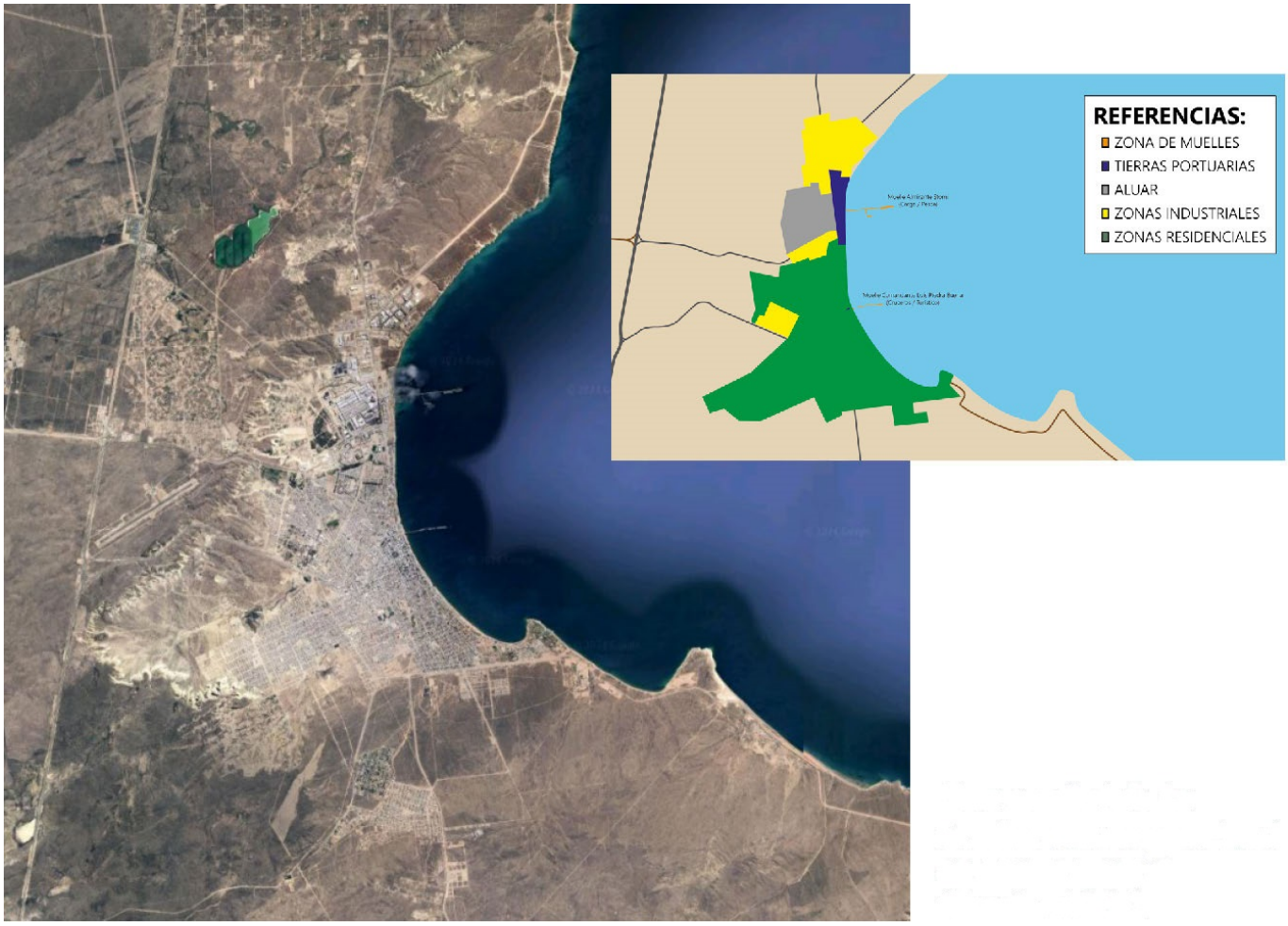
Puerto Madryn (Argentina)

Una ciudad puerto que vive de espaldas al puerto



Emplazamiento

Vista satelital de los ámbitos urbano y portuario en Puerto Madryn. (Fuente: APPM).

