



## **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

<b>Superficie total del municipio</b>	52.800 hectáreas
<b>Superficie del núcleo urbano</b>	35.000 hectáreas
<b>Superficie terrestre total del puerto</b>	Aprox. 110 hectáreas

#### Evolución población total de la ciudad

2019	2020	2021	2022	2023
1.318.755 habitantes *	N / D	N / D	N / D	1.318.755 habitantes *
<b>Tasa de juventud</b> (% población con edad inferior a 15 años)			18%** (Año 2023)	
<b>Tasa de envejecimiento</b> (% de población con edad superior a 64 años)			16%** (Año 2023)	

\* Último dato oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE), Censo 2011.

\*\* Total de Uruguay (datos Censo 2023). No se dispone de datos específicos para la ciudad de Montevideo en este momento.

### Condiciones de vida

<b>Principales actividades económicas que proporcionan empleo y riqueza a la ciudad</b>	Comercio, Transporte y Almacenamiento, Información y Comunicaciones, Servicios financieros, Actividades profesionales y Arrendamiento, Salud, Educación, Actividades inmobiliarias y otros servicios
<b>Tasa de paro</b>	N / D (en general se percibe baja)
<b>Renta per cápita de la ciudad</b>	\$33.706 en pesos uruguayos (Año 2024)

### Actividad portuaria

	2020	2021	2022	2023
<b>Tráfico total anual (t)</b>	14 Millones	18 Millones	17 Millones	18 Millones
<b>Tráfico, por forma de presentación (t) (Año 2023)</b>	<b>Graneles Líquidos</b>	<b>Graneles Sólidos</b>	<b>Mercancía General</b>	
	N / D	3.394.550 toneladas	2.580.930 toneladas	
<b>Principales grupos de mercancías (Año 2023)</b>	Carne, Granos, Fertilizantes, Chips de madera, Celulosa, Vehículos			
<b>Pasajeros (Año 2023)</b>	237.628 (cruceiros)		575.647 (otros)	
<b>Empleos directos generados por el puerto (AP + Com. Port) (Año 2023)</b>	Aprox. 5000			

### Breve reseña histórica

El proceso fundacional de la ciudad de Montevideo se sitúa entre 1724 y 1730, como una plaza fuerte junto al puerto, situado en la ribera norte del Río del Plata en la costa este de

América del Sur. Durante ese período comenzó también su etapa de colonización con la llegada de familias, mayormente españolas, que veían en esta ciudad una oportunidad para desarrollarse.

Desde su creación la ciudad ha evolucionado impulsada en un principio por el intercambio de productos agrícolas y ganaderos. Con el crecimiento de la ciudad, el puerto se transformó en la principal vía de acceso de Uruguay al comercio internacional.

Durante el siglo XIX, Montevideo fue testigo de importantes cambios, incluida la independencia de Uruguay en 1825. En esta época el puerto se consolidó como el motor económico del país, facilitando la exportación de carne, lana y otros productos. La infraestructura portuaria se amplió y modernizó, adaptándose a las demandas del comercio creciente.

Un punto de inflexión en la historia reciente del puerto ocurrió en 1992 con la implementación de la Ley de Puertos, esta legislación permitió una gestión más eficiente y competitiva al abrir el puerto a la inversión privada. Este cambio no solo mejoró la operación, sino que también atrajo nuevas inversiones y fortaleció su posición en el comercio regional.

Su puerto desde su fundación hace más de dos siglos, ha acompañado el desarrollo de Montevideo como capital y centro comercial. A lo largo del tiempo, ha jugado un papel crucial en la exportación de productos agrícolas y ganaderos, entre otros, facilitando el acceso del país a mercados internacionales.

La modernización de su gestión, especialmente tras la Ley de Puertos de 1992, ha incrementado su competitividad y atraído inversiones, reafirmando su papel como motor del desarrollo nacional.

Hoy, el puerto de Montevideo sigue siendo fundamental para la economía del país, no solo por el movimiento de diversos tipos de mercancías, sino también como un punto de entrada para el turismo, contribuyendo al desarrollo integral de la ciudad y su entorno.

## **Gobernanza de la ciudad y del puerto**

### **La titularidad del puerto**

El Puerto de Montevideo es de propiedad pública y está gestionado por la Administración Nacional de Puertos (ANP), organismo descentralizado que se vincula con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE).

La ANP se encarga de la administración, el mantenimiento y el desarrollo de la infraestructura portuaria del país, asegurando su funcionamiento eficiente y competitivo en el contexto del comercio marítimo.

### **El modelo de gestión del puerto**

Desde la implementación de la Ley de Puertos de 1992 (Ley 16.246), el modelo de gestión del puerto sufrió cambios importantes y muy beneficiosos. Aunque la infraestructura sigue siendo pública, se ha introducido la posibilidad de que el sector privado participe en la operación de diversos servicios a través de concesiones adoptando el modelo “Landlord Port”. Esto permitió a los privados invertir en infraestructura, mejorar la eficiencia operativa y aumentar la competitividad del puerto a nivel regional. Este enfoque ha facilitado la modernización de servicios, como la carga y descarga de mercancías, y atraído a nuevos operadores, lo que a su vez beneficia a la economía local y nacional, manteniendo la ANP la supervisión y regulación del puerto.

