

**¿C**ómo pensar el puerto de Buenos Aires? Desde hace varios años, los puertos de las ciudades metropolitanas son objeto de renovados interrogantes. ¿Cómo adaptar los equipamientos urbanos a las nuevas exigencias del transporte de carga y del transporte de pasajeros? ¿Cuales son los beneficios y los inconvenientes que resultan de conservar o reubicar los puertos localizados en las grandes ciudades? ¿Cómo plantear estas transformaciones desde miradas integrales que tengan en cuenta los aspectos funcionales, económicos y socio-territoriales? Esos temas, son visualizados desde perspectivas muy diferentes -por los funcionarios, los operadores de carga, los ingenieros de transporte, los empresarios del turismo y los habitantes- tratados una y otra vez en los foros de especialistas que intentan establecer acuerdos en relación a las políticas a adoptar en cada una de las ciudades. Políticas, que, como ya sabemos, no son tributarias solamente de la racionalidad técnica ni de la voluntad de los gobiernos, sino de los delicados equilibrios y consensos que resultan de las negociaciones entre los actores involucrados.

Desde ese controvertido panorama de cuestiones, nos interesa presentar unos muy breves comentarios que remiten a las dimensiones urbanísticas y regionales que creemos habría que tomar en consideración a la hora de analizar el destino del Puerto de Buenos Aires.



*La costa vista desde el río. (Elaboración propia)*

## **La ciudad y el río**

En Buenos Aires, al igual que en otras ciudades portuarias, los equipamientos técnicos y las actividades recreativas se disputaron los espacios costeros. Cabe recordar que el Antiguo Puerto Madero, se construyó con el modelo de diques a fines del siglo XIX y si bien contribuyó a construir el frente de la ciudad capital, símbolo de la Argentina en el ciclo agroexportador, sus instalaciones quedaron

obsoletas al poco tiempo. Fue reemplazado, por su incapacidad de adaptación, por el Puerto Nuevo, inaugurado en 1928, donde siguen operando los transportes marítimos de carga y de pasajeros, ocupando un enorme territorio con altísimos costos operativos y urbanísticos. Así, actualmente el puerto presenta severas insuficiencias de espacios terrestres y solo dos posibilidades de expansión: hacia el interior del puerto con el relleno de dársenas, y avanzando sobre el río frente a la escollera de protección. Por otra parte, la constitución de la Corporación Antigua Puerto Madero a cargo de la operación de desarrollo de las 170 hectáreas de Puerto Madero, ha sido determinante en la evolución del área central y el futuro del Puerto, marcando un claro límite urbano para su expansión.



*La costa vista desde el río. (Elaboración propia)*

Cabe recordar que el conjunto portuario de carga de Buenos Aires está conformado por las instalaciones del Puerto Nuevo, Dársena Sur en la boca del Riachuelo y Dock Sud (que en realidad pertenece a la Provincia de Buenos Aires, pero se lo identifica como parte del Puerto de Buenos Aires) que operan como fronteras del área rehabilitada. En ese sentido, esa serie de diques, dársenas, canales e instalaciones configuran un amplio territorio “técnico”. El Puerto Nuevo se ha especializado en el movimiento de cargas transportadas en contenedores, si bien existen instalaciones destinadas al movimiento de granos y combustibles. Por un lado, no es difícil ver que esta enorme infraestructura quedó “sitiada” por el crecimiento de la ciudad, por la densidad de las actividades centrales, por las condiciones operativas, cuando su desarrollo, y capacidad de adaptación a las nuevas tecnologías, es cada vez más restringido. Por otro lado, es de considerar además, los costos urbanísticos que resultan del controvertido circuito de transporte de carga y de los enormes depósitos de maquinarias y contenedores en el corazón de la ciudad, entre otras cuestiones.

Si miramos el mapa del frente costero de Buenos Aires, no es difícil ver que esos playones y diques de carga y descarga obstaculizan las comunicaciones entre las

costaneras norte y la sur que reúnen muy diversos equipamientos y espacios de ocio y recreación.

## **El sistema portuario metropolitano y regional**

En forma simétrica, y a casi dos décadas de iniciado el siglo XXI, es imposible pensar el Puerto de una ciudad escindido de las redes metropolitanas y regionales.

