

INFORME DE AVANCE BECA PERFECCIONAMIENTO CIC. DIRECTORA MG.ARQ. CRISTINA VITALONE

La Terminales Portuarias como Infraestructuras de Soporte Territorial en la Red MERCOSUR. La tendencia de reconversión portuaria como recurso de inversión geoestratégica.

SELECCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS CASOS DE ESTUDIO Puerto de Buenos Aires, Puerto de Valparaíso, Puerto de Santos.

A partir de tomar conocimiento en trabajos precedentes sobre la temática de ordenamiento territorial urbano portuario (Beca de Estudio CIC- 2009-2010), como ya hemos fundamentado oportunamente, decidimos para esta etapa profundizar al respecto, y acentuar los objetivos de la investigación en el ordenamiento territorial portuario, centrándonos exclusivamente en **los puertos que concentran cargas contenerizadas** mayoritariamente y pertenecen a la **red del Mercado Común del Sur** (en adelante MERCOSUR) **y al eje MERCOSUR-Chile**. Teniendo en cuenta los países miembros que integran el MERCOSUR (Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay) y los países asociados (Chile y Bolivia), determinamos que en cuestiones territoriales, económicas y políticas, los tres países con mayor superficie terrestre, participación regional, e inserción internacional, (vinculado al litoral costero marítimo y fluvial) son **Brasil, Argentina y Chile**, y coincidentemente los que mayor cantidad de puertos (fluviales y marítimos) poseen sobre sus costas en el Océano Atlántico y Pacífico, consecuentemente los tres principales puertos -en cargas contenerizadas- se hallan en estos países.

Definiendo que se trabajara con estos tres países, se determinó el puerto principal de cada uno, en cuanto a carga contenerizada y relevancia macro regional, siendo estos tres puertos los polos de atracción y de integración física, económica, social, cultural y política, en el marco de América del Sur. En tanto se investigara el puerto de **Buenos Aires (Argentina)**, el puerto de **Santos (Brasil)** y el puerto de **Valparaíso** con la salvedad de mencionar al puerto de San Antonio, ya que por su cercanía e importancia ambos conforman un sistema portuario complementario y principal en **Chile**¹.

Relacionar estos tres países, con sus respectivas ciudades correspondientes a los tres puertos, recobra mayor preeminencia por formar parte del Corredor Bioceánico Central (en adelante CBC), que significa la unión del océano Atlántico con el Océano Pacífico y la vinculación con el comercio internacional. En medio de esto es importante destacar el rol fundamental de las **infraestructuras de integración física**, con las carencias que aun presentan, pero entendiendo que los tres casos de análisis son parte de un territorio macro, es ineludible la vinculación e interconexión de los flujos, las redes, las cadenas logísticas sobre la base del espacio físico. La base de nuestra investigación radica en el nuevo paradigma de la **integración latinoamericana**, en la que el MERCOSUR -con sus debilidades y fortalezas- presenta la oportunidad de crecimiento y desarrollo a partir de las infraestructuras portuarias y su nexos con el entorno urbano de las metrópolis sudamericanas.

I- CONTEXTO HISTÓRICO PORTUARIO EN AMÉRICA DEL SUR. SIGLO XVI-XX.

¹ El puerto de Valparaíso ha sido históricamente el puerto más importante, pero actualmente el puerto de San Antonio se encuentra en una posición superior, y se espera a corto y mediano plazo un liderazgo en la carga contenerizada a raíz de su masterplan de ampliación portuaria, por ello se tomarán ambos puertos, verificando su grado de complementariedad y competencia. No obstante el puerto y la ciudad de Valparaíso mantiene un vínculo propio de la historia del lugar que lo hace muy significativo a nivel internacional, desde el punto de vista comercial, turístico y cultural, ya que la ciudad es patrimonio histórico de la humanidad declarada por la UNESCO.

I-1. La Conquista. De la Colonia al “Neo-colonialismo²”.

Para insertarnos en el tema, debemos mencionar algunas cuestiones básicas que atañen al descubrimiento y conquista de un nuevo territorio: América. Mientras en Europa el renacimiento marcaba –con varios acontecimientos- el inicio de la edad moderna, el cambio tecnológico permitió salir a buscar otros horizontes, la brújula transformó la navegación, y esto admitió hallar lo que hasta aquí había sido una incógnita. Nació la idea de globalidad, “el mundo estaba completo” y con ello una “nueva forma de comercio” –el saqueo y la apropiación del oro y la plata del continente americano- siendo los principios del capitalismo y el escenario próspero para el desarrollo de la posterior revolución industrial en el siglo XVIII. “América estaba allí, adivinada desde sus costas infinitas” (Galeano. 1971.32), la inmensa tierra rica en recursos y los extensos ríos y mares dieron origen a las ciudades, a los puertos y a las relaciones entre si, coercitivamente signó un futuro, que evidenciamos.

Cada ciudad portuaria se beneficia de características propias, y su desarrollo esta en función de las vicisitudes históricas y culturales, en el caso de América Latina, ligadas a la colonización europea, en especial española y portuguesa. Esta condición ha dado a las ciudades portuarias latinoamericanas características similares a las europeas, ya que en su mayoría han sido planificadas en base a las leyes indianas. La relación de la corona española y portuguesa con las ciudades de América tuvo un sistema de navegación rígidamente organizado, desde las metrópolis con líneas de navegación establecidas y unos pocos puertos donde se realizaban todas las escalas y las operaciones comerciales y portuarias. Fueron los puertos la puerta de entrada de los conquistadores y la puerta de salida de los recursos.

“El puerto de partida en España era Sevilla y el de regreso para el tornaviaje, La Habana. La navegación portuguesa comunicaba en esta primera etapa de relaciones de Europa con América a los puertos de Lisboa y Salvador de Bahía” (Alemany. 2001:9), los puertos más destacados en el “intercambio” Europa-América en el siglo XVI y XVII fueron el puerto de Veracruz (Golfo de México), el puerto de Cartagena de Indias (Colombia), el puerto de Portobelo (Panamá) y el puerto del Callao (Perú), entre otros puertos que sirvieron para el comercio regional. A partir del siglo XVIII comenzó la ruptura del intercambio, por las nuevas normas, numerosos puertos de la Península y Ultramar se incorporaron a las relaciones comerciales interoceánicas, rompiendo el monopolio de los puertos indicados anteriormente. La situación de los puertos de América del Sur los mantuvo en un rol secundario, en la distribución de la mercancía y los servicios hacia ciudades secundarias menos desarrolladas, excepto el puerto del Callao, como ya se destacó.

El siglo XIX fue el inicio de un fuerte vínculo portuario con Europa, -con España- destacándose, Buenos Aires, Montevideo, y Valparaíso. Situación que continúa hasta la actualidad, aunque bajo otros principios.

En la segunda mitad de esta centuria los reglamentos de libre comercio español permitieron ampliar el sistema de navegación comercial a trece puertos en la península y cuarenta en tierras americanas. Nuevas ciudades portuarias fueron adquiriendo importancia a partir del libre comercio, la independencia de las repúblicas americanas y el proceso de industrialización en los siglos XIX y XX, explicando de este modo el auge de las metrópolis sudamericanas.

Portugal en principio mantuvo conexiones desde Lisboa con el puerto del Salvador de Bahía, primera capital administrativa de Brasil hasta 1763, que trasladó la capital a Río de Janeiro, (puerto marítimo reconocido mundialmente). Posteriormente en el siglo XIX el

² Nos referimos al neo-colonialismo de una forma no literal, sino metafórica, en términos de ser países periféricos o en vías de desarrollo, que permanentemente fueron – y aun son- subsumidos en el sistema global, debiendo adoptar imposiciones de las naciones desarrolladas, que ejercen un control directo indirecto sobre las naciones que menos inciden en el marco internacional.

puerto de Santos –fundado por sus excelentes condiciones marítimas en el siglo XVI- adquirió relevancia por la exportación del café, con la compañía Docas de Santos en 1890. Hoy constituye el principal puerto de América del Sur, relacionado al área de principal aglomeración industrial y al área metropolitana más poblada de América del Sur, São Paulo.

Al mismo tiempo el siglo XIX, estuvo signado por el cambio tecnológico, desde la revolución industrial en adelante, la técnica mejoró la ingeniería naval, necesaria para la navegación más exigente, igualmente los puertos fueron innovando en sus infraestructuras –muelles, dragados, diques, escolleras-, debido al incremento del comercio internacional y al tamaño de los buques, por tanto fue prioritario asumir que los puertos debían adaptarse a dicho cambio.

Este siglo también estuvo marcado –en América Latina- por la inmigración, en el caso de América del Sur, miles de europeos, en especial españoles, portugueses, e italianos tuvieron como destino estas tierras. En este aspecto fue Buenos Aires la ciudad más receptiva de inmigrantes, el aumento poblacional se incrementó rápidamente en algunas ciudades, como veremos en detalle más adelante cuando profundicemos sobre el Puerto de Buenos Aires, Santos y Valparaíso, en coincidencia con la metropolización.

Estas referencias dan cuenta del origen y posterior progreso de las ciudades portuarias sudamericanas, vinculadas indefectiblemente al descubrimiento de América, primero, y al dominio español y portugués, luego. En tanto las ciudades se han desarrollado en su ordenamiento y planificación según las condiciones de la historia, y su patrimonio arquitectónico e ingenieril, también son resultado –parcialmente- de las obras portuarias (almacenes, silos, depósitos, sitios y fortificaciones). Aun persisten rastros de las proyecciones urbanas que pueden verse en las diferentes principales ciudades portuarias, algunos de ellos, hoy se encuentran en desuso y en grado de alto deterioro, otros son fruto de reconversiones portuarias, y rehabilitaciones urbanas, en el deseo implícito de pensar la ciudad con el puerto en forma unificada, no fragmentaria. Podemos decir que se conformó una red de ciudades portuarias en la región sur del continente, sobre ambos océanos aprovechando las condiciones naturales de la geografía.

La herencia del pasado es fundamental para comprender la situación presente, y existen condiciones en los diferentes países con ciertas similitudes a pesar de las particularidades de cada uno. Por un lado las principales ciudades en términos económicos, tienen puertos, y es a partir de ellos que han solventado sus economías, además conviven la circulación de mercancías y personas, con actividades terciarias propias del transporte y el comercio exterior, hoy muchos de estos puertos tienen como actividad principal la carga contenerizada y el transporte de pasajeros (cruceiros y cabotaje).

Otra condición que se observa en relación a la demografía urbana, verifica que las ciudades más pobladas son las costeras, y en general contienen puertos, el caso de Santos en el estado de São Paulo y Río de Janeiro ambas en Brasil, Buenos Aires en Argentina, Montevideo en Uruguay, la región V (Valparaíso, San Antonio, Viña del Mar, Santiago de Chile) en Chile, Lima en Perú, México DF, etc. Quedando los territorios interiores despoblados, exentos de las conexiones e intercambios interoceánicos, en parte debido a la falta de infraestructura disponible y redes de comunicación, y en parte a la falta de políticas públicas que atiendan estas cuestiones y las necesidades básicas insatisfechas que evidencian la mayoría de los países latinoamericanos en las urbes del interior.

Una circunstancia que atañe y reúne a los países sudamericanos es la condición política, económica y social. Las independencias de la colonia española y portuguesa tuvieron éxito para esta región a principios del siglo XIX, hace 200 años aproximadamente, luego el continente atravesó –aunque con contrastes- similares acontecimientos, por solo mencionar

algunos como el dominio hegemónico de las principales potencias mundiales, los diversos golpes de estado y políticas dictatoriales que rigieron hasta entrado el siglo XX, las crisis económicas de los años '80 y '90, el abandono de algunos puertos o parcialidades de ellos, la falta de inversión y planificación a largo plazo, los déficits sociales y la decadencia del poder político consecuentes de estados neoliberales, la brecha entre ricos y pobres que acentúa la segregación y exclusión social, el empobrecimiento urbano, las migraciones del interior a los grandes centros urbanos, la fragmentación territorial, etc. Todas estas condiciones –entre otras- son comunes a todos los países de América del Sur, (y de América Latina), aunque con matices en mayor o menor escala, son dificultades comunes de los países en vías de desarrollo que nos alinean en el modo de pensar el futuro de los territorios portuarios como recurso benefactor de las sociedades presentes y futuras.

En términos territoriales los puertos sudamericanos congregan las condiciones propicias para fortalecerse, por sus amplias expansiones de tierras, ríos navegables importantes (Paraná, Paraguay, Amazonas, La Plata, etc.), amplios frentes de aguas (en ocasiones poco aprovechados en la relación con la ciudad) y buenas condiciones geográficas. Del mismo modo las ciudades más importantes suelen estar rodeadas de pueblos costeros y ciudades con puertos fluviales o marítimos de menor relevancia pero subsidiarios en el sistema portuario microregional³, conformando redes con otros puertos menores complementarios.

I-2. Transformación del Espacio y Hábitat, Aspectos Sociales y Culturales.

I-2-a. Antecedentes y Descubrimiento del Territorio. La Ciudades y los Puertos. (Argentina, Brasil, Chile)

El 11 de octubre de 1492 Cristóbal Colón descubrió el vastísimo archipiélago continental – el nuevo mundo- llamado América⁴. Sellando –junto a otros acontecimiento y descubrimientos- el comienzo de la edad moderna, el descubrimiento de América y la conquista representó como expresa Todorov la conjugación de un mundo natural, un mundo divino y un mundo humano, “tres argumentos que apuntalan la convicción de Colon: la abundancia de agua dulce; la autoridad de los libros santos; la opinión de otros hombres que ha encontrado” (Todorov. 2003:23), el hallazgo fue algo más que una inmensa porción de tierra, riquezas, costumbres, ritos y otras formas de habitar, creer y ser. Descubrieron “el plata”⁵, ríos, mares y tierras propicias para conquistar, y fundar allí ciudades y puertos.

El Río de la plata, y la Ciudad de Buenos Aires:

En 1520 Hernando de Magallanes halló el Río de la plata, desde las costas de la Ensenada (Argentina), hasta la costa uruguaya. En el mismo año Rodríguez Serrano descubrió el Río Uruguay fondeando en el actual puerto de Colonia. Finalmente fue descubierto el Río Paraná en el año 1525 con Sebastian del Cano (Elcano) quien murió un año posterior en el Océano Pacífico, y continuó con Sebastian Caboto.

Tras el reconocimiento del territorio “americano”, en 1533, Carlos V encomendó a Pedro de Mendoza “conquistar y poblar las tierras y provincias que hay en el río de Solís, que llaman de La Plata... y por allí calar y pasar la tierra hasta llegar a la mar del sur (el Océano Pacífico)” (Madero. 1902: 126).

³ En el caso del puerto de Buenos Aires, se verifica que con los puertos de Dock Sud en Avellaneda, Puerto La Plata en la ciudad homónima, los puertos de Zarate y Campana en sus respectivas ciudades, conforman una red, un sistema portuario que –si bien es competitivo- también es complementario.

⁴ Denominado así en honor al cosmógrafo florentino Américo Vesputio quien relato que era un nuevo continente y no un continuo del continente asiático

⁵ El descubrimiento “del Plata” marca tres fechas: 1509, 1513 y 1516⁵, la primera (1508-1509) partieron desde Sevilla Juan Díaz de Solís y Vicente Pinzón, recorriendo el Océano Atlántico (Santo Domingo, Cuba, Nicaragua y Honduras), la segunda (1512-1513) Vasco Núñez Balboa atravesó el istmo de Panamá y descubrió el mar del sur (actual Océano Pacífico), la tercera (1515-1516) Solís llegó a Brasil y siguió al sur, hallando una isla que denominó La Plata (actual Santa Catalina), y en 1516 halló el Río de la Plata que llamo “Mar Dulce”.

La primera fundación de Buenos Aires fue realizada por Pedro de Mendoza en el año 1536, situando el poblado en terrenos bajos de la margen del “Riachuelo de los navíos” y nombrándola *Santa María de los Buenos Aires*⁶. Luego trasladada y reedificada en una loma más alta y extensa con nuevo nombre: *la Santísima Trinidad*.

Desde Asunción partió la expedición que estableció la segunda y definitiva fundación, realizada en 1580 por Juan de Garay, quien procedió a fundar la "Ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María del Buen Ayre", repoblándola con sesenta y cuatro personas (diez españoles y el resto criollos). El primero –Mendoza- decidió fundar el emplazamiento de la ciudad en el mejor lugar posible, a la altura del actual parque Lezama, el segundo –Garay-, por su parte reinstaló la ciudad más al norte conforme a la “tipología marítima” de las Leyes de Indias, distinguiendo ciudad y puerto conexas mediante la plaza mayor, y las actividades insalubres en los bajos según las reglas urbanísticas⁷. Asimismo repartió las tierras conforme a un plano que trazó sobre un pergamino de cuero y él mismo firmó. Figuras 1 y 2.