Caracterización de la ciudad portuaria

Datos y cifras claves

Dimensión territorial

Superficie total del municipio	10.800 hectáreas
Superficie del núcleo urbano	2.100 hectáreas
Superficie terrestre total del puerto	80 hectáreas

Evolución población total de la ciudad

2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
N/D	N/D	N/D	103.173 habitantes	N/D
Tasa de juventud (% población con edad inferior a 15 años)			34% (Año 2022)	
Tasa de envejecimiento (% de población con edad superior a 64 años)			39% (Año 2022)	

Condiciones de vida

Principales actividades económicas que proporcionan empleo y riqueza a la ciudad	Producción industrial, Actividad pesquera, Turismo
Tasa de paro	9% (Año 2022)
Renta per cápita de la ciudad	N/D

Actividad portuaria

	2020	2021	2022	2023
Tráfico total anual (t)	1.293.984	1.345.930	1.506.713	1.623.361
Tráfico, por forma de presentación (t) (Año 2023)	**Graneles Líquidos**	**Graneles Sólidos**	**Mercancía General**	
	34.851	269.900	1.318.610	
Principales grupos de mercancías (Año 2024)	Materia prima, Aluminio, Productos de mar, Aerogeneradores			
Pasajeros (Año 2023/2024)	67.153 (cruceros)		N/A	
Empleos directos generados por el puerto (AP + Com. Port) (Año 2024)	84 empleados directos Autoridad Portuaria ±1500 empleos directos de la comunidad portuaria			

Breve reseña histórica

La geografía de Las costas del Golfo Nuevo, con sus aguas profundas y protegidas, lo convirtió en un lugar ideal para el fondeo de embarcaciones. Aunque los pueblos indígenas de la zona, los tehuelches, no utilizaron embarcaciones marítimas, las primeras exploraciones europeas en el siglo XVI ya comenzaron a señalar la importancia de este golfo.

En 1865, los colonos galeses formalizaron la utilización del área como puerto, marcando el inicio del desarrollo de Puerto Madryn como un punto estratégico en la colonización de la Patagonia. El puerto facilitó el intercambio de productos agrícolas y lana, y con la construcción del ferrocarril en 1886, se consolidó como un centro vital para el comercio regional.

A lo largo del siglo XX, Puerto Madryn siguió siendo clave en el desarrollo económico, impulsado principalmente por la industria pesquera y el turismo. Sin embargo, la "explosión" demográfica que trajo aparejada la instalación de la planta de aluminio de Aluar en 1974 marcó un punto de inflexión en la transformación de la economía local, orientándola hacia la industria pesada.

El puerto de Puerto Madryn jugó un papel crucial en la colonización de la Patagonia al ser la puerta de entrada para los colonos galeses y, posteriormente, un punto clave para el transporte de productos agrícolas del Valle del Chubut. Su importancia estratégica se consolidó con la construcción del ferrocarril y, ya en el siglo XX, con la modernización de su infraestructura y el surgimiento de Puerto Madryn como destino turístico reconocido a nivel mundial.

El establecimiento de Aluar, una de las principales productoras de aluminio en Latinoamérica, trajo aparejada la construcción del Muelle Almirante Storni, convirtiéndose en un punto clave para la exportación de productos industriales. Este crecimiento económico atrajo a migrantes de diferentes partes del país y del extranjero, marcando un crecimiento demográfico sin precedentes para la ciudad.

Gobernanza de la ciudad y del puerto

La gobernanza entre la ciudad de Puerto Madryn y su puerto constituye un pilar estratégico para garantizar el desarrollo armónico y sostenible de ambos ámbitos. En este contexto, la Administración Portuaria de Puerto Madryn (APPM) trabaja en la gestión y coordinación de servicios, decisiones y recursos que maximizan los beneficios económicos, sociales y ambientales, fomentando una relación puerto-ciudad equilibrada y colaborativa.

La APPM es un Ente Público no Estatal, con personería jurídica y plena capacidad legal conforme a las disposiciones del Código Civil, diseñado para alcanzar sus objetivos específicos. Este modelo organizacional le permite realizar actos de administración y disposición, sujeto únicamente a las limitaciones impuestas por la normativa portuaria. Gracias a esta autonomía, está facultada para implementar estrategias alineadas con las necesidades del puerto y de la comunidad local, asegurando una gestión eficiente y comprometida con el desarrollo sostenible de la región.

Bajo un modelo de "Puerto Propietario" o Landlord Port, la APPM gestiona las

infraestructuras básicas y el terreno portuario, mientras que las operaciones comerciales y logísticas son llevadas a cabo por empresas privadas mediante concesiones o autorizaciones. Este enfoque combina la capacidad reguladora del sector público con la eficiencia operativa del sector privado, asegurando la competitividad del puerto en el comercio internacional y en actividades clave como la pesca, pilares fundamentales para la economía local.