En el arco metropolitano sobresalen cuatro puertos por su importancia estratégica, sus tráficos y sus volúmenes de transferencia: Buenos Aires, Dock Sud, La Plata (Ensenada) y Zárate-Campana. Cabe señalar, asimismo, la terminal especializada en la recepción de LNG (gas natural) emplazada en Escobar sobre la margen derecha del Río Paraná de las Palmas. Ciertamente, el puerto de cargas de Buenos Aires (incluyendo los equipamientos de Dock Sud), a pesar de las desventajas de tenor operativo que resultan de la escasa profundidad en el canal, los altos costos en el mantenimiento y las limitaciones en la infraestructura de muelles ha sido, durante años, el principal puerto de Argentina para la exportación y la importación. Sin embargo, a escala regional, su relevancia fue disminuyendo como puerto de exportación, en la medida que otros puertos como los de Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca o Quequén fueron ganando jerarquía. Al mismo tiempo cuando el Mercosur parecían prometer un futuro de integración con otros países, se repensaron las funciones de los puertos como nodos de una red de mayor alcance. Más allá del devenir de los organismos regionales, es inevitable inscribir el Puerto de Buenos Aires dentro del vasto sistema fluvial del Plata que interconecta la Argentina con otros cuatro países sudamericanos: Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay.



*La costa vista desde el río. (Elaboración propia)*

Por otro lado, el Puerto de Buenos Aires comparte con Dock Sud, La Plata y Zárate-

Campana, por localización, el frente costero metropolitano. El conjunto se presenta como un sistema de puertos especializados, “de hecho”. Sin embargo no existe una organización jurídico-administrativa que fije políticas, regule y sobre todo contribuya a conformar una red. Una organización metropolitana que, recuperando la especificidad de cada puerto, refuerce el rol administrativo del Puerto de Buenos Aires y sus funciones como puerto fluvial de pasajeros, de cruceros y deportivo. En ese contexto, la discusión de si debe existir o no un puerto de aguas profundas puede planterarse sobre otros criterios.

La reciente propuesta e inicio del proceso legal para el traslado del dominio del Puerto a la CABA, que hoy está en manos del Estado nacional, abre una última reflexión. Esta tiene que ver con la necesidad de superar el problema de la “propiedad”, al que debería anteponerse un acuerdo Ciudad-Nación sobre el destino del Puerto dentro del esquema del comercio internacional.

En la evaluación de la permanencia o del traslado de Puerto Nuevo, de la readecuación o refuncionalización, en los planes que se interrogan ¿qué tipo de puerto queremos para Buenos Aires?, la consideración de la red portuaria metropolitana, y su inscripción regional, no parece un tema menor.

### **El borde costero como oportunidad**

La vieja idea de un borde recreativo compitió siempre con las funciones portuarias que se fueron aislando con las operaciones inmobiliarias y una serie de intervenciones desarticuladas sobre los sucesivos territorios que se fueron ganando al río. No obstante, la oposición tradicional “rentabilidad urbana vs pérdida de recursos”, ligada a la presencia del puerto, no siempre contempla los verdaderos alcances de una política de desarrollo que por su complejidad no puede resolverse en ecuaciones polares. En ese sentido, tal vez, sería deseable que una perspectiva urbanística razonada considere las vinculaciones de la ciudad y el río desde una visión estratégica signada por la consideración de la complejidad del territorio, tomando en cuenta las múltiples temporalidades, escalas y actores que intervienen, no esté ausente a la hora de la toma de decisiones sobre el puerto.



*La costa vista desde el río. (Elaboración propia)*

Iniciamos este texto, recordando los interrogantes tradicionales, acerca de los beneficios y los inconvenientes que resultan de los puertos localizados en las grandes ciudades, acerca de qué tipo de red portuaria requieren las regiones para su desarrollo, y más específicamente, reflexionando acerca de que puerto es posible para Buenos Aires, que “cosas pueden quedar” y “cuales desplazarse”. En el marco de un debate técnico-político, estas reflexiones intentan colocar en las agendas algunos temas que, correctamente planteados, podrían contribuir a restituir las controvertidas relaciones entre el puerto, la ciudad y la región. Partiendo de la posibilidad de relocalizar parte de la funciones actuales de las terminales de carga en el conjunto metropolitano de puertos y adecuar las importantes instalaciones existentes de Puerto Nuevo al destino de puerto fluvial de pasajeros, puerto de cruceros y puerto deportivo, se podría generar un sistema de puertos metropolitanos administrado, en forma conjunta, por la Nación, la Provincia y la Ciudad. El propósito de estas ideas es poner los terrenos del Puerto Nuevo en la agenda reflexionando sobre los puertos y el transporte de carga regional, sobre el frente costero de la ciudad y sobre la necesidad de generar espacios que no estaban antes.

Así planteado, y dada la multiplicidad de experiencias internacionales, parece un proyecto factible....

Este trabajo es fruto de las experiencias recogidas en el Taller de Economía Urbana UTDT. “El Puerto de Buenos Aires y su relación con el Área Central”, 2000; el libro Territorios, Proyectos e Infraestructuras para el AMBA. “El Puerto Nuevo, los sistemas metropolitanos y los espacios públicos”, 2012; el “Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires”, 2013. Además de los numerosos aportes de profesionales independientes especialistas en la temática.

*Head Image: La costa del río desde Zárate a La Plata. (Elaboración propia)*

*Aquí por entero y en mayor calidad:*