Los límites de la traza de la ciudad eran: al este la barranca del río, la actual calle Viamonte al norte, Independencia al sur, y Salta y Libertad al oeste, la plaza se disponía sobre la barranca con el Fuerte antepuesto en la curva mas conveniente sobre la barranca, dominando la entrada al riachuelo –el verdadero puerto en aquel momento.

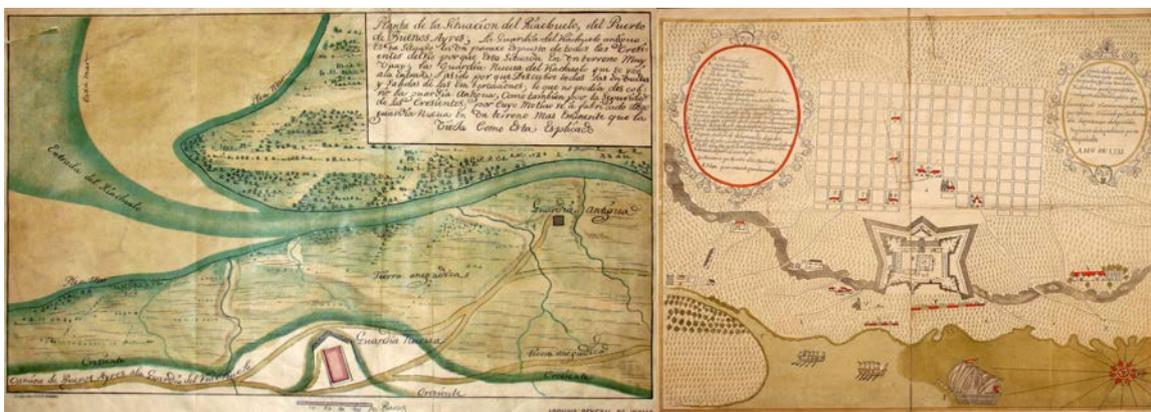


Figura 1: planta de situación del riachuelo, y puerto de Buenos Aires, año 1729. Planta de la ciudad de Buenos Aires, año 1713. Fuente: Archivo General de la Nación. Buenos Aires. Argentina.

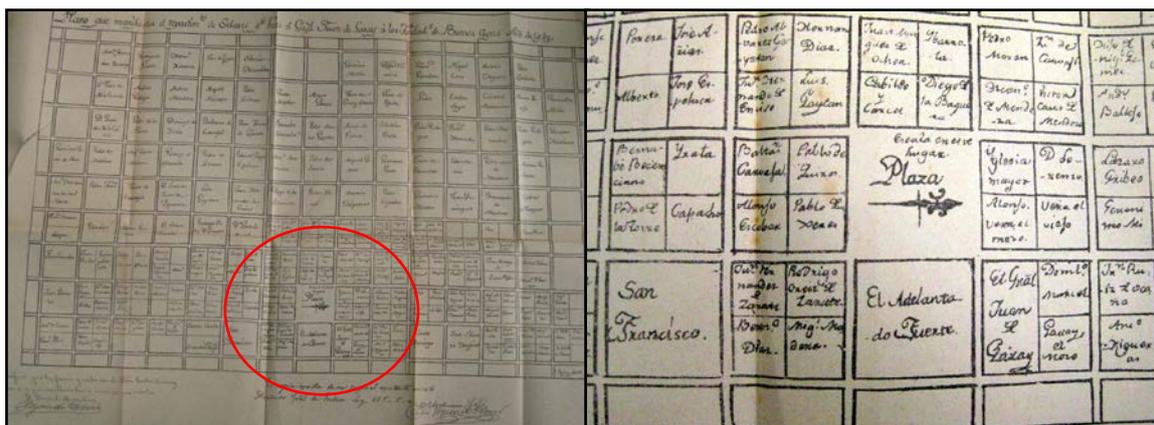


Figura 2: Plano con el reparto de solares que realizó el General Juan de Garay en 1583. Fuente: Madero, Eduardo (1902). “Historia del Puerto de Buenos Aires”. Tomo I.

Respecto al Río de La Plata, en las cartas de Vespucio donde describe la “tierra tropical y lujuriosa poblada de salvajes” no describe el río. Cuando se publican los mapas de

⁶ El nombre Buenos Aires, según cuenta Madero, se debió a los buenos vientos –buenos aires- entendiéndose por esto el viento que impulsa las naves (Madero. 1902: 148).

⁷ Leyes de Indias. Ordenanzas de población de Felipe II. Cit por Aslan, et al (1992:11).

Waldermüller, que se atribuyen a Vespuccio, “en el perfil costero del continente aparece un río denominado Jordan, que algunos historiadores dicen es el actual Río de la plata” (Rocca. 1996:63).

Brasil y la Inmensidad Territorial

El Tratado de Tordesillas (1494) es un punto clave para la conquista del Brasil. A raíz de este contrato se estableció que Portugal poseería las tierras que descubriese al este de un meridiano.

Durante el siglo XVI las amenazas externas forzaron a los portugueses a iniciar la colonización y el poblamiento. Los franceses no aceptaban los límites impuestos por los españoles y los portugueses, y frecuentaban las costas meridionales del Brasil ya que tenían puestas sus miras en el comercio del palo del Brasil. Hacia 1530 Portugal se enfrentaba a un dilema: tomar posesión de Brasil de modo permanente o perder estas tierras en beneficio de unos rivales europeos más activos. Entonces la corona, decidió enviar una expedición a cargo de Martím Afonso de Sousa para alejar a estas naves extranjeras y poder continuar con las exploraciones. A la vez, le asignó amplios poderes judiciales y administrativos para llevar a cabo los objetivos colonizadores de la expedición. En 1532 fundó una ciudad en São Vicente, iniciando el proceso fundacional de ciudades en Brasil.

En 1549, la corona envió una gran expedición al mando de Tomé de Sousa, nombrado gobernador general del Brasil. Portugal quería crear un gobierno bajo un control centralizado y como no pudieron abolirse legalmente las capitanías, la corona se limitó a superponer sus objetivos al sistema existente. De Sousa fundó Salvador, una nueva ciudad creada como capital real.

En el segundo viaje a América, Colón trajo la caña de azúcar desde las islas Canarias, producto agrícola importantísimo cultivado en las tierras del Brasil –principal exportador mundial-, y con ello la esclavización dominada para labrar el suelo. Luego fue el café, los metales, las industrias que dieron origen y auge al Estado de São Paulo.

La costa Pacifica

La conquista de Chile estuvo vinculada con el proceso de incorporación territorial que siguió a la primera conquista del Perú. En 1540 grupos de huestes hispánicas residentes en el Perú emprendieron la conquista de Chile, alentadas por la difusión de la leyenda del Reino del Rey Blanco, en búsqueda de metales preciosos.

En consecuencia Chile representó un caso de pura conquista militar. La guerra contra los araucanos dio caracteres epopéyicos a los intentos españoles por imponerse en un dilatado y poco accesible territorio. Este hecho condicionó profundamente el poblamiento de Chile realizado sobre la base de la fundación de ciudades que resultaron verdaderos fuertes o enclaves militares, y que quedaron muy aislados entre sí. Por lo tanto, la dispersión de las fuerzas españolas condujo a una conquista extensiva y poco segura, a tal punto que se puede decir que el área chilena recién alcanzó su estabilidad en el siglo XIX. La falta de vinculación entre las ciudades-fuertes sumado al aislamiento geográfico del área con respecto al Alto Perú y el Atlántico promovieron a mediados del siglo XVI la incorporación de las regiones de Tucumán y Cuyo a la gobernación de Chile.

Primero Almagro, luego Pizarro y finalmente Pedro de Valdivia en 1540 tomó posesión del territorio en el actual Copiapó, llegó al valle del Mapocho y la organización bélica y urbana lo llevó a fundar Santiago del Nuevo Extremo el 12 de febrero de 1541. La ciudad comenzó a poblarse rápidamente. De las 126 cuadras diseñadas por Gamboa, en 1558 ya habían sido ocupadas cuarenta, y en 1580, la totalidad, mientras que las tierras cercanas acogieron a decenas de miles de cabezas de ganado. En el ámbito arquitectónico, comienzan a construirse los primeros edificios de importancia de la ciudad, destacando el inicio de la construcción en piedra de la primera catedral en 1561 y de la iglesia de San

Francisco en 1572, siendo ambas construcciones realizadas principalmente en adobe y piedra.

Tras fundar Santiago, los barcos arribaron a Valparaíso denominado en aquella época el puerto natural de la ciudad de Santiago. A partir de aquí la ciudad comenzó a emerger y posteriormente fue transformándose en un nodo clave estratégicamente ubicado en el Pacífico, dentro de las rutas que comunicaban Europa con la costa del Pacífico a través del Cabo de Hornos, gracias a su puerto de gran calado.

El salitre y el cobre –principales productos del estado Chileno- fueron fundadores de una nación en términos económicos y políticos. Principales productos –junto al oro, plata y molibdeno- en las exportaciones ultramarinas.

I-3. Puerto de Buenos Aires. (1500-1900).

I-3-a. Periodo Hispánico (colonial). Primeras Transformaciones del Paisaje.

“Abrir puertas a la tierra” propuso Garay con la fundación de Santa fe y el repoblado de Buenos Aires, la ciudad que Pedro de Mendoza ideó, contenía el objetivo de unir España con el corazón, con las sierras de la plata de América, sin embargo el trazado de Garay respondió a un “sistema coordinado de fundación de ciudades, que bajando desde el Paraguay y del Perú, necesitan una estación de enlace entre la tierra y el mar: **un puerto**” (Pinasco. 1942:13). En este sentido el puerto Buenos Aires estableció el enlace inexcusable entre España, Paraguay (por vía fluvial) y Perú (por vía terrestre). Retomando a Pinasco coincidimos que “es una ley geográfica que las grandes ciudades se forman en el cruce de las rutas comerciales importantes” (Pinasco. 1942:13) y bajo este concepto, a priori, hemos analizado la idea de los puertos en la red MERCOSUR y la estrategia territorial que los vincula⁸.

El Río de la Plata -y su ubicación geográfica- lo convirtió en la mejor vía de acceso al corazón del imperio colonial español al sur del Perú⁹. Y el puerto de Buenos Aires ejerció una fuerza preponderante en el país, en los aspectos sociales, económicos y políticos, “en el que se amarrarían naves de todo el mundo, trayendo el tesoro inestimable de amistad y trabajo, símbolos de la grandeza humana” (Pinasco. 1942: 17).

Las primeras obras del puerto de Buenos Aires corresponden a Hernando Arias de Saavedra –Hernandarias- gobernador de las provincias del Río de la plata, quien autorizó a construir un muelle de madera para el amarre, carga y descarga de buques, y algunas torres defensivas de artillería. Se emplazaron en la denominada "Guardia del Riachuelo". Posteriormente se introdujeron otras mejoras a las precarias instalaciones portuarias tales como un muelle de atraque en el "Bajo de las Catalinas”.

La infraestructura portuaria del Río de la Plata quedó entonces conformada por dos puertos naturales "de aguas profundas" donde podían operar buques de gran calado, Montevideo y La Ensenada de Barragán, y el Puerto de Buenos Aires mientras fue reservado para buques de menor calado. Las operaciones reales se complementaron con la actividad del Puerto de Colonia del Sacramento, el centro de contrabando inglés más importante de Sudamérica, que permaneció en manos de los portugueses.

Inicialmente todos estos territorios conformaron la Gobernación del Río de la Plata, dependiente del Virreinato de Perú, con capital en Asunción, pero en el año 1617, viendo la imposibilidad de manejar un territorio tan grande, se los separó en dos, poniendo una parte de los territorios bajo jurisdicción de Asunción y dependiendo la otra de Buenos Aires,

⁸ Este capítulo forma parte de la historia del puerto de Buenos Aires, que nos interesa relatar para comprender la posición central que este ocupó y ocupa actualmente en relación a la geografía y el nexo en la red MERCOSUR que lo contiene.

⁹ De Buenos Aires a Potosí la distancia era de 1750 Km. de caminos llanos que tardaban dos meses en recorrerse. De Lima a Potosí, en cambio, la distancia era de 2500 Km, de caminos de montaña que insumían cuatro meses para cubrirse. De esta manera. Las mercaderías importadas puestas en Potosí tenían precios muy distintos, según fuese su puerto de entrada Lima o Buenos Aires.

acrecentando su importancia administrativa de esta manera¹⁰, y de alguna manera también territorial, yaciendo aquí las bases del futuro asentamiento urbano.

En 1776 se creó el Virreinato del Río de la Plata, como corolario de sucesivas reformas que España introdujo a nivel económico, comercial y administrativo. Se creó el virreinato con capital en Buenos Aires, incluyéndose dentro de su jurisdicción grandes territorios, acompañado por el tratado de libre comercio en 1778. “Con este cambio geopolítico, España mostraba interés por integrar la cuenca rioplatense a un sistema comercial más vasto” (Aslan. 1992:12).

El puerto de Buenos Aires debía mejorar el calado, la seguridad y accesibilidad, pero recién a fines del siglo XVIII se realizaron propuestas¹¹, si bien se dispuso de personas idóneas para las obras, la corona española nunca las concretó. Figura 3.

En 1795 Pedro de Cerviño comenzó a construir un muelle, en el bajo de la Merced, interrumpido en 1805 por ordenes de la corona real. Luego las iniciativas del ingeniero Giannini “cambio la actitud por parte de España, respecto al rol geopolítico de Buenos Aires. La provisión de un puerto para una capital virreinal dejaba de ser una expectativa local, para transformarse en una estrategia de la metrópolis” (Aslan et al. 1992: 12), pero el proyecto¹² se frustró con las invasiones inglesas.

El Virrey Cevallos en 1777 habilitó el comercio libre, en el Río de la Plata con todos los puertos españoles, permitiendo el ingreso de mercaderías ultramarinas de Chile y Perú. En este contexto era ineludible mejorar las instalaciones del Puerto de Buenos Aires.

En 1806 Inglaterra penetró con la primera invasión inglesa, cuyo objetivo fue la ocupación del Río de la Plata, por la importancia comercial del puerto de Buenos Aires, ocupando la ciudad, pero vencidos por un grupo de personas comandadas por Santiago de Liniers, en 1807 un segundo intento de invasión que se frustró ante una ciudad más preparada para el ataque invasor. Al respecto el fuerte Barragán en la caleta de la Ensenada de igual nombre cumplió el cometido de protección.

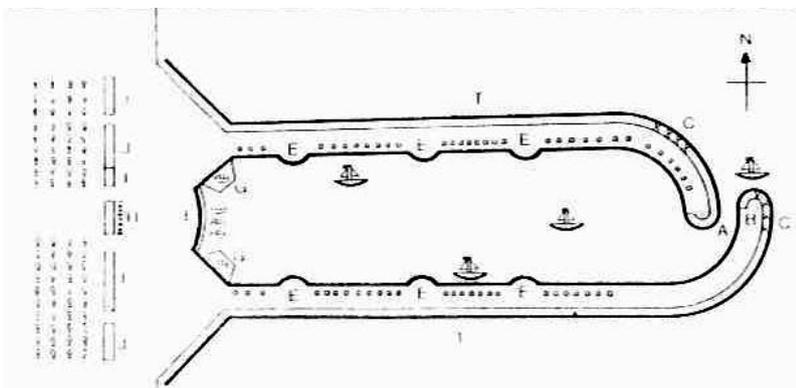


Figura 3: Proyecto del Ingeniero Rodríguez y Cardoso, 1771. La dársena se ubicaba en la continuación de la actual calle Corrientes. Fuente: Silvestri “El Color del Río”.

I-3-b. Periodo Revolucionario: Obras y Algunos Autores

En mayo de 1810, mientras Napoleón invadía a España, Buenos Aires convocó a un Cabildo Abierto para arbitrar medidas frente a la caducidad del gobierno del virrey e

¹⁰ Hacia 1680 tras el desalojo de los portugueses de la Colonia del Sacramento, se decretó la apertura del puerto para el comercio español en forma exclusiva, disposición que dio impulso al crecimiento portuario e hizo necesaria la creación de la Aduana.

¹¹ Las primeras propuestas de muelles y embarcaderos estuvieron a cargo de Juan de Echeverría (1755), Francisco de Vianes (1761), y Francisco Rodríguez y Cardoso (1771)

¹² Giannini proyectó defensas para la ciudad y construir el puerto canalizando el riachuelo. La propuesta ocupaba tierras bajas de La Boca, definiendo el frente urbano hacia el río.

instrumentar la reversión de los derechos de soberanía al pueblo y, como consecuencia inmediata, la instalación de un nuevo gobierno.