Desde la perspectiva urbana, el municipio de Puerto Madryn es responsable de la planificación territorial, la prestación de servicios públicos y la regulación del uso del suelo. La colaboración entre el municipio y la APPM es esencial para proyectos que integren el espacio urbano y portuario, como las iniciativas de planificación urbana sostenible y las mejoras en los accesos a los muelles, beneficiando tanto a la logística como a los residentes.

Actualmente, se están fortaleciendo los canales de diálogo institucional entre el puerto y la ciudad, promoviendo proyectos de integración sociocultural que refuercen la conexión entre ambos. Entre los principales objetivos estratégicos destaca el posicionamiento de Puerto Madryn como el primer “Puerto Azul” de Argentina, alineado con los principios de sostenibilidad y conservación de los recursos marinos promovidos por la FAO.

En conclusión, la gobernanza en Puerto Madryn es un modelo de interacción efectiva entre el puerto y la ciudad, que prioriza el desarrollo equilibrado y sostenible, maximizando su potencial económico, social y ambiental para garantizar un futuro próspero para toda la comunidad.

Descripción del caso puerto-ciudad

El reto

A pesar de la rica historia portuaria de Puerto Madryn, en la actualidad, gran parte de la población ignora el rol vital que este sigue desempeñando en la vida económica y social de la región. La relación entre la comunidad y el puerto ha cambiado drásticamente desde su fundación, y muchos residentes hoy en día no se sienten conectados con la actividad

portuaria.

La desconexión actual entre Puerto Madryn y su puerto puede atribuirse a varios factores, siendo el principal (a mi entender) el crecimiento demográfico y los cambios económicos ocurridos a partir de los años 70.

Comparativa entre vistas aéreas de Puerto Madryn en los años 1930 y 2024. (Imagen satelital: www.arcgis.com).

La instalación de la planta de aluminio de la firma Aluar generó una transformación profunda en la estructura social y económica de la ciudad. Este cambio no solo trajo una oleada de nuevos residentes sin una conexión histórica con el puerto, sino que también alteró la percepción colectiva del puerto como un motor económico clave, para pasar a ser un complemento secundario en la cadena productiva.

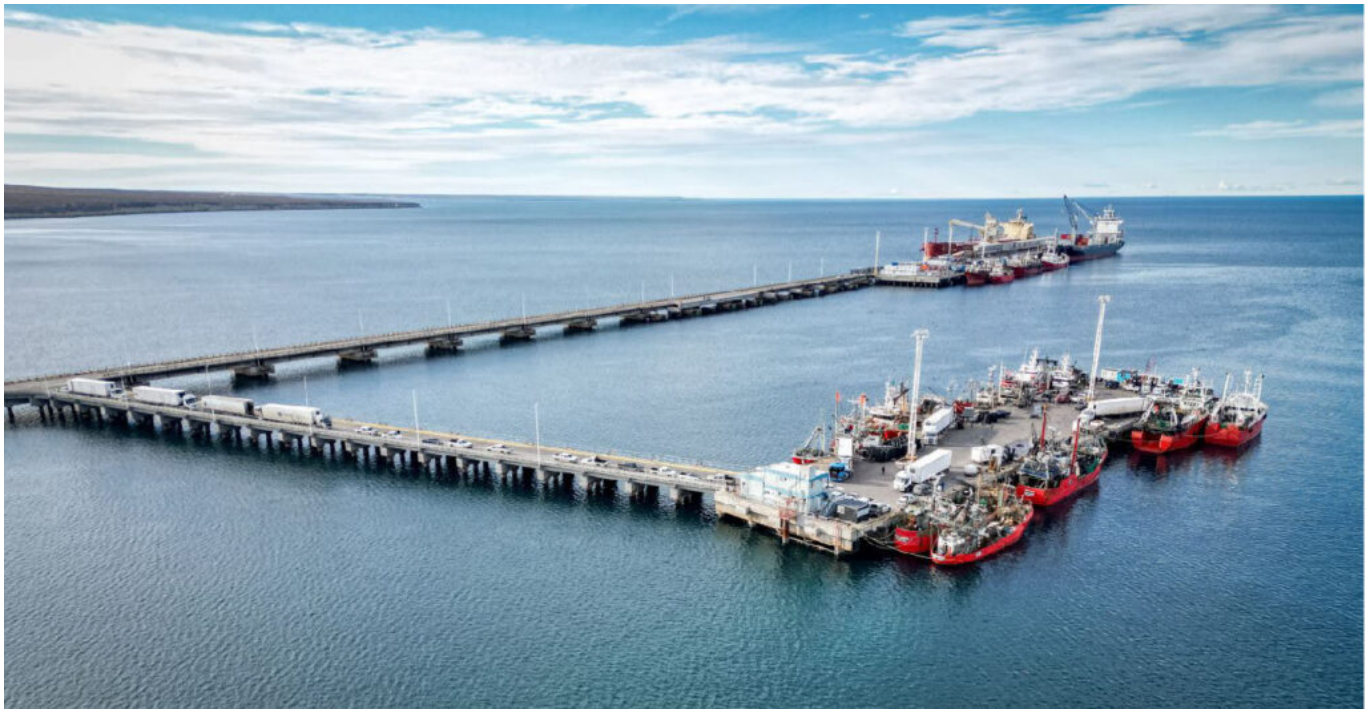
Hasta la década de los 70, la identidad de Puerto Madryn estaba estrechamente ligada al puerto, ya que este era el punto central para el comercio de productos agrícolas y