### **El modelo de gestión urbana. Organismos**

La gobernanza de Montevideo está encabezada por la Intendencia Municipal y la Junta Departamental.

Según la Constitución de la República y la Ley Orgánica Departamental N° 9.515 el Departamento será administrado y gobernado por un intendente que ejercerá las funciones ejecutivas y la Junta Departamental quien tendrá funciones legislativas y de contralor, esta última está conformada por Ediles electos por la ciudadanía.

### **Relaciones institucionales**

La relación entre la Intendencia Municipal y la ANP es clave para el desarrollo de Montevideo, facilitando espacios de diálogo que permiten abordar necesidades comunes, como la infraestructura urbana que conecta con el puerto. Sin embargo, pueden surgir tensiones, especialmente debido a la percepción de falta de conocimiento sobre la actividad portuaria y su importancia.

### **Descripción del caso puerto-ciudad**

## **El reto**

La relación de la comunidad con el Puerto de Montevideo ha sido significativa, pero actualmente enfrenta un reto fundamental: el desconocimiento y la desconexión.

Una encuesta reveló que un gran porcentaje de los encuestados no ha visitado el puerto de Montevideo, desconoce la actividad portuaria y no ha recibido charlas al respecto (ver figura siguiente).

Esta situación se ha intensificado tras la implementación del Código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias) que estableció barreras de seguridad, generando un aislamiento físico y comunicacional. Antes considerado parte de la ciudad, el puerto ahora se percibe como un espacio distante y ajeno.

El puerto es un motor económico vital para Montevideo y el país, representando una fuente significativa de empleo y oportunidades de desarrollo profesional. Sin embargo, esta importancia no se refleja en la percepción general de la población, lo que limita el interés en la actividad portuaria, incluyendo la formación en el sector. La falta de contacto directo con las operaciones portuarias lo transforman en un lugar inaccesible.

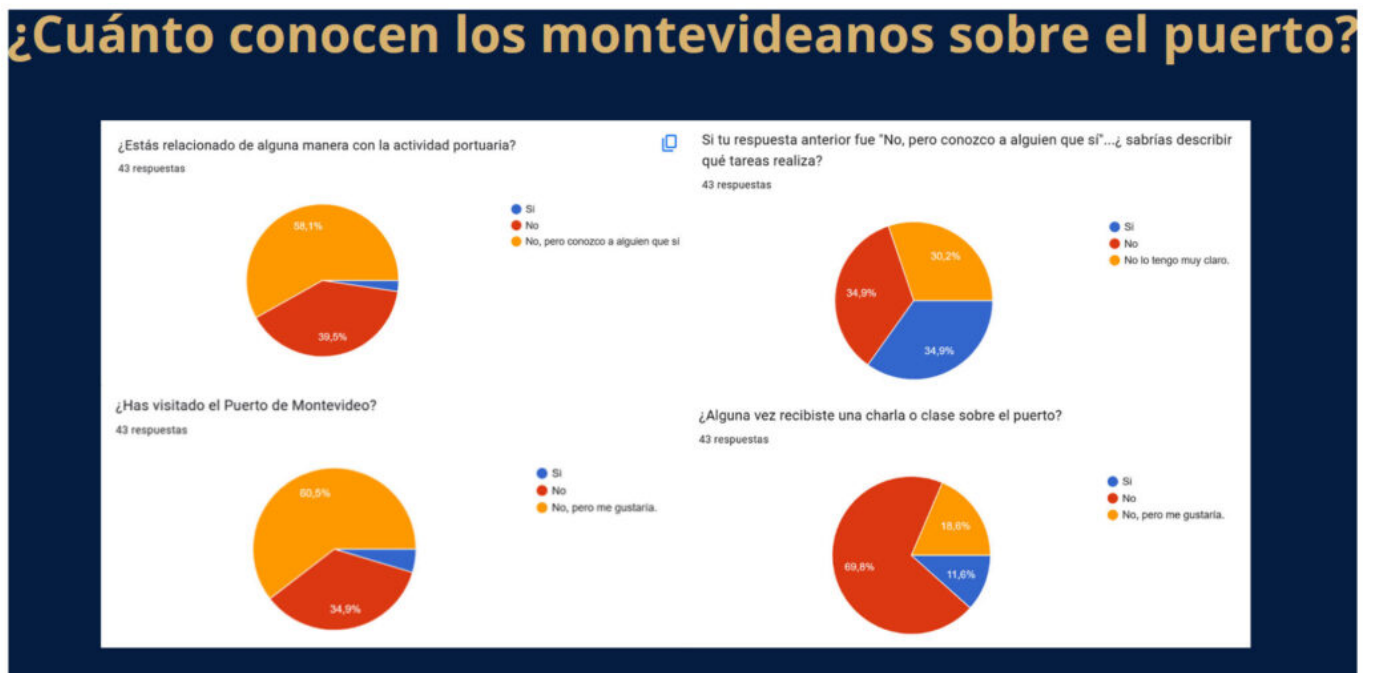
Es esencial abordar este desafío para fortalecer la relación entre el puerto y la ciudad. Promover la educación y la sensibilización sobre la actividad portuaria es clave para fomentar un sentido de pertenencia y aprecio por el puerto.