La acción de Rivadavia en 1811, quien conocía las necesidades del país y causas económicas que provocaron el movimiento de mayo, sentó bases en el tema portuario, fue el actor en los principios de la promoción de las obras públicas y habilitación y conservación de los puertos¹³. Rivadavia contrató al ingeniero hidráulico Santiago Bevans, para construir el puerto y proveer de agua corriente a la ciudad, al respecto, Bevans presentó tres propuestas: 1- frente a Retiro; 2- un gran dique rectangular en el Bajo de La Residencia (actual barrio de La Boca); 3- mejorar el puerto natural de la Ensenada de Barragán, conectando con el riachuelo a través de un canal. Figura 4

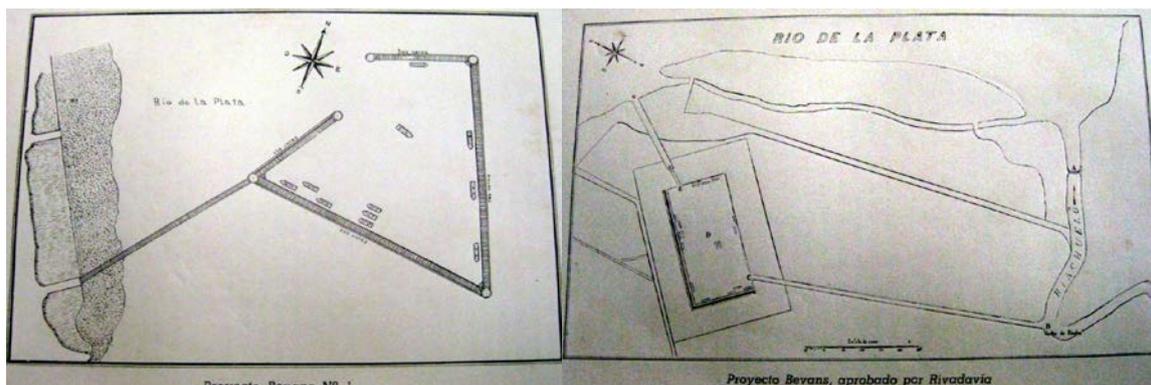


Figura 4. Proyecto Ing. Bevans N°1 y Aprobado por Rivadavia. Fuente: “El Puerto de Buenos Aires” Eduardo Pinasco (1942: 51-64)

Existió otro proyecto que de alguna forma inició la idea de ganar tierras al río, Micklejohn planteo urbanizar tierras sobre el río, con manzanas rectangulares, obras portuarias (muelles, desembarcadero, y una isla rompeolas frente a la ciudad). Luego Coghlan, presentó un proyecto similar al de Bevans, ocupaba un terreno urbano extendido hacia La Boca con tres dársenas sobre zonas bajas y anegadizas. Figura 5.

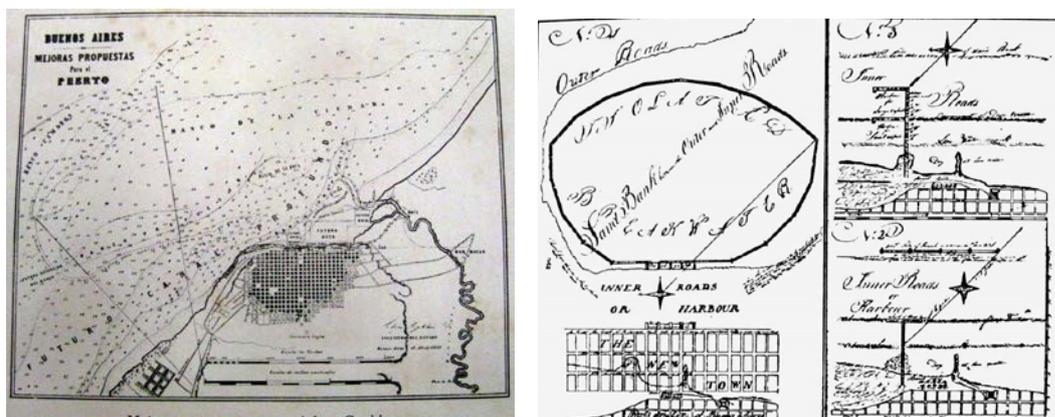


Figura 5. Propuesta de Micklejohn, 1824. Fuente: “Buenos Aires Puerto” Liliana Aslan (1992:13). Proyecto de Coghlan, 1859. Fuente: “El Puerto de Buenos Aires” Eduardo Pinasco (1942: 51-64).

El ingeniero Carlos Pellegrini (1853-1862) en sus proyectos inició la idea de situar el puerto sobre el frente urbano, no utilizando el riachuelo. “aparece así como un puerto enteramente artificial [...] Pellegrini habla de *puerto cerrado*, se refiere a la posibilidad de cavar dentro del territorio un puerto, casi como una escultura en la *roca tierna*” (Silvestri. 2003:94). Según describe Silvestri este proyecto es una concepción de la ciudad como hecho sociocultural, “una operación sobre la cultura urbana”, que acuerda con la visión política de

¹³ La habilitación del puerto de la Ensenada –puerto natural reconocido por los conquistadores-, en el mismo año también se habilitaron los puertos de Maldonado, Río Negro y la reparación del muelle del Riachuelo y la canalización del mismo.

la época –Alberdi- considerando el intercambio comercial y el puerto como servicio de ello. Pero también muestra la visión cultural, la dificultad del suelo limoso –un problema permanente- para Pellegrini no lo era “unas simples dragas de mano, movidas por presos, zanjarían la dificultad” (cit. Silvestri. 2003:95).

Aslan (1992:13) resalta que la anarquía política, “la desaparición del estado entre 1827 y 1852, las guerras externas y la debilidad económica imposibilitaron resolver el problema portuario”. La crisis institucional de 1852, transformó el puerto de Rosario en el puerto oficial, aunque posteriormente no pudo competir con Buenos Aires, como observaremos en adelante.

A partir de 1854 –y separada de la Confederación del Río de La Plata- con el primer gobierno constitucional del Estado de Buenos Aires¹⁴, y con el primer gobernador -Pastor Obligado- se iniciaron grandes transformaciones territoriales¹⁵. Entre varias iniciativas, se destacan las obras de carácter marítimo y portuario, además reglamentación para la navegación, habilitación de puertos y habilitación de policía fluvial, y posteriores intenciones de puertos de cabotaje, y obras subsidiarias, materializadas solo parcialmente algunas de las obras propuestas.

A partir de 1855 comenzaron nuevas obras, entre ella la construcción de la nueva Aduana¹⁶, en el sitio donde se ubicaba el fuerte (demoliendo parte de este), un muelle de carga y un muelle de pasajeros en el “bajo de la Merced” (entre las actuales calles B. Mitre y J. Perón). Figura 5.

“La federalización de Buenos Aires cerró un ciclo de luchas hegemónicas entre la ciudad y el interior. La Nación reiniciaba una nueva etapa de consolidación republicana” (Aslan. 1992:14).

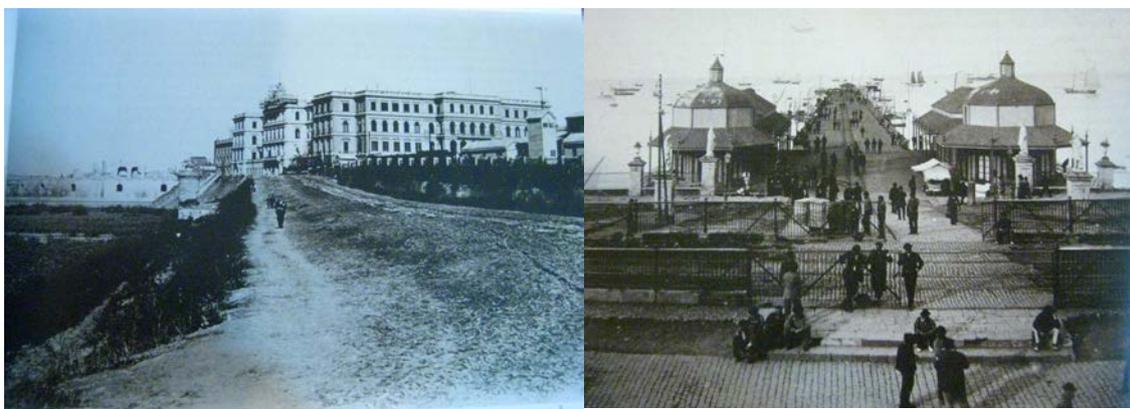


Figura 5: aduana de Taylor, y Muelle de pasajeros. Fuente: Revista Summa (especial Historia).

I-3-b. Sarmiento y las visiones del desarrollo

Un párrafo aparte lo conforma la presidencia de Sarmiento (1868), quien asumió con entusiasmo las mejoras del puerto y las vías de comunicación necesarias para el desarrollo nacional. Al respecto su obra *Argiropolis* enuncia “toda la vida va a transportarse a los ríos navegables, que son las arterias de los Estados, que llevan a todas partes y difunden a su alrededor movimiento, producción, artefactos; que improvisan en pocos años pueblos, ciudades, riquezas, naves, armas, ideas [...] La Riqueza de la naciones, y por

¹⁴ La constitución nacional 1853 fue la primera constitución de la que se dotó a la actual República Argentina tras la finalización del período de Anarquía del Año XX, comenzado en 1820; aprobada con el apoyo general de los gobiernos provinciales —con la importante excepción de Buenos Aires, que se separó de hecho de la Confederación Argentina hasta 1859

¹⁵ Destacamos la fundación de pueblos, organización de municipios, delineación de caminos, el ferrocarril a San Fernando, Iluminación a gas, entre otras.

¹⁶ La aduana se construyó previa presentación de tres anteproyectos, la ejecución se inició con el proyecto del Ingeniero inglés Eduardo Taylor, con una inversión de m\$N (peso moneda nacional) 16.000.000. La misma se inauguró en 1859.

consecuencia su poder, provienen de la facilidad de sus comunicaciones interiores, de la multitud de puertos en contacto con el comercio de las otras naciones” (Sarmiento.2007:128), e insiste en que la riqueza de los estados esta en función de la cantidad de puertos comerciales y de la extensión de las costas, es entonces Argentina para Sarmiento “la oportunidad”.

Al culminar la guerra con Paraguay (1870), el país atravesaba tiempos prósperos, en parte por la mayor cantidad de vapores europeos que activaron el comercio exterior, situación que ameritaba mejorar el puerto de Buenos Aires, en 1870 se invirtió en un informe técnico para la construcción de un puerto. De alguna manera fue el comienzo de la historia del puerto de Buenos Aires. Madero y Huergo –ambos hombres, ambos puertos- iniciaron el proceso de construcción de la “ciudad-puerto”. Fue Huergo el principiante en el proyecto de un puerto que tuvo comienzo con algunas obras en 1876 (dragado y protecciones con malecones de piedra, posteriormente 1500 metros de muelle).

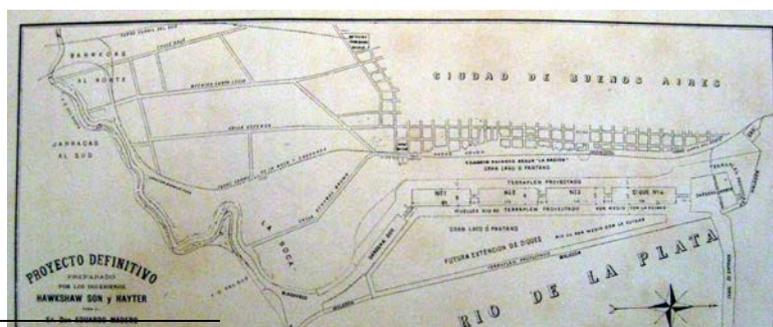
I-3-c. Puerto Madero y Puerto Nuevo

En necesario iniciar este párrafo, con la capitalidad de Buenos Aires en 1880 que requirió resolver la cuestión de un puerto apto, cómodo y seguro. Asimismo -y no de menor relevancia- la designación de una ciudad capital para la provincia de Buenos Aires, la planificación de la ciudad de La Plata (1882) con la construcción científica de su puerto natural, inaugurado antes que el de Buenos Aires, (1883-1891)¹⁷.

Desde varias décadas precedentes, el tema portuario para la ciudad y la Nación, era una incipiente situación pendiente de ser resuelta, la dimensión de los buques y el incremento del tráfico fluvial-marítimo, no podía ser soslayado. Frente a la necesidad reconocida, existían deficientes abordajes técnicos para los proyectos, y una elección “correcta” –o bien pertinente- del sitio para su construcción, que definiría también el diseño a adoptar –la tipología-, que además tendría un programa extenso, debía ser un puerto comercial, de pasajeros, pesquero, turístico, etc. Un puerto de múltiples usos acorde a una gran ciudad.

A partir de 1881 la Legislatura autorizó al Poder Ejecutivo a tomar un empréstito para la ejecución de obras, expropiando bienes del Riachuelo que le correspondían a la provincia para continuarlas por su cuenta. Huergo presentó el proyecto en abril de 1881, el que no tuvo eco en el gobierno –Presidencia de Roca- y que luego aceptó el proyecto de Eduardo Madero en 1883.

El proyecto polémico de Eduardo madero –*caro e inservible*- proyectado con diques en tira, cerrados, con puentes giratorios, muelles y esclusas que sirven –además de mantener el nivel del agua- para evitar el ingreso de las aguas contaminadas del Riachuelo. Si bien el proyecto se consideró como un adelanto de progreso para la gran Buenos Aires que se acercaba al siglo XX, fue poco innovador, y basado en proyectos anteriores, y además muy cuestionado fue –siempre- el crecimiento del puerto en ese proyecto. Figura xx



¹⁷ La caleta de la Ensenada, reconocida por Garay, y el primer puerto natural sobre el Río de La Plata, constituía un buen fondeadero, con excelentes ventajas de abrigo y calado apto para los buques, que fue abierto al comercio internacional en 1810, siendo su ubicación estratégica, pregonaba una oportunidad para la región, razón –entre otras- por la cual se decidió instalar la capital en las Lomas de la Ensenada en años posteriores y la “cientifización” del mismo. Aunque truncado su “éxito” por la construcción inmediata del Puerto Madero y relegado se convirtió en el “puerto sucio” –industrial- a partir de la instalación de la petroquímica General Mosconi.

Figura 6 El proyecto de Madero, a quien se debe el nombre del actual Puerto Madero

La propuesta de un doble canal -para una circulación más ordenada del tráfico de los barcos- en cada extremo de la tira con cuatro diques, y las dársenas –norte y sur- en cada extremo, presenta un equilibrio simétrico, que acerca a la zona sur y el centro urbano con la costa rioplatense.

Entre las contrariedades y críticas que se debaten sobre el proyecto ejecutado de Madero, rápidamente obsoleto, una cuestión más, sostiene que el mismo estaba destinado a las importaciones exclusivamente. “La misma cercanía de los almacenes a los docks, y la enorme superficie destinada a ellos, fue leída desde un punto de vista técnico como errónea, y desde un punto de vista cultural como indicio de que lo único que interesaba entre capital extranjero y financistas era el problema de la importación” (Silvestri. 2003:113).

En 1897 se llenó de agua la dársena sur: Buenos Aires tenía su puerto.

Durante la marcha se corrigieron algunas imperfecciones técnicas, como la altura de los muelles, mayor capacidad de los depósitos, ampliación de la red ferroviaria, etc. Apenas inaugurada la dársena Norte no se pudo utilizar como lugar de atraque y posible movimiento de pasajeros por no haberse previsto defensas contra el oleaje. Las defensas y la construcción de una estación de pasajeros fueron autorizadas en 1905. En el mismo año en que se planteó la necesidad de un nuevo puerto, ya que este quedó chico en su capacidad.

En 1908 la ley 5944 autorizó la ampliación del puerto y el dragado a 30 pies. Pero más que una ampliación, la reforma significó realizar un nuevo puerto, esta vez sobre la base de los conceptos técnicos preconizados por Huergo. Las obras se iniciaron en 1911 y culminaron en 1926. Figura 7.