pesqueros. El crecimiento de la industria metalúrgica y la demanda de mano de obra especializada atrajeron a miles de nuevos residentes de diferentes partes de Argentina y del extranjero, forjando una identidad diferente, más enfocada en la industria pesada que en las actividades marítimas tradicionales.

Si bien, el puerto siguió siendo un recurso clave para la exportación de productos industriales y pesqueros, su papel en la vida cotidiana de los ciudadanos se fue desvaneciendo. El crecimiento urbano en áreas alejadas del puerto y el desarrollo de nuevos barrios e infraestructuras reforzaron esta separación. El puerto quedó físicamente aislado de gran parte de la ciudad, lo que dificultó aún más la interacción de la comunidad con el mar y la actividad portuaria. Además del distanciamiento físico, hay una desconexión simbólica entre la ciudad y el puerto. En muchos aspectos, la ciudad ha crecido “dándole la espalda al puerto”. A diferencia de otras ciudades portuarias en las que el puerto es un atractivo cultural y social, en Madryn falta una integración urbana y portuaria.

La falta de conexión cotidiana de los ciudadanos con el puerto ha llevado a un conocimiento limitado sobre el impacto económico que este tiene en la región. Las oportunidades laborales y el desarrollo económico generado por el puerto a menudo pasan desapercibidos para muchos residentes. Hoy en día, muchos ciudadanos viven “de espaldas al puerto”, sin reconocer plenamente la importancia histórica, cultural y económica de la actividad portuaria en el desarrollo de la ciudad y la región.

A pesar de esta desconexión, el puerto sigue siendo vital para la economía local, y su integración en la vida ciudadana es un desafío clave para el futuro desarrollo de Puerto Madryn.



Muelle Almirante Storni de Puerto Madryn en operatividad casi plena. (© Dante Ariel De Bunder para APPM, 2023).

Reflexiones, soluciones y perspectivas [1]

Una de las primeras cuestiones que se suscitaron con este reto fue el de constatar la paradoja de que una ciudad que en su nombre incluye la palabra “Puerto” -Puerto Madryn- y que nació y creció alrededor de un puerto en el S. XIX, pueda vivir tan alejada de la realidad portuaria.

Singular atención generó la percepción negativa que parte de la población tenía respecto del tráfico de cruceros, centrada en la cuestión del consumo de agua potable en una localidad en la que la disponibilidad de recursos hídricos está limitada. En este sentido, se consideró la conveniencia de hacer llegar a la opinión pública los datos reales de consumo de agua potable de los cruceros y su escaso volumen sobre el total, intentando acercar al ciudadano, en la medida en que las exigencias de seguridad se cumplieran, a la operativa portuaria real.

En fin, de manera similar a otros casos en los que el problema se centraba en la falta de conocimiento social de la realidad del puerto, se plantearon posibles soluciones que coadyuvaran a la mejora de la percepción ciudadana de la actividad portuaria, generando un sentimiento de identidad con el puerto a través de jornadas de puertas abiertas, difusión de la imagen del puerto con actividades culturales o incluso -y en colaboración con las navieras- con la visita del interior de buques de crucero.

Cabe destacar, por último, una muy interesante iniciativa ya desarrollada en Puerto Madryn como es la de tener en cuenta las necesidades de las tripulaciones de los cruceros que hacen escala en la ciudad, favoreciendo la utilización de determinados servicios que pueden ser prestados en la ciudad, a través de acuerdos con las empresas locales.

IMAGEN INICIAL | *Vista aérea del Muelle Almirante Storni en Puerto Madryn con la ciudad de fondo. (© Dante Ariel De Bunder para APPM, 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.