a las restricciones impuestas por el Código PBIP. Este código, adoptado en 2002 por la Organización Marítima Internacional (OMI) tras los ataques del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, establece medidas de seguridad para proteger los buques y las instalaciones portuarias.

La evolución del puerto y el crecimiento de la ciudad han generado diversas

interfaces espaciales. Un recorrido a pie por los límites puerto-ciudad revela conexiones con el paseo costero, zonas comerciales, culturales, recreativas y el frente costero.



Distintas zonas de interfaz entre puerto-ciudad y accesos dentro del territorio portuario. (Fuente Puerto de Comodoro Rivadavia).

La playa costanera es muy utilizada por la población durante todo el año para actividades deportivas y recreativas como vela, kayak, natación en aguas abiertas, pesca y paseos. Sin embargo, desde la playa, el puerto presenta un aspecto de abandono, con barcos e infraestructuras fuera de uso, como el galpón del astillero y muros de protección deteriorados. Esta imagen lleva a los ciudadanos a percibir el puerto como inactivo y cuestionar la legitimidad de sus tierras y su impacto en el desarrollo urbano.

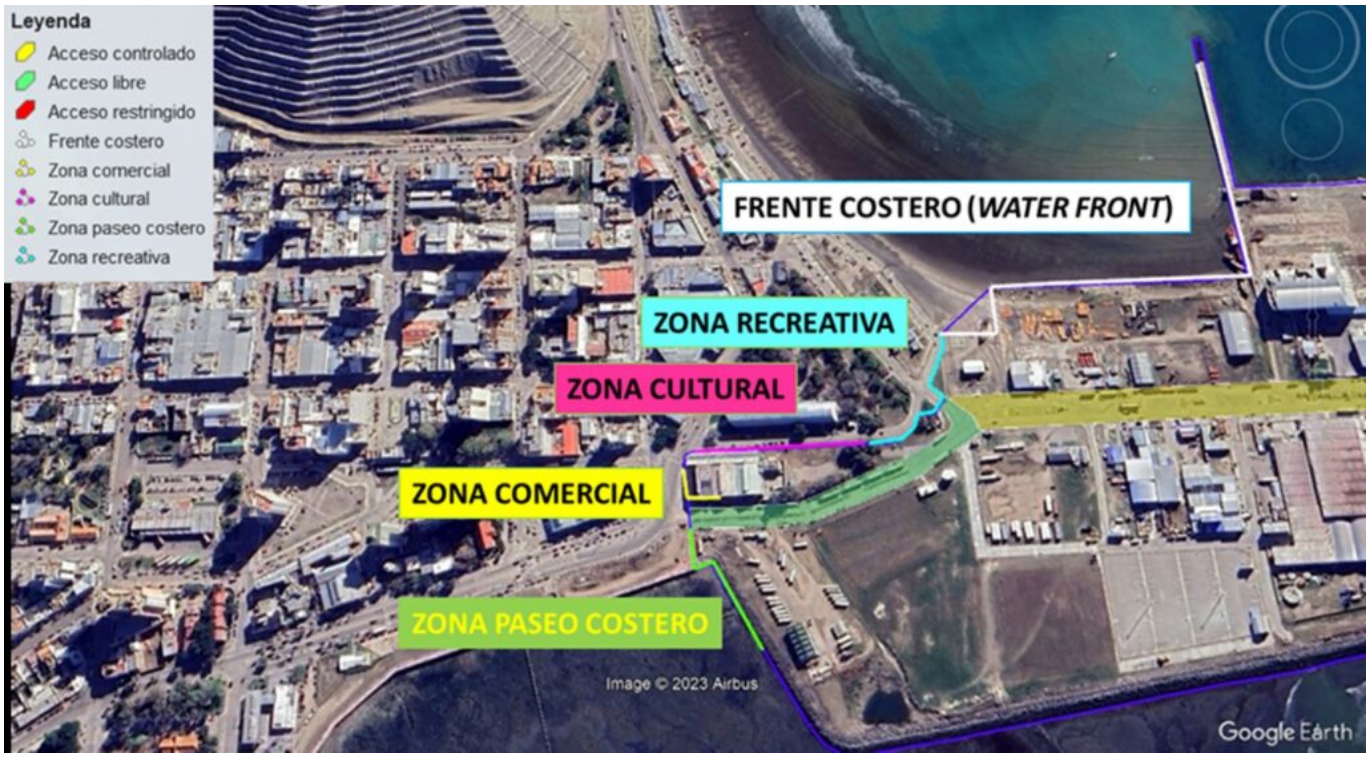
El reto es mejorar la interfaz puerto-ciudad en el frente costero para que la ciudadanía disfrute de las actividades de esparcimiento, mejore la imagen del

puerto, se mantenga la legitimidad de los espacios portuarios y se mejoren los aspectos socioambientales y de seguridad. Resolver esta situación es urgente debido a los riesgos de contaminación por los barcos abandonados, los peligros físicos para las personas y el impacto visual negativo en el entorno natural.

Para abordar este problema, se propone una colaboración integrada entre la ciudad y el puerto, con una visión centrada en el mejoramiento integral del área para el beneficio de todos. Las medidas propuestas incluyen:

- Retiro de barcos abandonados.
- Mejoramiento del frente costero con infraestructura adecuada.
- Creación de un paseo peatonal en las áreas de defensa costera abandonadas.
- Mejoramiento de la infraestructura del astillero.
- Construcción de una rampa para embarcaciones deportivas.

Concretar este proyecto podría traer múltiples beneficios, mejorando la integración puerto-ciudad y estableciendo mecanismos de trabajo conjunto. A diferencia de la historia del puerto, se evitaría la entrega de tierras portuarias al municipio, mejorando los territorios portuarios para el beneficio de la ciudad y sus habitantes.



Interfaces entre el puerto y la ciudad de Comodoro Rivadavia. (Fuente Puerto de Comodoro Rivadavia).

Reflexiones, soluciones y perspectivas [1]

Al igual que el caso de Puerto Madryn, la de Comodoro Rivadivia es una historia de una ciudad creada alrededor de un puerto, en este caso a partir de principios del siglo XX, en la que la percepción de la población respecto de la actividad portuaria es negativa, en parte por su desconocimiento, en parte por la percepción de las instalaciones portuarias como limitadoras del desarrollo urbano.

Asimismo, como se pudo atestiguar en otros casos de estudio, surgían problemas ajenos en principio a la Administración Portuaria -en este caso la ausencia de un sistema integral de saneamiento y depuración de aguas residuales- que perjudicaban la imagen del puerto.

En este sentido, en el debate se propusieron diversas fórmulas de colaboración con las Administraciones Locales y Provinciales, para que estas se responsabilizaran de las competencias que legalmente tienen atribuidas en materia de saneamiento y medioambientales, así como para su colaboración en la financiación de infraestructuras en el interfaz puerto-ciudad, permitiendo a la ciudadanía acceder a un waterfront de calidad tanto ambiental como urbanística.

También se incidió -al igual que en otros retos tratados en el taller- en la conveniencia de involucrar al sector privado en la financiación o desarrollo de iniciativas que mejoraran las relaciones entre el puerto y la ciudad, bien a través de fórmulas denominadas de “obras por impuestos” incluidas en los correspondientes pliegos concesionales, bien traducidas en actuaciones de las políticas de responsabilidad social corporativa de las propias empresas.

IMAGEN INICIAL | *Costanera de Comodoro Rivadavia, una interfaz que testimonia*

la conexión puerto-ciudad. (© Fabián Suárez, 2024).

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.