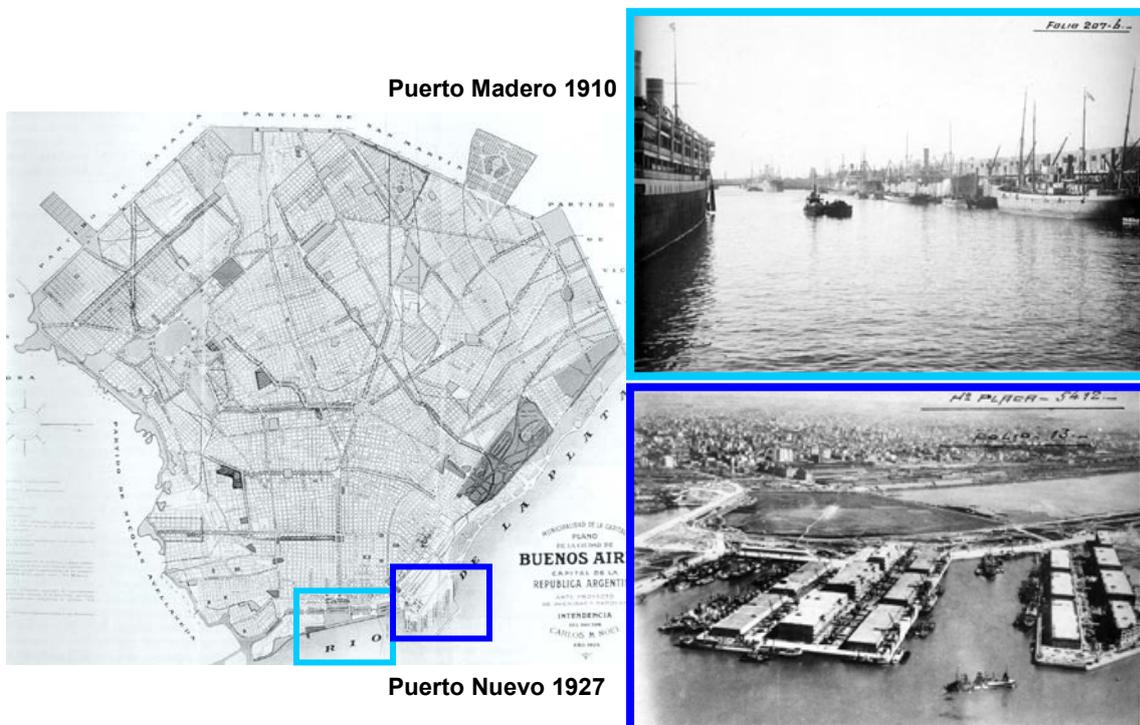


Figura 7: Ubicación de puerto Madero, y puerto Nuevo. Contexto e imágenes 1910 y 1927 respectivamente.

El puerto de Buenos Aires es intrínsecamente un paisaje en si mismo, nos ofrece tantas pinturas de su propia identidad como épocas haya atravesado, desde la fundación de la

ciudad (1580) en el periodo colonial (1580-1810), los diversos proyectos para su construcción científica (Madero-Huergo 1881-1906), el uso y el desuso, los sucesivos centros operativos -Puerto Madero, Puerto Nuevo, Puerto Sur, Dársena Norte- la historia retrata todos estos paisajes. Figura 8.



Figura 8. Buenos Aires desde el río 1638 - Circa 1867. Fuente: Min. Desarrollo Urbano (2010).

I-4. Puerto de Santos. Del puerto colonial al puerto de la República.

La historia de Brasil se puede dividir en cuatro períodos generales: Precolonial (hasta 1500), Colonial (entre 1500 y 1822), Imperio (de 1822 a 1889) y República (desde 1889 hasta los días presentes)¹⁸. Esos cortes temporales, de alguna manera, estampan la historia del puerto de Santos.

El puerto de Santos se ubica en la ciudad homónima, en la región metropolitana central a 70 kilómetros de la ciudad de São Paulo. La ciudad fue fundada en el año 1545-46, el puerto localizado allí fue el elemento necesario para el desarrollo de la ciudad futura. Durante la época colonial la actividad portuaria estuvo ligada a la producción de la caña de azúcar y minera (del siglo XVI a final del siglo XVIII).

El período iniciado por la lucha de independencia de Brasil con Portugal (a partir de 1822), cuya organización social estuvo determinada por el imperio, es la época en que Santos adquirió la condición de ciudad. El siglo XIX con la producción de café, hizo que Brasil creciera rápidamente entorno a la exportación de ese bien, y declinó la producción azucarera¹⁹. El puerto de Santos estuvo –y esta- íntimamente relacionado con la ciudad de São Paulo que por aquel momento tuvo un fuerte impulso tecnológico con la incorporación del arado, eso permitió la acumulación de capitales y la mano de obra asalariada de inmigrantes (que sustituyeron a los esclavos).

Para absorber la expansión cafetera del oeste paulista –originada por mejores precios del mercado internacional- se requería un sistema de transporte adecuado. No solo el puerto sino ferrovías y carreteras. Las precarias obras portuarias comenzaron a modernizarse, “en 1869 el decreto imperial N° 1746 autorizo a construir diques y almacenes para carga, descarga y conservación de mercaderías, [...] se consumieron veinte años hasta su conclusión. En 1888 el decreto N° 9979 autorizó el contrato para concesionar obras y mejoras en el puerto a cargo de la *Empresa de Mantenimientos el Puerto de Santos y Compañía Docas de Santos*” (Gonçalves et al. 2008:33)

Otro escenario marcó el paso del Imperio a la República y un nuevo proyecto político de Nación. En ese contexto el saneamiento y expansión de la ciudad fue a la par del capitalismo impulsor del desarrollo portuario. al respecto Moraes destaca:

¹⁸ Entre los siglos XVI y XIX, Brasil fue parte del imperio colonial portugués utilizando el nombre de República Velha del Imperio Colonial Portugués y teniendo como capital a Salvador de Bahía. El 7 de septiembre de 1822, el país declaró su independencia y se convirtió en una monarquía constitucional, el Imperio de Brasil y teniendo como capital a Río de Janeiro. Un golpe militar estableció en 1889 un sistema republicano. Desde entonces, Brasil ha sido nominalmente una república democrática, salvo por tres períodos de dictadura expresa: 1930-1934, 1937-1945 y 1964-1985.

¹⁹ La producción y exportación de café representaba un 18.4% (1821-1830), un 48.8% (1851-1860) y 64.5% (1891-1900), y la declinación del azúcar paso de 30.1% en 1821 a 6.6% en 1900. complementando las exportaciones otros productos (cuero, pieles, algodón, yerba mate, cacao y tabaco)

- a) Aumento productivo, y por tanto de carga y descarga, creación de nuevas empresas ligadas a la exportación básicamente de café, y una estructura comercial próxima al puerto para la transacción comercial.
- b) El crecimiento productivo atrajo mano de obra necesaria para el trabajo portuario, lo que provocó migraciones e incremento la población urbana y la construcción de la misma.
- c) El desarrollo de la cultura urbana, con presencia de elite ligada a los negocios portuarios (formación de clase media).
- d) Decisiones de exploración portuaria, a través de convenio de concesión federal y empresa privada. (Moraes. 2008:20)

I-4-a. El Puerto del Café (la Evolución) y el Puerto Industrial

Entre los años 1889-1930, Brasil atravesó un auge en la agricultura (las 2/3 parte de su economía), y el café su principal producto de exportación (2/3 parte sobre el total), con salida al mundo atravesando el puerto de Santos, iniciando un periodo exitoso en la construcción y consolidación portuaria²⁰.

“las condiciones económicas y políticas de ese momento histórico impulsaron la relación puerto – ciudad” (Gonçalves. 2008:48). A mitad del siglo XX la actividad económica de la región estuvo condicionada por la existencia y funcionamiento del puerto de Santos. Figura 9.

A partir de 1950 el puerto comenzó a incorporar la carga rodante, al mismo tiempo se creó la “Autoridad Portuaria Regional”, atendiendo los problemas de los sindicatos y los embates que fueron produciéndose. Sin embargo, se observa que a partir de la década siguiente - '60- los cambios tecnológicos en la industria naviera dieron al puerto un periodo de transición, los barcos más grandes y el contenedor como elemento nuevo a incorporar, provocaron un proceso de cambio. Sumado a una etapa de industrialización en la región²¹. Todo lo antes mencionado recayó en la necesidad de proyectar nuevas instalaciones para atender las demandas cada vez mayores.

Como dijimos, la década del '60 comenzó caótica, agravándose con el golpe militar de 1964 (reprimiendo las revueltas de trabajadores y sindicatos), recién tras los '80 comenzó los procesos reorganizativos con la redemocratización. Y luego la Ley de Modernización Portuaria del año 1993, de la que hablaremos en adelante.

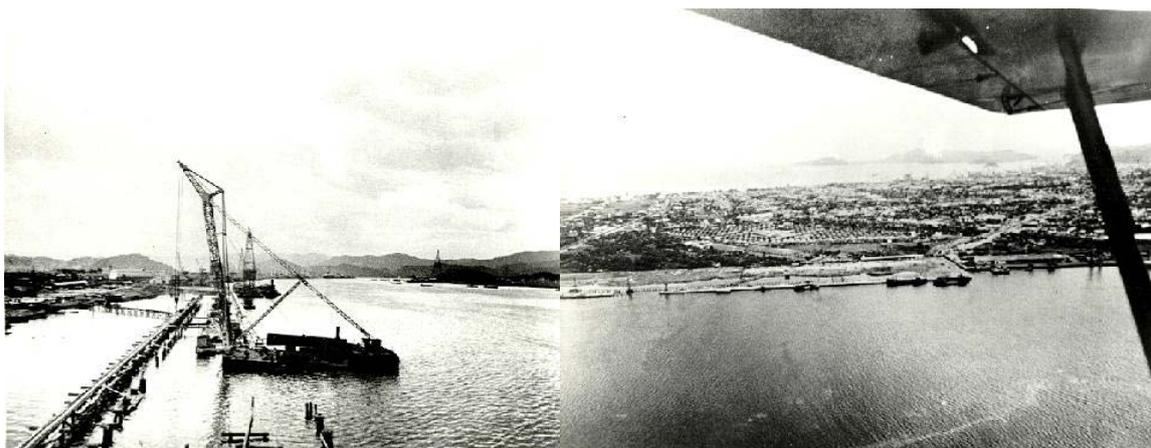


Figura 9: puerto de Santos principio del siglo XX. Fuente: www.novomilenio.inf.br/porto.

I-5. Puerto de Valparaíso. Origen Portuario y Antecedentes Urbanos. Siglo XVI – XIX.

²⁰ El próspero puerto fue receptor de inmigrantes europeos, se organizaron los trabajadores en sindicatos, se estrecho en vínculo de la ciudad con el puerto, que definieron las décadas del '40 y '50 como iniciadoras de un proceso portuario que luego atravesó variadas contingencias, pero que significó desde aquel momento un puntapié al puerto que hoy merece el primer lugar en la red MERCOSUR.

²¹ La instalación de la refinería de petróleo Presidente Bernardes en Cubatão, además de petroquímicas e industrias siderúrgicas.

Valparaíso es una ciudad que nació con el puerto, desde el año 1544 hasta 1802, se produjo una lenta evolución demográfica debido a la actividad estacional del "Puerto" y a la carencia de servicios e infraestructura que posibilitara una ocupación permanente, que luego en el siglo XIX fue transformado por diferentes acontecimientos. Como en el resto de América, el periodo Republicano del puerto de Valparaíso experimentó su apertura al comercio mundial, y eso impulsó la vida urbana que se sustentaba en el intercambio comercial y en la prestación de servicios financieros y portuarios²², del mismo modo la ciudad más dinámica de Chile, con un incremento de población .

“Durante el período de la República, se apreció un creciente aumento de la planta urbana, la cual, a fines del siglo XIX, rebasa los límites naturales y comienza a trepar por los "cerros de Valparaíso", es decir, se expande sobre las "terrazas litorales". Es en esta etapa cuando comienza la construcción de cientos de escaleras peatonales y la instalación de decenas de ascensores eléctricos a partir del año 1883” (Castillo. 1997:31). Valparaíso es uno de los principales puertos de Chile, con más de 4 siglos de antigüedad²³.

En 1810, Valparaíso estaba conformado por dos aldeas separadas por una puna rocosa llamada el Cabo: eran el Almendral y el Puerto. En esa época, el mar llegaba hasta áreas hoy céntricas, es decir, hasta los pies de los cerros.

El muelle “Villaurrutia”, único existente en Valparaíso en esa época, presentaba un doble valor histórico: fue el primer muelle con que se contó en Chile y el único muelle construido durante la Colonia. En 1822 recaló el primer buque a vapor, el “Rising Star” y ese mismo año se produjo un terremoto que obligó a emigrar a la ciudad contigua, Vila del Mar.

Después del terremoto se produjo un fuerte auge de la edificación a la vez que se iniciaron los trabajos de relleno de explanadas para empezar a ganarle terreno al mar, ya que en un comienzo sólo existía una calle longitudinal, que trazada al pie de los cerros unía las aldeas del Puerto y el Almendral. Por ello, donde antes fondeaban naves, se levantaron casas y se trazaron calles.

Entre 1810 y 1831 se construyeron otros muelles para responder al avance comercial del tráfico internacional, a lo cual se sumó en 1832 el levantamiento de los primeros almacenes francos para el depósito de cargas provenientes de Europa y Asia.

Esta infraestructura convirtió al puerto en el emporio comercial del Pacífico Sur durante gran parte del siglo XIX e inicios del siglo XX. Se ejecutaron nuevas explanadas en terrenos que antes ocupaba el mar, dando un impulso notable al puerto de Valparaíso. Figura 10.

Entre 1870 y 1876 se realizaron obras de modernización en el puerto. Se construyó el Muelle Fiscal, primera obra portuaria de categoría que se ejecutaba en el país. Cuya extensión permitía el atraque de 2 naves modernas de la época. La instalación prestó servicios hasta 1919 aproximadamente, año en que quedó dentro de las obras del nuevo puerto. Tras la apertura del Muelle Fiscal, se inició la construcción de un atracadero para el tránsito de pasajeros denominado Muelle Prat, el cual fue terminado en 1884.

²² Valparaíso pasó a ser un enclave estratégico de recalada y aprovisionamiento para las flotas mercantes que utilizaban el Estrecho de Magallanes en su viaje desde el continente europeo hacia América.

²³ Valparaíso se encuentra a 120 kilómetros de Santiago, la capital de Chile. Es capital de la V Región de Valparaíso, tercera en importancia a nivel nacional. Posee 401.000 km² de superficie, y tiene 275.141 habitantes, de los cuales un 99.5% vive en el área urbana. Su población representa un 1.82% del total del país, a su vez, el Gran Valparaíso, que corresponde a las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpúe, Villa Alemana y Con Con, tiene 815.325 habitantes, lo que representa un 5.39% de la población total del país. Un 60 % de la actividad económica está representada por la actividad comercial, un 16 % por los servicios financieros, y el turismo ha tenido un crecimiento del 30% anual. La V Región ha decrecido su aporte al PIB nacional, de un 9% en 1986, a cerca del 7% en 1997. a su vez, en el mismo período creció a un promedio del 6%, por bajo el 7.7% nacional. El desempleo llega hoy al 9.9%, uno de los mas altos del país.

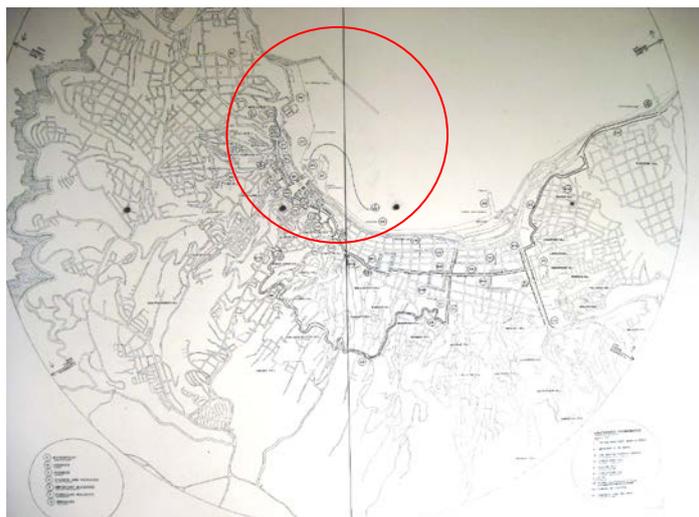


Figura 10: Plano de la Ciudad y Puerto de Valparaíso. Fuente: fotos del autor. Puerto de Valparaíso.

I-5-a. Construcción del Puerto Moderno. Siglo XX.

Entre 1910 y 1930 se levantó gran parte de la actual infraestructura del puerto, con obras de relleno para ganar terrenos al mar. Era requerido construir el puerto, pues antes de la inauguración del Canal de Panamá (1914), la totalidad de los barcos pasaban por sus costas luego de cruzar los océanos por el agitado Estrecho de Magallanes. Iniciando su periodo de auge²⁴.