Iniciativas como charlas, visitas y talleres en colegios y liceos podrían acercar a los jóvenes a la actividad portuaria, ofreciendo una visión directa de su funcionamiento y relevancia. La realidad virtual puede jugar un papel fundamental ofreciendo un enfoque educativo que ha demostrado ser beneficioso para el aprendizaje. Al permitir a los jóvenes sumergirse en el entorno portuario sin los riesgos asociados, se facilita la exploración de un mundo que actualmente les resulta inaccesible.

En mis experiencias con colegios y en ferias educativas he observado que al presentar la actividad portuaria de manera atractiva y accesible, se despierta interés entre los jóvenes.

Mejorar la comprensión de la actividad portuaria no solo podría aumentar el interés por la formación en profesiones vinculadas al puerto, sino también por las oportunidades que este representa para la comunidad. Una mayor conexión entre la comunidad y el puerto facilitaría una colaboración más estrecha entre la Intendencia Municipal y la actividad portuaria, promoviendo el desarrollo urbano y la mejora de infraestructuras que beneficien a todos.

Además, involucrar a la comunidad en el conocimiento de las operaciones portuarias podría cambiar la percepción que existe sobre el puerto, transformándolo en un espacio valorado y respetado.



Conocimiento del puerto de Montevideo. (Fig. 1. Encuesta Google Forms.Tayna Larzábal, 2024).

En conclusión, el reto es educar y conectar a la comunidad con el Puerto de Montevideo para lograr una mejor relación puerto-ciudad, esencial no solo para su futuro, sino también para el desarrollo económico y social de la ciudad. A través de la implementación de programas educativos, experiencias inmersivas y un enfoque en la educación experimental, se puede construir un puente entre la comunidad y su puerto, transformándolo en un

símbolo de prosperidad y un recurso valioso para todos.

### **Reflexiones, soluciones y perspectivas [1]**

Resultando el del desconocimiento y desconexión entre la ciudadanía y el puerto un tema habitual en los debates en torno al tema objeto del taller, resultó de especial interés que la entidad a la que representaba la participante y que muestra una especial sensibilidad por dicho problema no formara parte del sector público, sino del sector privado asociativo.

De esta primera constatación surgió una idea, como era la de que el Centro de Navegación, como asociación empresarial hiciera una labor de mediación entre el Municipio y el Puerto de forma tal que el puerto pasara a tener un mayor reconocimiento social, evitando disensos entre las Administraciones.

Partiendo de la muy positiva valoración de la iniciativa de la realización de encuestas a la población sobre su grado de conocimiento de la actividad portuaria y su hipotético interés en visitar el puerto, se plantearon diversas líneas de actuación como la realización de estudios de impacto económico de dicha actividad en la ciudad y en la región -y su posterior difusión-; el desarrollo de actividades culturales en general y de artes plásticas en particular, vinculadas a la imagen del puerto; la generación de orgullo de pertenencia no solo a la ciudad, sino al puerto como parte indisoluble de la misma; o, en fin, el intento de contar con figuras referentes de la comunidad -deportistas, artistas, profesionales- a conocer el puerto para que los mismos, posteriormente, difundieran la importancia del puerto para la comunidad no solo desde un punto de vista económico, sino también identitario.

---

**IMAGEN INICIAL** | *Vista aérea del Puerto de Montevideo, mostrando la integración entre la ciudad y el área portuaria. (Fuente: Imagen proporcionada por IMPO, 2015).*





---

## 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.

---

## REFERENCIAS

### Libros

Dewey, John (1938). Experiencia y Educación. Ed. Biblioteca Nueva.

Fernández Saldaña, José María y García de Zúñiga, Eduardo (1939). Historia del Puerto de Montevideo. Ed. Administración Nacional de Puertos.

Oribe Stemmer, Juan (2015). El puerto de Montevideo. Ed. Lanoo Publishing.

### Normativa

Constitución de la República Oriental del Uruguay.

Ley Orgánica Departamental N°9.515 (1935).

Ley de Puertos N° 16.246 (1992).

### Webs

Administración Nacional de Puertos. ([www.anp.com.uy](http://www.anp.com.uy)).

Intendencia Municipal de Montevideo (2024).

(<https://montevideo.gub.uy/noticias/institucional/la-construccion-de-montevideo>).