En 1912 se iniciaron los trabajos en Valparaíso, a cargo de la firma inglesa S. Pearson and Son Ltd, consagrados en dos contratos, desarrollados entre 1912 y 1923 y entre 1923 y 1930. Los plazos programados inicialmente por los británicos no se pudieron cumplir, debido a la dificultad para adquirir materiales en Europa a causa de la I Guerra Mundial. Finalmente, las obras concluyeron satisfactoriamente en 1930.

Los trabajos efectuados levantaron la actual infraestructura que posee el puerto, como el molo de abrigo (1.000 mt de longitud y 55 mt de profundidad), malecones y terminales de atraque, el Espigón y el Muelle Barón.

Una de las grandes inversiones en la ciudad fue la construcción del molo de abrigo del puerto. Fue en un momento propicio pues factores adversos como la caída de la demanda por salitre, la 1º Guerra Mundial, la apertura del Canal de Panamá en 1914 y la crisis económica mundial de 1929, le quitaron protagonismo y progreso a Valparaíso como el puerto de la costa Pacífico Sur.

El puerto de Valparaíso fue administrado por diversos organismos del Estado. En la década de 1960, comenzó la administración con la Empresa Portuaria de Chile, Emporchi, una entidad administrativa central y autónoma, a cargo de la explotación y administración de los puertos estatales.

A partir de 1982, con el auge del contenedor, se inició un proceso de modernización de superestructura, equipos y administración. Se iniciaron remodelaciones pertinentes para acoger la carga contenerizadas, explanadas, equipamiento moderno y cambios en el sistema de operación portuaria, incorporándose finalmente el sector privado a las operaciones de movimiento de carga en el puerto.

²⁴ El 7 de septiembre de 1910 se aprobó la Ley N° 2.390 que asignaba fondos para la construcción de los puertos de Valparaíso y San Antonio, además de disponer de la recién creada Comisión de Puertos.

II- CONTEXTO PORTUARIO DE AMÉRICA DEL SUR. Siglo XXI.

La tendencia en el tráfico marítimo y actividad portuaria afecta a la economía de flujos cada vez mas concentrados en menores unidades portuarias, permitiendo a un número reducido de puertos pertenecer a la red de distribución nacional, regional o internacional. Esto se traduce en la necesidad de optimizar el flujo de contenedores en las rutas transoceánicas y en escalas menores vinculadas a posiciones estratégicas y equipamientos que faciliten mover grandes volúmenes de mercaderías con una elevada productividad y eficacia logística, correspondientes a los puertos en esa red. En este sentido importa reconocer la apertura y crecimiento de las economías de los países latinoamericanos que deben adecuar sus instalaciones a nuevas demandas en las prestaciones de servicio.

Los principales puertos corresponden a la costa Asiática, a Estados Unidos y Europa, y concretamente los principales se ubican en los cruces de las rutas marítimas de mayor relevancia. En este marco global los puertos -aquí presentes en la investigación- aisladamente no conforman un peso significativo en el movimiento contenerizado mundial, pero en la región son fundamentales y requieren analizarse en términos de cooperación política e integración territorial en la red MERCOSUR. La década de los '90 se inicio con grandes cambios en la aldea global, pero también en el plano regional, asimismo el intercambio intrarregional y extrarregional, aunque con debilidad marco un nuevo paradigma de integración y cooperación regional en la que los países de América del sur sentaron –o están sentando- protagonismo. Figura 11.

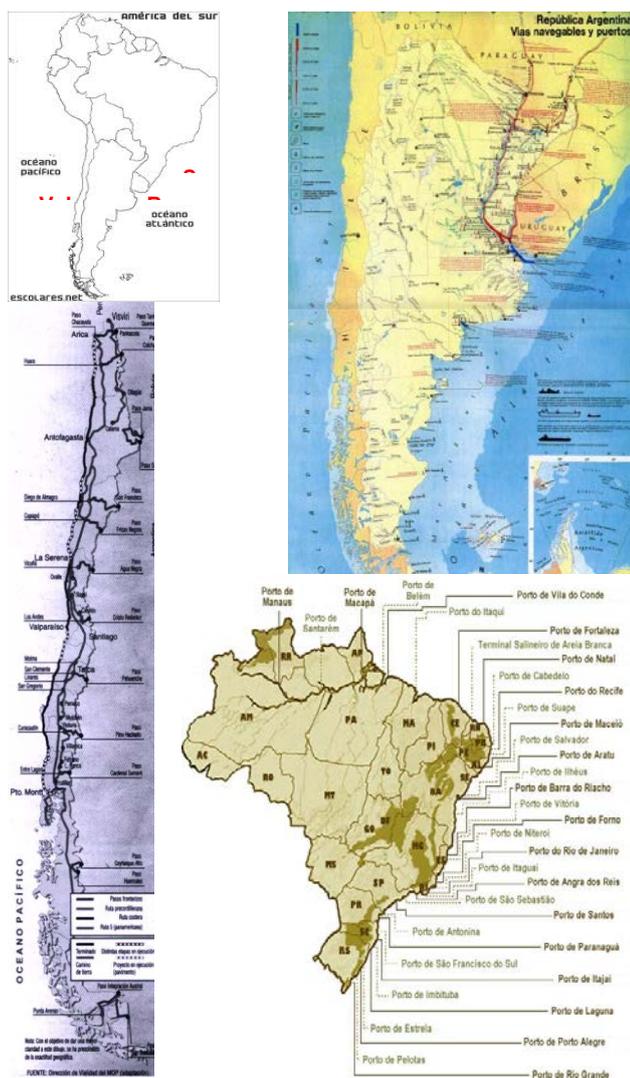


Figura 11: Mapa de Chile y ubicación de los puertos principales (fuente: Dirección de Vialidad del MOP. Mapa de los Puertos y Vías navegables de Argentina. Fuente: www.fao.org. Mapa con los principales puertos de Brasil.

II-2. La Creación del MERCOSUR. Lineamientos Generales.

II-2-a. Antecedentes:

Para iniciar el análisis de la integración física debemos mencionar brevemente el origen del proceso de integración previo a la creación y consolidación del MERCOSUR –que en principio fue y es una integración de orden político y económico–, por tanto entendemos que hay que partir de la “desintegración”. Desde la colonización española en adelante América Latina sufrió cierta fragmentación, un factor es el geográfico, debido a su inmensidad territorial, a estar desigualmente poblada y a las barreras naturales, otro factor es el económico, el agotamiento de las minas de Potosí impulsó la desintegración del Virreinato del Río de La Plata, pero por otro el auge en el siglo XVIII de la explotación minera en Minas Gerais favoreció la cohesión económica dentro de Brasil. Y por último –y no menor– el factor político determinado por las luchas independentistas, las guerras de independencias latinoamericanas, en las que Bolívar y San Martín comenzaron a pensar en la integración latinoamericana o hispanoamericana, aunque no prospero.

Tras la muerte de Bolívar Gran Colombia se dividió (Colombia, Venezuela y Ecuador) generando una separación con México. Similar sucedió con el Alto Perú, Bolivia y el Río de La Plata primero y pronto con la separación de Uruguay y Paraguay de lo que luego sería Argentina.

Los inicios del siglo XX marcaron con las guerras mundiales cambios significativos para América Latina, enfatizando igualdades pero también desacuerdos. No solo de mano de la inmigración recibida por las naciones americanas, sino por la oportunidad de ser un continente agro y minero exportador, lo que también profundizó en nuevo colonialismo –neocolonialismo– ya sea de las nuevas potencias, o de las clases dirigentes nacionales de cada país. Dato relevante ya que lejos de integrarnos se creó más competencia, individualismo y diferencias entre los países latinoamericanos, tal vez lo único en común fue el permanente dominio hegemónico de los países del denominado primer mundo.

En tiempos de Perón, la idea de integración fue retomada, aunque la crisis argentina de 1949 –y otros factores hacen fracasar el intento–. En 1960 se creó el tratado de Montevideo²⁵ para promover una zona de libre comercio entre países de América Latina, en la creación del ALALC (Asociación Latinoamericana de Libre Comercio) fue el primer intento concreto de integración.

En 1980 se creó la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), a diferencia de ALALC pretendía una integración informal con acuerdos bilaterales de complementación económica y libre comercio. En 1982 con la crisis de deuda externa se cerró el ciclo de crecimiento industrial y económico para América Latina, impulsado por el proceso de sustitución de importaciones iniciado en la década del '40.

“El Programa de Integración y Cooperación Económica (PICE) firmado en 1986 por Argentina y Brasil, estableció negociaciones sectoriales, con el propósito de ampliar la complementación productiva en diversas ramas manufactureras. El PICE fue el antecedente más inmediato y más importante del MERCOSUR” (Goldberg, Porta. 1999:3)

La superación de la tradicional rivalidad entre la Argentina y Brasil, y la exitosa redemocratización fueron dos factores que impulsaron la oportunidad para establecer, por

²⁵ Tratado suscrito el 18 de febrero de 1960, en Montevideo, por los Plenipotenciarios de Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay, Perú y Uruguay, habiéndose adherido posteriormente Colombia (1961), Ecuador (1962), Venezuela (1966) y Bolivia (1967).

primera vez, una agenda bilateral constructiva. Un progresivo acercamiento político entre los dos países más importantes de América del Sur –Argentina y Brasil- facilitó la cooperación sectorial bilateral que se inició en 1985, con la firma del Programa de Integración y Cooperación Argentina/Brasil (PICAB). En 1988, se firmó el Tratado de Cooperación Argentina-Brasil (TCAB), por los entonces presidentes José Sarney de Brasil y Raúl Alfonsín de la Argentina, “la integración se realizaría paso por paso, sector por sector, y sólo al final del proceso de profundización por áreas podría construirse, en un futuro lejano, un mercado común” (Gratius. 2008:2).

Finalizando la década del '80 la política cambiaria y monetaria se tornó ineficaz, en Argentina se manifestó el proceso de crisis hiperinflacionario, la virtual quiebra del estado y la lenta desaparición de la moneda local. Y en América Latina se aplicaron las medidas del Consenso de Washington²⁶ reemplazando el modelo anterior de sustitución de importaciones.

En los '90 el auge del modelo económico neoliberal y la apertura de las economías latinoamericanas hacia el exterior, cambio el enfoque, reduciendo aranceles, se implementaron reformas de liberación y desregulación de mercados y productos, en este marco general se consagró el MERCOSUR, en el Tratado de Asunción se acordó la creación de un espacio económico común –una unión arancelaria-, los cuatro países se obligaron a definir una política comercial común, eliminar barreras no arancelarias, y coordinar políticas macroeconómicas, sectoriales y de competencia.

El acuerdo fue promovido por el presidente argentino Carlos Menem y su entonces homólogo brasileño, Fernando Collor de Mello, se consolidó el Tratado de Asunción firmado en 1991 incluyendo a los dos socios menores de la región, Paraguay y Uruguay, cuya meta fue la integración: la creación de un mercado común²⁷. El mismo año se firmó con Chile un Acuerdo de Complementación Económica²⁸, “el proceso de integración entre MERCOSUR y Chile tiene como objetivo la libre circulación de bienes y servicios, facilitar la plena utilización de los factores productivos en el espacio económico ampliado, impulsar las inversiones recíprocas y promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física; entre otras cosas establece la posibilidad de utilización de los puertos de ambos países para potenciar el comercio con el resto del mundo y Promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física, con especial énfasis en el establecimiento de interconexiones bioceánicas” (Acuerdo de Complementación Económica. 1996). Es en este aspecto que nos interesa vincular los tres puertos designados, en su integración regional, rastreando desde las intenciones políticas y de estados la posibilidad o imposibilidad de ello, y es aquí donde los puertos elegidos son las infraestructuras de soporte territorial que se destacan –o deberían- como recursos de inversión geoestratégica.

II-2-b. Aspectos Territoriales

En cuanto a la superficie terrestre del bloque MERCOSUR-chile, Brasil es el de mayor extensión, representando cerca del 47% del área total, es a su vez, el que limita con la mayor cantidad de países de la región, -a excepción de Chile y Ecuador- tiene límites comunes con los restantes países, (incluyendo las tres Guyanas). Argentina, con 20% del territorio sudamericano, se ubica detrás de Brasil en orden de importancia relativa, y junto

²⁶ El Consenso de Washington se basó en la apertura unilateral de la economía, la libre circulación de capitales, achicamiento del estado, la desregulación, la privatización de las empresas públicas, la búsqueda de inversión extranjera directa, y el endeudamiento externo como financiamiento de los déficit comerciales.

²⁷ “La República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, en adelante denominados «Estados Partes»; Los Estados Partes deciden constituir un Mercado Común, que deberá estar conformado al 31 de diciembre de 1994, el que se denominará “Mercado Común del Sur” (MERCOSUR)” (Tratado de Asunción. 1991).

²⁸ Las Partes Signatarias promoverán la facilitación de los servicios de transporte y propiciarán su eficaz funcionamiento en el ámbito terrestre, fluvial, lacustre, marítimo y aéreo, a fin de ofrecer las condiciones adecuadas para la mejor circulación de bienes y personas, atendiendo a la mayor demanda que resultará del espacio económico ampliado (Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR-Chile).

con Bolivia es el segundo en lo referido a cantidad de fronteras comunes. Continúa Chile con el 6%, Paraguay con el 3% y Uruguay con el 1% del territorio total de América del Sur. A nivel de cada bloque económico, los países del MERCOSUR más Chile cuentan con el 67% de la población de América del Sur. En su distribución Brasil explica el 74% del total, Argentina un 16%, Chile el 7%, Paraguay el 2% y Uruguay el 1% (IIRSA 2000).

Añadimos que Sudamérica cuenta con un alto grado de urbanidad, la población urbana se ordena con Uruguay que representa el 93%, Argentina 89%, Chile 85%, Brasil 81%, Paraguay con el 58% (CEPAL 2001:22)²⁹. Hay que explicar, además, que un 20% de la población sudamericana habita en la principal área metropolitana de cada país, con extremos de 50% para Uruguay, 35% en Argentina y Chile, y 10% en el caso de Brasil (país que presenta una cantidad muy importante de grandes aglomerados urbanos). Figura 12.

Saskia Sassen habla de mega-región³⁰ esto implica nuevas estrategias de desarrollo que integren “las áreas más avanzadas como las menos avanzadas dentro de la mega-región, deberían considerar marcos amplios e innovadores de gobernanza” (Sassen. 2007:11). Considerar las escalas, -metropolitanas y regionales- implica compartir infraestructuras de transporte para personas y bienes, en esto el puerto es un recurso y dispositivo económico, técnico y político de desarrollo. Retomando a Sassen coincidimos que “la formación de geografías inter-ciudades está contribuyendo a las infraestructuras sociotécnicas para una nueva economía política global”.

Por el Eje MERCOSUR-Chile pasa el 70% de la actividad económica suramericana, al englobar los estados más industrializados del Brasil, Uruguay y el corredor central Buenos Aires - Santiago de Chile-. Cuenta con una extensión territorial de 3.1 millones de Km2 y una población de 125 millones de habitantes. Sin dudas el centro de este eje es Buenos Aires en la unión Brasil-chile (Vialidad nacional).



²⁹ Fuente: Naciones Unidas, Población Mundial en informe de la CEPAL — Serie Población y Desarrollo. Tendencias y perspectivas de la población mundial.

Ubicación de los Puertos y Jerarquía dentro del Eje MERCOSUR -Chile

³⁰ Crecimiento de la población en un contexto geográfico donde ciudades y áreas metropolitanas se mezclan entre sí. Y esto, en efecto, conduce a infraestructuras interregionales, notablemente transporte y electricidad, y varias formas de planificación y coordinación regional.

Figura 12: Ubicación de los puertos e Hinterland. Fuente: Elaboración propia, sobre planos de Vialidad Nacional, IIRSA, y otros.

II-3. Evolución Reciente. Situación Actual de los Puertos Sudamericanos

La ubicación geográfica de los países, y de sus puertos, determinan el vínculo con el comercio exterior, con el turismo, con la circulación de bienes, servicios y personas. Sin embargo genera una competencia entre si, más cierta complementariedad, que no depende únicamente del asiento territorial. También las distancias entre países influyen en el comercio internacional, de este modo países mas cercanos tienen mas comercio bilateral, eso por diversas razones históricas, culturales, lingüísticas y también de costos de transporte y tiempos de entrega. Y agregamos a esto que en el plano local –nacional- las políticas de estado en tanto a inversión en infraestructura portuaria y decisiones macroeconómicas son relevantes para el futuro del dispositivo portuario.

En America del Sur la costa del Océano Atlántico posee mayor cantidad de puertos marítimos, o fluviales con salida al océano de gran importancia (Montevideo y Buenos Aires), respecto de la costa del Océano Pacifico. En la margen oriental, Brasil, Argentina y Uruguay poseen sus unidades portuarias y en ese orden de importancia y sobre la margen occidental Chile mantiene de sur a norte importantes unidades portuarias, pero es en el centro –V Región- con sus dos puertos principales -Valparaíso y San Antonio- que impulsa la actividad a nivel internacional, en lo que a carga contenerizada respecta.

La tendencia de los últimos diez años indica que los puertos que reciben cargas contenerizadas requieren mas espacio, ya que se evidencia un crecimiento en los principales puertos de cada país. Ver figura 13.

En el anexo 1 se muestra la evolución de los puertos por país, por año y por puerto en cantidad de TEUs³¹. A priori se demuestra el crecimiento en la ultima década constante, aunque con leve baja en el año 2009 en Santos y Buenos Aires, coincidente con la crisis mundial, pero es notorio el avance en la carga contenerizadas de los cuatro puertos.

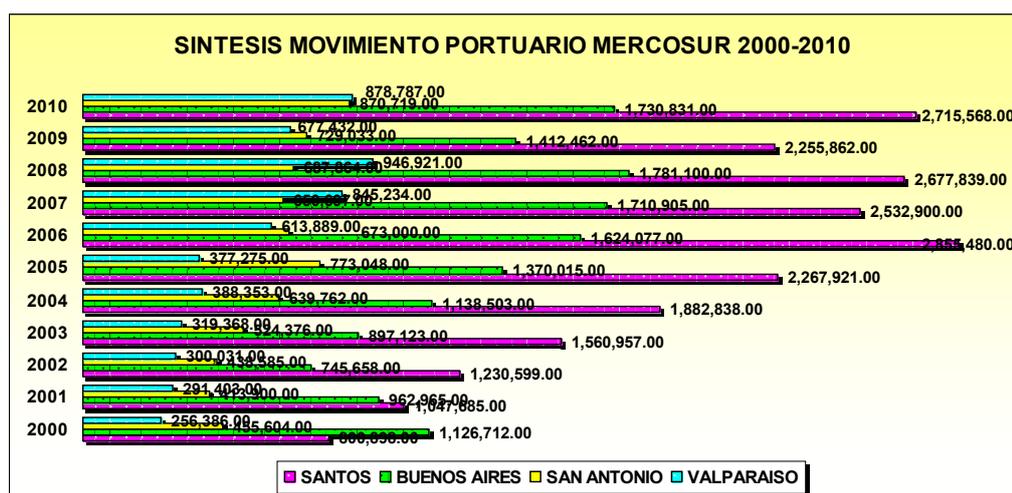


Figura 13: síntesis movimiento portuario MERCOSUR 2000-2010. Elaboración propia sobre datos CEPAL (Perfil Marítimo, CEPAL - Naciones Unidas / Unidad de Servicios de Infraestructura, DRNI | CEPAL | Naciones Unidas, 2011).

³¹ El TEUs –sigla en ingles- es la unidad de medida de contenedores de 20 pies. Y cabe destacar que la cantidad de TEUs puede diferir ampliamente con la cantidad de toneladas movidas por los puertos, ya que en la ultima medida se cuentan graneles líquidos y sólidos, granos y otros tipos de mercancías que no necesariamente vienen en contenedores.

Según indica la publicación de la CEPAL 2011, en el ranking de los puertos con mayor movimiento dentro de América Latina y Caribe, Santos (Brasil) es tercero y primero en el MERCOSUR, continúa Buenos Aires (Argentina), y Valparaíso (Chile). Figura 14.

RNK 2010	PUERTO/ PORT	PAIS/ COUNTRY	TEU 2008	TEU 2009	TEU 2010	Var. 2010/09
1	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	2.468.520	2.210.720	2.810.657	27,1%
2	Balboa	Panamá	2.167.977	2.011.778	2.758.506	37,1%
13	Santos	Brasil	2.677.839	2.255.862	2.715.568	20,4%
4	Kingston	Jamaica	1.915.951	1.728.042	1.891.770	9,5%
25	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1.781.100	1.412.462	1.730.831	22,5%
6	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia	1.064.105	1.237.873	1.581.401	27,8%
7	Manzanillo	México	1.409.782	1.110.356	1.509.378	35,9%
8	Callao	Perú	1.203.315	1.089.838	1.346.186	23,5%
9	Guayaquil	Ecuador	874.955	884.100	1.093.349	23,7%
10	Freeport	Bahamas	1.702.000	1.297.000	1.081.000	-16,7%
11	Caucedo	República Dominicana	736.879	906.279	1.004.901	10,9%
12	Itajai (inc.Navegantes)	Brasil	693.580	593.359	957.130	61,3%
313	Valparaiso	Chile	946.921	677.432	878.787	29,7%
14	San Antonio	Chile	687.864	729.033	870.719	19,4%
15	Limón-Moin	Costa Rica	835.143	748.029	858.176	14,7%
16	Lazaro Cárdenas	México	524.791	591.467	796.011	34,6%
17	Puerto Cabello	Venezuela	809.454	790.000
18	Veracruz	México	716.046	564.315	677.596	20,1%
19	Montevideo	Uruguay	675.273	588.410	671.952	14,2%
20	Buenaventura (inc. SPR y ZP)	Colombia	743.295	647.323	662.821	2,4%

Fig. 14: Cuadro síntesis ranking Movimiento Portuario contenerizado de América Latina y el Caribe - 2010. Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, DRNI | CEPAL | Naciones Unidas, 2011.

Iremos viendo a medida que construimos el corpus teórico que estos puertos no gozaron en estas dos últimas décadas de tal posición frente al movimiento contenerizado. Este privilegio también tiene sus consecuencias negativas, que del mismo modo iremos construyendo y analizando –cuestiones de usos de suelo, espacio físico, situación ambiental, relación con la ciudad, etc.

Asimismo, se evidencia que en Argentina –como también en Uruguay- la concentración de las cargas se da en un puerto predominante por sobre el resto, a diferencia de Brasil y Chile que distribuyen su movimiento entre varios puertos. Ver anexo I.

II-4. Infraestructuras Portuarias, Redes de Comunicación

El rol de las infraestructuras y los equipamientos intra portuarios –grúas, muelles, balizas, etc.- es sustancial para elevar la competitividad comercial, asimismo lo es la infraestructura extra portuaria –rutas, caminos, puentes, ferrocarriles, etc.-, para fomentar un crecimiento sostenido de su economía.

Vimos que los puertos de América del Sur están tejiendo un avance en sus cadenas comerciales de movimiento contenerizado, al mismo tiempo que la inversión pública o privada en infraestructura se estancó, y atraviesa carencias en las preexistentes y con

escasa inversiones en obras nuevas. “La inversión en infraestructura en América Latina es baja en comparación con otros países en desarrollo. Se sostiene que el dinamismo de la economía y del comercio exterior que verifica la región desde el 2002 ha puesto en evidencia las deficiencias de la dotación de infraestructura de la región” (Lucioni. 2009:7), en cierta forma esta situación frena, o a corto plazo frenara el crecimiento nacional y la inserción internacional de la región MERCOSUR.

Ya mencionamos que America Latina es un continente que creció hacia fuera, y el mayor asentamiento demográfico esta sobre las regiones costeras, razones que se ligan a la historia colonizadora previamente comentada. La concentración de la población en determinadas zonas ha creado fuerte “disparidad territorial que se manifiesta en diferentes dimensiones socio económicas, entre ellas la distribución de la infraestructura” (Lucioni. 2009: 16). Esto deja fuera de la inserción económica a ciertas regiones (por ejemplo el NOA y NEA en Argentina y el Nordeste de Brasil) con redes de infraestructuras y equipamiento aun incompleta.

El cuadro siguiente muestra la participación privada en proyectos para la infraestructura del transporte en países seleccionados (*Cantidades de proyectos, 1990/2006*).

Concepto	Argentina	Brasil	Chile
Caminos	32	38	24
Vías férreas	17	15	4
Puertos	14	37	10
Aeropuertos	4	0	8

Fuente: Página web del Banco Mundial, topic infraestructura, Private Project Investment (PPI), 2007

“Luego de las carreteras los puertos fueron el segundo destino de las inversiones privadas en transporte desde 1990. El Banco Mundial contabiliza 108 proyectos con compromisos de inversión por casi 8 mil millones de dólares. De ese número de proyectos 87 correspondieron a Argentina, Brasil, Chile y México” (Lucioni. 2009: 20). Cabe destacar que no solo hubo inversión sobre las concesiones existentes, sino que se sumaron nuevos proyectos (“greenfields”)³², como fue en Chile.

Entre los años 2001 y 2006 (CEPAL 2007) aumento el comercio internacional, y permitió el crecimiento del movimiento portuario, lo que significa mayor y más eficiente capacidad de los puertos, equipamientos e infraestructuras. “Como ejemplo basta tomar la tasa de crecimiento de Brasil que en valores absoluto equivale a 124 millones de toneladas métricas” (Lucioni. 2009:20).

El cuadro siguiente muestra a Movimiento Portuario 2001/2006. América Latina y El Caribe: (*En toneladas métricas, tasas anuales promedio de crecimiento*)

PAÍS	TASA DE CRECIMIENTO
ARGENTINA	13.9
URUGUAY	13.5
CHILE	7.5
BRASIL	4.5

Fuente: Elaboración propia en base a CEPAL (2007).

II-4-a. Transporte e Infraestructura. Problemas para la Integración

³² El termino greenfield (tierra virgen, tierra verde) se refiere a realizar un proyecto desde cero o cambiar completamente uno existente. La imagen es aquella construcción de la tierra de greenfield, donde no es necesario remodelar o demoler una estructura existente.

Las redes de transporte fluviales sudamericanas tienen tres principales cuencas Amazonas, Orinoco y Paraná – Paraguay, cuyos flujos de navegación son significativos y con diversos tipos de movimientos (nacional, regional e internacional).

“La fortaleza implícita en la complementariedad que supone mantener relaciones internacionales dentro de la región sur de América Latina, se presenta al mismo tiempo como la debilidad de la integración espacial-territorial, las comunicaciones terrestres, oceánicas, fluviales, o aéreas continúan con cierta “anemia” en el rendimiento productivo, para poder hacer más competitivo este territorio de ciudades integradas, y constituir una gran “metápolis³³ solidaria” (Aversa. 2011: 3)

Los puertos regionales reciben un alto tráfico comercial, que en los últimos años ha sido creciente específicamente en la operación de contenedores. Lo que da cuenta de la constante transformación y transición que atraviesan los puertos y las infraestructuras propias. También la necesidad de incorporar otras infraestructuras, de transporte intermodal, carreteras, ferrocarriles, etc., para así lograr la optimización del potencial implícito en la región en cuanto a recursos naturales y espacio físico disponible. En este aspecto la integración regional es fundamental, y en ella la deficiente infraestructura –o carente- impide en cierta forma el avance en el crecimiento regional de América del Sur.

Para la integración regional del MERCOSUR, las infraestructuras –en la que los puertos son primordiales- y la inversión conforman un sustancial epicentro en el crecimiento del intercambio de bienes, servicios y personas. El proyecto más reconocido de integración sudamericana es IIRSA (Iniciativa para Integración Regional Sudamericana)³⁴. Los proyectos abarcan las infraestructuras para el transporte, específicamente son los pasos de frontera, puertos marítimos y fluviales, hidrovías, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles, y demuestra el déficit y la necesidad de mejorar y expandir la integración física regional, sustentada en la planificación territorial.

Al respecto IIRSA tiene diversos ejes de intervención, para nuestro caso destacamos:

i- Puertos y vías navegables.

1 – corrección de pasos críticos y ayudas a la navegación para asegurar la navegabilidad.

2 – falta de conexiones multimodales con el transporte terrestre.

A su vez se vinculan con otras líneas de ingerencia, redes de carreteras, redes ferroviarias, aeropuertos y transporte aéreo, ferroviario y automotor.

ii- Transporte Fluvial y Marítimo.

1 – Reservas de carga.

2 – Calados que no permiten eficiencias en uso del transporte

3 – Desequilibrios en el sentido de los tráficos

4 – Implementación del transporte intermodal a fin de lograr la conexión de las hidrovías

5 – reglamentaciones de seguridad que imponen costos excesivos

6 – demoras y dificultades en la aplicación de los tratados de transportes fluviales

³³ Metápolis, es un término propuesto por el economista francés François Ascher (2004: 56-57), es un concepto que aspira tanto a describir una morfología como una sociología urbana. En lo referente a la forma, Ascher postula que es profundamente heterogénea y no necesariamente constituida por contigüidad. Contiene una o varias metrópolis o como mínimo una ciudad grande de centenares de miles de habitantes con crecimiento radio-concéntrico, lineal o en metástasis (como grumos o agregaciones en un cuerpo más amplio), término este último tomado de Oriol Bohigas.

³⁴ IIRSA es un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países que la componen, cuyo objetivo es impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones. La iniciativa es multinacional, multisectorial y multidisciplinaria. Promovida en un marco de sostenibilidad y crecimiento competitivo, para alcanzar un régimen de desarrollo estable, eficiente y equitativo en la región, cuyo soporte es la integración física continental, para la integración entre sí en la región y la inserción internacional.

IIRSA trabaja, a partir de un programa de planificación territorial indicativa, en dos líneas principales de acción:

- a- Ejes de integración y desarrollo (EIDs)
- b- Procesos sectoriales de integración (PSIs)

“Los ejes de integración y desarrollo (EIDs) son franjas multinacionales de territorio donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales” (IIRSA. 2009: 6). En función de las características, sociales, económicas y ambientales particulares, se identifican para cada eje las carestías de infraestructuras requeridas para articular el territorio con el resto de la región.

Los procesos sectoriales de integración ofrecen un espacio para identificar y resolver conflictos normativos, operativos e institucionales. Y de forma transversal inciden sobre el resto de los ejes de integración.

La figura xx muestra los diez ejes de integración, el eje que a nuestro interés refiere es el eje 7 MERCOSUR-Chile, aunque sobre ese eje se yuxtaponen e interceptan otros ejes de fundamental importancia, como el eje 3 de la hidrovía Paraná Paraguay, el eje 4 de Capricornio y el eje 5 Andino del Sur. Asimismo los dos ejes de mayor concentración poblacional son los EIDs MERCOSUR- Chile y el Andino del Sur, como además los que mayor intercambio de flujos comerciales poseen, y en términos de infraestructura portuaria, es relevante el EID de la Hidrovía Paraná Paraguay, tanto para Argentina Brasil y Uruguay sino también para los países mediterráneos de Paraguay y Bolivia. Figura 15.



Fig. 15. Mapa de EIDs. Fuente IIRSA 2009.

La integración supone abordar proyectos que requieren sumas considerables a invertir que por si solo algunos países no podrían concretar, y que son estructurantes en el desarrollo regional que trasciende las fronteras de un país. Al mismo tiempo enfrenta algunas imposibilidades de acordar, ya que cada país suele pensar en costos y beneficios intra fronteras, de alguna manera es un desafío enfrentar y reconocer los beneficios individuales de usos colectivos regionales, en el caso del transporte las redes de un país son compartidas y utilizadas por la región, lo que significa sortear el obstáculo de las asimetrías que enfrentan los países que intervienen en el costo y el beneficio.

II-5. Integración Física.

II-5.a. Corredores Bioceánicos (CB). Corredor Bioceánico Central (CBC)- Eje MERCOSUR – Chile

La noción de corredor bioceánico es relativamente reciente (mediados de los '90), y se liga a iniciativas de integración subregional de gran escala, en general asociadas a vías de comunicación y vías comerciales, pero en verdad existen –aunque bajo otro concepto- las conexiones transoceánicas desde la época de fenicios, persas, romanos, griegos, en las relaciones entre Europa y Oriente

“El concepto de “corredores bioceánicos” –antes denominados corredores de transporte- convoca tres dimensiones significativas: su realidad territorial, la multimodalidad de dimensiones innovadoras que evoca y, el ser, en determinados casos, objeto de políticas y estrategias de integración subregional” (Inostroza Fernández et al. 2004:3)

Los CB suponen el beneficio de pueblos, ciudades y puertos que pertenecen a su Hinterland, por ellas circulan flujos de mercaderías, personas, bienes y servicios, que vinculan diferentes culturas, países, idiomas y tradiciones, es un punto fuerte en la integración subregional. Por otro sirven para organizar el territorio concentrando actividades e inversiones de diferentes sectores públicos y privados, y múltiples actores. Los CB son –o debieran ser- ejes de desarrollo integrados e integradores subregionales. Al respecto Inostroza Fernández *et al* dicen que “en el Cono Sur, más que CB, cabría hablar de “corredores transversales de carga”, en la medida que no existe aún la unión de los dos océanos, más bien, las comunicaciones son internas, como las que se dan con Paraguay, Bolivia, Argentina y parte de Brasil con el Pacífico” (Inostroza Fernández et al. 2004: 10) “. Pero en ese sentido algunos autores sostienen que el concepto esta siendo desplazado por “corredores de comercio”, que para el MERCOSUR hoy es lo que mejor concuerda.

El eje MERCOSUR – Chile conforma la unión de megaciudades muy importantes –São Paulo, Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, Santiago de Chile- y los CB promueven el desarrollo y la utilización de la infraestructura física, con especial énfasis en el establecimiento de **interconexiones bioceánicas** (esto se planteó en el acuerdo complementario firmado por Chile y los países del MERCOSUR). Atraviesa los principales centro económicos y principales puertos de Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil. Figura 16.

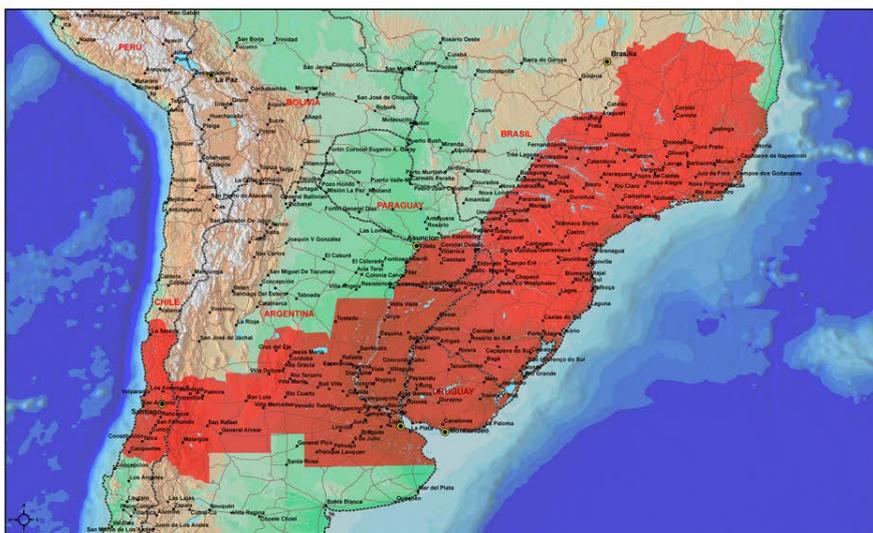


Figura 16: Área de influencia eje MERCOSUR – Chile. Fuente: IIRSA

El área del EID del eje MERCOSUR – Chile alcanza una superficie de 3.216.277 km², que representa un 25% del total de los cinco países que lo integran. La población estimada en 2008 es de 137.300.163 habitantes sobre el área de influencia, que equivale al 53,70% del

total de la población de los cinco países. Se advierte que la distribución de la población es desigual ya que en promedio sería un 42,69 hab/km², pero en la Región Metropolitana de Chile corresponde a 437,94 hab/km² y en la provincia de La Pampa (Argentina) a 2,33 hab/km². La producción del EID es muy amplia y variada³⁵.

La infraestructura actual, en algunas regiones muy consolidadas económicamente, es eficiente y responde a las demandas en el sector del transporte. En zonas menos desarrolladas la infraestructura es limitada y algo deficiente.

-Red vial: el eje cuenta con 1.093.908 km de red vial.

-Red ferroviaria: alcanza 68.892 km total sobre el área del Eje MERCOSUR –Chile, y se hallan operativos el 87,68% con diversos grados de calidad del servicio. Entre los proyectos EID esta la recuperación del “Ferrocarril Trasandino Central” que unirá Los Andes (Chile), con Lujan de Cuyo en Mendoza (Argentina)³⁶.

-Red portuaria: dentro de los destacados puertos con movimientos representativos, IIRSA destaca en la III, IV y V región de Chile a Huasco, Coquimbo, Pelambre, Guayacan, Quinteros, **Valparaíso**, **San Antonio** sobre el Océano Pacífico. En Argentina el Puerto de **Buenos Aires** sobre el Río de La Plata, Asunción en Paraguay sobre el río Paraguay, Montevideo en Uruguay sobre el Océano Atlántico, y en Brasil el puerto de **Santos**, São Sebastião, Paranaguá, San Francisco do Sul, Río Grande y Porto Alegre, sobre los estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina y Río Grande do Sul.

Dichos puertos cuentan con adecuada infraestructura portuaria, para movimiento, carga y descarga de mercadería para importación y exportación:

-Red aeroportuaria: conexión aérea en toda la extensión del eje.

-Hidroeléctricas: en total en 2007 la capacidad era de 155.286,4 megavatios

-Gasoductos: existe uno entre Argentina y Chile, uno entre Argentina y Brasil, uno entre Argentina y Bolivia, y uno entre Argentina y Uruguay.

El CB del eje MERCOSUR - Chile reúne, los tres puertos de interés de este trabajo, que además son los principales del MERCOSUR, y muy significativos en América Latina. Para ello es importante comprender la situación macro regional en la que se insertan estos dispositivos.

II-5-b. Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP)

Las condiciones de longitud y caudal hacen de la HPP una de las principales vías fluviales de navegación del mundo, sobre su área de influencia habitan más de 40.000.000 de personas. Los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, integran la gran red de navegación fluvial de la Cuenca del Plata, más de 5800 Km de longitud de vías navegables. Esta red hídrica comienza en el extremo norte en el Puerto de Cáceres (Brasil), sobre el río Paraguay y está conformado por el Río Paraguay, Paraná y Plata con una extensión de 3.442 Km. desde su comienzo en el mencionado puerto de Brasil hasta el puerto de Nueva Palmira (Uruguay).

Es bien sabido que los ríos Paraná, Paraguay –y Río de La Plata- han sido desde el siglo XVI la principal ruta de penetración al continente, los colonizadores ingresaron, fundaron ciudades, y también extrajeron sus recursos gracias a estas rutas. Hoy la vía navegable es sustancial para mejorar costos de fletes en las cargas, y tiempos de movimientos, que comparable al transporte terrestre y ferroviario, es –sin dudas- el transporte fluvio-marítimo más eficiente, menos costoso, y menos agresivo con el ambiente. Además el beneficio radica en ampliar la frontera productiva y fomentar la integración subregional, potenciando los corredores bioceánicos, el transporte multimodal y la coordinación y cooperación

³⁵ Los datos fueron obtenidos y reelaborados en base a IIRSA 2010.

³⁶ Los trabajos comenzaron en el lado argentino en 1873 y en el chileno en 1889. El ferrocarril fue inaugurado en 1910 y estuvo en funcionamiento hasta 1984, año en que fue abandonado.

geoestratégica regional. Si bien establecer políticas inter estatales de los países miembros es dificultoso, deberían estas infraestructuras, y otras, ser el motor de la integración portuaria sudamericana.

El proyecto de la hidrovía surgió en el año 1988, impulsó luego la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) en 1990, siendo una decisión política de los gobiernos que comparten la vía navegable. En el año 1995 se iniciaron los estudios de factibilidad y la evaluación de impacto ambiental.

El área de influencia directa del proyecto abarca los Estados de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul en Brasil, el Departamento de Santa Cruz en Bolivia, todo el Paraguay, ocho provincias argentinas y el Departamento de Colonia en Uruguay. El comienzo de la vía se produce en el tramo fronterizo entre Bolivia y Brasil. Para Bolivia el proyecto encarna el mejoramiento de la salida de sus productos hacia el Río de la Plata, y es una alternativa del transporte terrestre hacia los puertos atlánticos de Brasil y los de Chile y Perú en el Pacífico. Para Brasil simboliza una ruta alternativa y más eficiente de exportación de su producción de soja en tierras de Mato Grosso. Figura 17.

Para Argentina el beneficio es notable, debido que en el tramo inferior del Paraná es donde se localizan los puertos con mayores facilidades de trasbordo y de almacenamiento para el comercio ultramarino. La vía finaliza en el puerto de Nueva Palmira, Uruguay, que se transforma en la boca de acceso y terminal de la Hidrovía (Sgut. 1997: 8).

La HPP cuenta con puertos de variadas dimensiones, usos e instalaciones. En la Hidrovía superior los puertos son pequeños y sólo pueden atender barcazas fluviales. Los movimientos se limitan a productos agrícolas o forestales no procesados y a minerales. La Hidrovía media, tiene puertos de dimensiones y movimientos algo mayores, a estos puertos acceden barcazas fluviales de mayor porte y también pequeños buques del tipo fluvio-marítimo.

La Hidrovía inferior, cambia substancialmente el carácter de los puertos. Las profundidades naturales del río permiten aquí el acceso de buques de ultramar. Con calados de hasta 32 pies, la vía permite el acceso adecuado hasta los puertos graneleros de Argentina (que exportan más del 70% de estas cargas), siendo eventual y en menores cantidades el completado de carga que deben recibir en los puertos oceánicos (Bahía Blanca y Quequén), con el consiguiente ahorro de tiempos y costos involucrados en las operaciones.

En cuanto a la carga contenerizada del puerto de Buenos Aires en cantidad de TEUs se registraron 210.000 en 1996 y 531.000 en 1999, lo que demuestra la relevancia de la HPP.



aspecto geofísico, representó la integración de producción, transporte, almacenamiento y distribución, sobre todo con la introducción del **contenedor**, por tanto esa red de flujos debió ser considerada y ordenada, al respecto la cadena logística es una herramienta fundamental para la competitividad portuaria, y encuentra en el territorio, en el uso y explotación del suelo su correlato. El ordenamiento y planificación territorial de la infraestructura portuaria es un recurso de inversión geoestratégica y sustentable, o debiera serlo.

El transporte por agua, no solo abarca el comercio, sino cuestiones recreativas, deportivas, traslado, turismo y servicios. Ese movimiento entre un destino de origen y un destino de llegada implica un flujo –comercial, turísticos, deportivos- de transporte, que requiere de espacios adecuados en agua y tierra para transitar, acceder, desembarcar, etc. Por tanto el transporte por agua funciona como una red donde los puertos son los nodos y las trayectorias entre nodos-recorridos- son las uniones. Los nodos son puntos fijos y las uniones pueden variar, son dinámicas. Y en el caso que nos corresponde esos nodos conforman parte inescindible de las ciudades –son las ciudades-, y sus interrelaciones son parte de las características que nos interesa rastrear.

Los puertos involucran superficies que se extienden más allá de las instalaciones portuarias propiamente dichas. Las jurisdicciones portuarias abarcan tejido urbano, redes viales públicas, espacios públicos y privados, edificios propios, arrendados y cedidos, por ello las áreas de influencias de un puerto se definen según alcances³⁷ físicos, geográficos, territoriales.

Según la UNCTAD, los puertos pueden ser categorizados por “generaciones”, atendiendo ciertas condiciones o parámetros básicos (cargas manipuladas, aptitud y estrategia de desarrollo portuario, características de organización y producción). Ver anexo 1

III-1-b. Infraestructura

Las infraestructuras portuarias están en agua, en tierra y en la interfase. La interfase agua-tierra se presenta de diversas formas, puede ser sobre espacios marítimos (abiertos o cerrados), espacios lacustres (abiertos o cerrados), sobre márgenes fluviales, o sobre vías navegables artificiales. Ver figura 19.

INFRAESTRUCTURA

AGUA	TIERRA	INTERFASE
Rada	Accesos (gate)	Obras de amarre y atraque
Canal de Acceso	Servicios logísticos	Instalaciones de transferencia
Señalización y Balizamiento	Playas	
Obra de abrigo	Depositos	<i>Equipos de transferencia y movimientos internos</i>
Boca de ingreso al puerto	Estacionamiento	
Antepuerto	Caminos	
Área de maniobra	Vías Férreas	
Espacio frente a muelle	<i>Equipos para movimientos internos</i>	

Figura 19. Infraestructuras. Elaboración propia en base a datos de la cátedra de Planeamiento y Logística portuaria³⁸

III-1-c. Cadena de Transporte

El medio físico fundamental de un puerto es el agua, son las vías navegables las venas de ellos. Pueden ser naturales (océanos, mares, ríos, estuarios, lagos), semiartificiales (canales de accesos), artificiales (canales interiores)

³⁷ Hinterland. Foreland. Umland. Ver definiciones en el apartado “glosario”.

³⁸ La cátedra de Planeamiento y Logística portuaria, es dictada por el Ingeniero Ricardo Schwars, facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, forma parte del posgrado en ingeniería portuaria.

Los puertos manejan sus flujos a través de cadenas de transporte, estas pueden ser **multimodales o intermodales**, es decir de tierra a agua y a tierra nuevamente en el primer caso, y por agua de barcaza a buque y de ahí a buque o barcaza nuevamente en el segundo. Figura 20

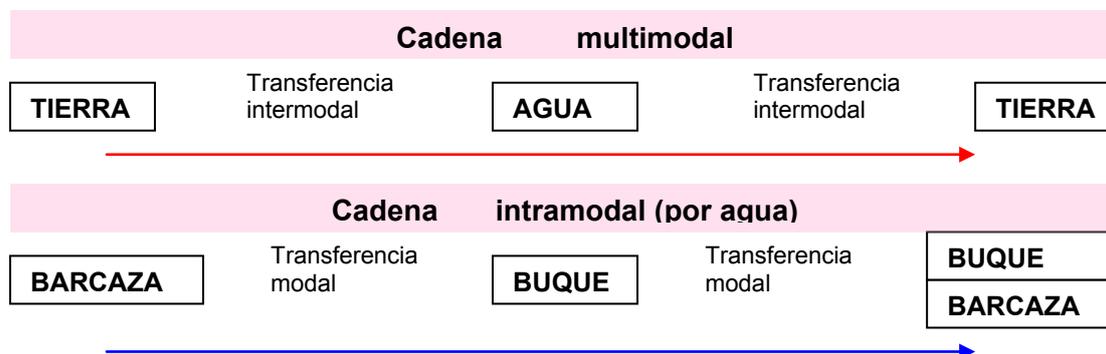


Figura 20. Cadenas de transporte. Elaboración propia.³⁹

El transporte por agua, la infraestructura de transporte y la cadena logística constituyen un sistema complejo de relaciones, si un componente falla el objetivo se frustra, o bien el sistema se debilita. Asimismo en este sistema otros componentes son fundamentales -las cargas, las tipologías de cargas, el tipo de transferencias, etc.- (ver anexo 1). Sin olvidar una cuestión sustancial, **los actores sociales**⁴⁰ que en él se involucran, locales y globales, bajo el paradigma socioeconómico y político que los recoja, en el escenario territorial que sea.

III-1-d. Cadenas Logísticas. Implicancias sobre el Territorio

Un puerto es una entidad de alta complejidad, es una gran empresa en red, en él se agrupan diferentes empresas jurídicamente independientes, diversos actores sociales en busca de una misma cadena de valor. Tal situación exige coordinación y cooperación, integrando y optimizando estrategias económicas y productivas. La plataforma logística es aquel punto donde se rompe la cadena de transporte y logística en el que se concentran actividades y funciones técnicas y de valor añadido.

Intervienen diversos grupos de actores en la cadena logística, por un lado actores internos: los operadores portuarios, las navieras, las autoridades portuarias, los sindicatos (mano de obra), por otro agentes externos, como ambientalistas, políticos, transportistas, todos estos actores múltiples sobre un escenario cambiante, tanto la demanda comercial, como la normativa suelen estar en permanente revisión, asimismo la infraestructura y la tecnología requieren una organización adecuada y continua, para efectivizar la dinámica logística.

Interesa este tópico porque al mencionar la logística debemos hablar de transporte, por tanto de infraestructura y el punto aquí se relaciona con la sustentabilidad de los territorios y el ambiente. Admitiendo que todas las infraestructuras de transporte causan un impacto en el entorno, ya sea por causas directas o indirectas⁴¹, sabiendo que son instrumentos necesarios en el desarrollo económico, como dijimos son recursos de inversión geoestratégico, por ello interesa pensar cual será el impacto y como minimizarlo y mitigarlo, y con que parámetros proyectarnos en el tiempo en pos de la sustentabilidad. Existen reglamentos que integran el ambiente a los programas y planes de intervención territorial, en diferentes normas y leyes –como son los estudios de impacto ambiental- regulados por las políticas ambientales específicas de cada país, al margen de ello la eficiencia en las

³⁹ Ibídem 38.

⁴⁰ Sobre actores sociales se profundizara para cada caso específico en próximos capítulos.

⁴¹ Las autopistas son infraestructuras complementarias de los puertos fundamentales, eso puede conllevar a deforestación, decapitación de suelos, etc. Asimismo los dragados de ríos, canales, pueden alterar los recursos ictícolas.

cadena logística es un aporte sustancial para desprestigiar el impacto negativo sobre el ambiente.

III-2. Diseño Portuario

Bajo este título nos proponemos dejar algunas consideraciones que nos servirán para tener en cuenta al momento de observar el territorio y su ordenamiento y planificación.

Emplazamiento⁴².

Los puertos se pueden ubicar sobre espacios marítimos, lacustres o fluviales, con las condiciones naturales para hacerlo o bien artificiales en sitios estratégicos. Pueden estar inmersos en un medio urbano, de menor o mayor densidad dependiendo de cuestiones históricas, o pueden estar alejados de un centro urbano, no necesariamente la ciudad a la que pertenecen tiene que ser una metrópolis o una ciudad de gran escala. El emplazamiento depende de cuestiones económicas, históricas, políticas, militares, geográficas, etc. Así podemos distinguir el puerto de Buenos Aires sito en la trama de la ciudad homónima, principal metrópolis del país, el puerto de Santos que dista poco kilómetros de la ciudad de São Paulo, principal aglomeración urbanizada de América del Sur y estado al que pertenece la ciudad de Santos, distinto al caso del puerto de San Antonio en Chile, que forma parte de una ciudad de mediana escala, y poco relevante en términos comerciales, turísticos y demográficos⁴³.

En los puertos comerciales, como lo son los puertos de contenedores es fundamental y decisiva la conexión con su Hinterland. en estos términos son importantes las consideraciones sobre las relaciones puerto-ciudad o puerto-área urbana, pues en esto es sustancial tomar en cuenta el ordenamiento de la ciudad portuaria, pero también lo es el diseño y ordenamiento del puerto en sus propias áreas de acción.

La disponibilidad de espacios adecuados para planificar el ordenamiento territorial de la infraestructura portuaria, requiere una vinculación despejada con las aguas navegables, una línea de costa extensa y libre, aguas con profundidades exigidas, espacios terrestres con superficies y dimensiones cómodas para el funcionamiento, conexiones con redes de transporte, terrenos vacantes sin peligros futuros, disponer de sectores operativos en tierra para localizar edificios, espacio para terminales fluviales, terrenos para expansiones futuras, otros. (Ver anexo 1)

III-2-a. Puertos de Contenedores

Los territorios de los puertos de carga contenerizadas no son solo espacios físicos, son territorios sociales y políticos. Y en ellos conviven los ciudadanos –aunque desde afuera- y los agentes internos –desde adentro del puerto- mientras otros son usuarios puntuales o temporarios –transportistas, proveedores- y esa estructura múltiple de sujetos interviniendo sobre el espacio físico hace a un puerto de contenedores con características propias e identificables.

Existe un paisaje diferente en esta tipología de uso portuario, menos amigable con la ciudad o con el imaginario social de lo que significa un puerto. Es otro tipo de paisaje, de ambiente y de relaciones, de ello hablaremos más adelante.

III-2-b. Terminales de contenedores

Dentro de las terminales existen zonas diferenciadas, así los contenedores refrigerados requieren de zonas con conexiones eléctricas necesarias para que mantengan la cadena

⁴² El lugar de emplazamiento debe tener en cuenta: 1) jerarquía portuaria; 2) red de transporte que la integrara; 3) condiciones físicas y naturales del lugar.

⁴³ San Antonio, pertenece a la provincia homónima, con una superficie de 405 km² y una población al 2002 de 87.205 habitantes. Santos pertenece al estado de São Paulo, cuenta con una superficie de 281 km², y una población de 419.757 habitantes. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires está en la provincia homónima y es capital nacional de la República Argentina, cuya superficie es de 202 km², y la población al 2010 es de 2.891.082 habitantes.

de frío. Zonas para almacenar sustancias peligrosas separadas de las cargas ordinarias. Las cargas que requieren inspección de aduana, fitosanitaria u otra deben disponerse en zonas de fácil acceso a los organismos pertinentes.

Existen terminales polivalentes, que poseen flexibilidad y pueden recibir desde carga fraccionada hasta contenedores, pero no cualquier tráfico, por ejemplo graneles sólidos o líquidos. Una terminal polivalente puede transformarse fácilmente en una terminal especializada en contenedores dotándola de un nuevo equipo ligeramente diferente. Figura 21. Ver anexo 2



Figura 21: terminales de contenedores. Puerto Valparaíso, y puerto de Buenos Aires

IV- PUERTO Y CIUDAD: ESTRUCTURAS TÉCNICAS Y SOCIALES EN EL SIGLO XXI.

Se ha descrito el puerto en términos de su estructuración física, de sus componentes y requerimientos técnicos. Pero debemos comprender que el puerto constituye un motor en la dinámica social de cualquier ciudad que lo posea. Es ante todo un *lugar* (o un *no lugar en el sentido de Marc Augé*), que contiene la significación social de un puerto, es punto de encuentro y separación, cargado de emotividad.

También el puerto emana el significado del sudoroso trabajo de principios de siglo en el que muchos hombres se emplearon, sinónimo de esfuerzo y desarrollo tal como lo ilustran las pinturas que Quinquela⁴⁴, “todas las escenas portuarias de Quinquela son verdaderas odas al trabajo [...]. Las grúas, los astilleros, los barcos, los talleres metalúrgicos, las aguas, los cielos, los humos, las nubes, han sido elementos necesarios para instrumentar una composición, pero el lugar protagónico siempre lo ha tenido el hombre” (La Nación. 2006:136). Figura 22.



Figura 22: pinturas de Quinquela. “Día de Trabajo”. “en Pleno Sol”.

⁴⁴ Benito Quinquela Martín, 1890-1977. pintor Argentino, considerado el pintor de los puertos y el maestro del color. Reconocido mundialmente, sus obras se exhiben en diversos museos internacionales.

Los puertos no son solo cantidad de edificios e instalaciones, son relaciones sociales, y como dice Silvestri “Origen, Identidad y Lugar, constituyen una sola tríada inescindible que no es exclusiva de una sola escuela ni de una sola ideología” (Silvestri. 2003:68), decimos que hay un lado sensible se signos y significados en la memoria colectiva de las ciudades y hombres que lo poseen. “Los puertos constituyen, históricamente, un elemento urbano y territorial de primer orden, por la riqueza de las relaciones que se han tejido, y que tienen lugar en sus entornos urbanos y territoriales, así como por la especial singularidad de las mismas, dado que no se van a presentar en ningún otro ámbito espacial. De hecho, no hay otra infraestructura de transporte que caracterice tanto a una ciudad como los puertos, para llegar a calificarla como portuaria” (Grindlay Moreno. 2008: 54).

Para muchos el puerto esta ligado a una nueva vida, en Sudamérica fue el ingreso a “otro mundo”, la posguerra europea provocó la inmigración masiva hacia estas tierras, y en ese aspecto el puerto constituye un lugar nostálgico en la memoria colectiva de aquellos – nuestros padres y abuelos- desplazados de sus ciudades nativas, ergo recibidos por estos lados. Las ciudades portuarias mantienen una simbiosis entre el espacio natural del puerto –artificial o científico- y la construcción social de él a partir de la simbolización que adquirieron tras el siglo XVI en el mundo moderno. “Los puertos han sido puntos de contacto entre culturas. De hecho, mientras no existieron el transporte aéreo y las telecomunicaciones, el transporte marítimo y los puertos tuvieron un papel insustituible en la circulación de las ideas” (Domínguez Roca. 2006: 4).

Actualmente –y desde las últimas décadas- la relación entre las ciudades y los puertos han ido transformándose a la par de la economía global mundial de la que no escapan. Las dinámicas productivas y de distribución son parte de un nuevo escenario, la centralidad geográfica de las actividades portuarias coincide con las ciudades –metrópolis o megalópolis- más importantes y pobladas de un país. Así el puerto de Buenos Aires en la ciudad equivalente, Valparaíso y San Antonio en la V región de Chile o Santos en el departamento de São Paulo dan cuenta de esto.

Hay una redefinición del espacio portuario, de la ciudad portuaria, los conceptos de centralidad y red son manifiestos de los últimos años. Granda dice “las ciudades puertos, configurarían centralidades, siendo parte de un sistema global, o como un Hub distinto de esta red, y como parte de otra red de ciudades” (Granda. 2005:11), la globalización parece indicar que no existen territorios concretos de escala local, donde la centralidad ahora es de escala transnacional. En la escala MERCOSUR esa centralidad esta en coincidencia con el Corredor Bioceánico Central. Aunque en tal superficie persisten ciudades y áreas muy despobladas, que aun hablan de localidades dentro la globalidad.

El puerto de la globalización no es terminal, sino “hub” (Fossey, 1997 en Martner Peyrelongue) o centro de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente. Pero lo que ha permitido la acción integradora del puerto actual, así como la vasta expansión de su zona de influencia territorial (hinterland), es, básicamente, el desarrollo de los sistemas intermodales de transporte e información (Martner peyrelongue. 1999:5). Aunque en América del sur las redes de transportes aun son deficientes, las infraestructuras de la “integración” carecen de efectividad, por tanto de cohesión socio territorial.

IV-1. Etapas de la Relación Ciudad - Puerto:

Hay diversas etapas que pueden distinguirse en las relaciones puerto-ciudad:

a) Etapa de unidad ciudad – puerto:

Esta es una etapa que puede reconocerse desde los orígenes de las ciudades hasta el siglo XIX, donde la centralidad urbana dependía en gran parte de las instalaciones portuarias, “en esas circunstancias, los contactos e intercambios comerciales con culturas y

economías diferentes otorgaron al asentamiento urbano un potencial de crecimiento entorno a dicha actividad” (Sánchez Pavón. 2003:5). Los puertos fueron –en la mayoría de los casos- los generadores de núcleos urbanos, coexistiendo puerto y ciudad.

b) Etapa de crecimiento y distanciamiento ciudad – puerto:

Esta etapa se vincula a la revolución industrial, la tecnificación en el sistema de transporte terrestre y marítimo, conllevó a requerimientos espaciales de dimensiones superiores, nuevos accesos y organización territorial diferenciada, Sánchez Pavón advierte que en este momento aparecen las primeras divergencias puerto – ciudad y, asimismo, las primeras problemáticas ambientales derivadas de la actividad portuaria industrial (2003: 6). Un primer distanciamiento relacionado al crecimiento urbano por sobre los límites de las murallas, asociado al ferrocarril y a un puerto cada vez más específico en sus capacidades y usos destinados.

c) Etapa de aislamiento y separación ciudad – puerto:

Esta etapa se verifica en la mitad del siglo XX, relacionado al crecimiento de la industria naval, buques cada vez más grandes, y en consecuencia puertos con mayor capacidad de operación, todo de la mano de los cambios económicos y comerciales propios de esta época capitalista y consumista. Se produjo una segregación funcional ciudad – puerto, “una separación de gestión que crea dos espacios física y funcionalmente independientes [...] en este proceso de separación, el crecimiento de las estructuras portuarias corre ajeno a su integración con el medio urbano, produciéndose las primeras disimetrías en su configuración global” (Sánchez Pavón. 2003:6). En este ítem cabe destacar la incorporación del contenedor (introducido en 1956), y –como ya mencionamos- incorporó grandes cambios en el uso de suelo, la intermodalidad, tiempos, etc. También asociado a la década del ‘60 con el shock petrolero y la instalación de las industrias relacionadas, en los ‘80 las actividades dependientes de servicios dieron lugar a cadenas de puertos desubicados de las zonas portuarias relacionadas a la ciudad. Y por último la década del ‘90 se acentuó con la intervención de la cadena logística, “los puertos se convierten en plataformas logísticas intermodales produciéndose la ruptura puerto - ciudad al alejarse la actividad industrial de la logística” (Sánchez Pavón. 2003:7).

d) Etapa de acercamiento e integración ciudad – puerto:

Este proceso de imperiosa integración entre infraestructura portuaria y concentración urbana, se manifiesta a partir de la década del ‘90, en diferentes grados y bajo diversas teorías, relacionadas a la renovación de los espacios portuarios en desuso y a las reconversiones portuarias. Es un periodo que abre nuevas preguntas y presenta contradicciones, pero es una oportunidad en el devenir de las relaciones puerto – ciudad. Y según indica Sánchez pavón consta de algunas características particulares: a) dialogo entre ambos ámbitos. b) conexiones entre el puerto y la ciudad para permitir el desarrollo. c) la apertura del puerto hacia la ciudad, para aprovechar el litoral con superficies de espacios libres y equipamiento urbanos. d) el espacio portuario aparece como oportunidad para atraer gente y repoblar sus áreas. e) el puerto debe estar contemplado en la planificación urbana. f) regulación de la actividad portuaria, en las actividades incompatibles con la ciudad. g) compatibilizar accesos urbanos y portuarios, planificación del tránsito y tráfico en pos de la sustentabilidad y litigación de impactos ambientales y riesgos en seguridad vial.

IV-2. Reconversiones Portuarias

Las reconversiones portuarias son producto –desde hace varias décadas- del incremento urbano y el acervo tecnológico, de la mano de un capitalismo cada día más salvaje, entre otros motivos, las mercancías y el intercambio de ellas llevó a globalizar la economía, la ciudad y las grandes infraestructuras, entre ellas los puertos.

“La crisis económica de principio de la década de 1980 hizo posible que las ciudades se presentaran como tábulas rasas para la implantación de los emblemas de nuevos flujos de capital. La decadencia funcional de las infraestructuras de transporte y de producción situadas en áreas centrales, con el consiguiente deterioro económico y social, fue el

detonante de importantes transformaciones urbanas” (Muxí. 2009:36). Muchas instalaciones quedaron obsoletas con el devenir de buques cada vez más grande, de mayor porte y los requerimientos de anchos y calados superiores, eso dio lugar a reconvertir esas extensas superficies abandonadas, degradadas y vacantes dentro de los centros urbanos.

Distinguimos dos tipos de reconversiones, en coincidencia con lo expuesto por Domínguez, puerto – puerto y puerto – ciudad. Entender la relación puerto-ciudad, implica entender una comunidad contenedor-pasajero como parte integrante de una “**reestructuración portuaria**”⁴⁵ (Domínguez Roca. 2006: 6), entendiendo que una **reconversión puerto-puerto**, significa que “el puerto sigue siendo un lugar de desplazamientos -aunque cambian los tipos y modos- de cargas y de pasajeros, es decir no hay abandono de la operatividad portuaria, sino un re-ordenamiento de las mismas, un equilibrio entre la convivencia de cargas y pasajeros. Con terminales de contenedores y terminales de cabotaje o cruceros.

La **reconversión puerto-ciudad**. Implica una reestructuración en que la actividad portuaria es reemplazada por otros usos (generalmente terciarios y/o residenciales). Denominadas “reciclaje”, “reconversión urbanística” o “refuncionalización” de espacios portuarios. De este modo el puerto pierde una parte de sus funciones en relación a los “desplazamientos” (en especial de cargas) pero aumenta su rol como lugar de “contactos” (sociales, culturales o empresariales), lo cual genera a su vez nuevos tipos de desplazamientos (Domínguez Roca. 2006:6).

IV-3. Ciudad - Puerto: Ambiente y Sustentabilidad

Jaramillo delimita que “el ambiente es el tejido de relaciones e interacciones que ocurren en la naturaleza, de la que el ser humano forma parte integral, y que hacen posible la permanencia de la vida en condiciones de calidad” (Jaramillo. 2008:3). El principal cuestionamiento respecto de este tema nos lo planteamos teniendo en cuenta que las infraestructuras son vitales para el desarrollo territorial –no solo económico-, pero sabiendo que el impacto sobre el mismo puede ser tan negativo como irreversible. La cuestión es pensar cómo crecer y fortalecer el sistema portuario con la menor incidencia sobre el ambiente.

Debemos considerar que hay algunas actividades dentro del puerto que pueden ser nocivas para el ambiente, dependiendo de la escala del mismo y de las cargas que en él se manipulen. A saber, algunos impactos negativos directos podrían ser: contaminación de aguas y aire; riesgo por actividades peligrosas, pérdida de biodiversidad por dragados cada vez mas profundos. Indirectos: explotación de suelos urbanos para instalación de terminales; circulación de camiones que producen contaminación sonora y del aire; destrucción de pavimentos, problemas edilicios por vibraciones, congestión y accidentes viales.

“Muchas de las principales ciudades de América Latina han sido fundadas por los europeos hace más de 400 años y han sobrevivido al agotamiento de sucesivos modelos de desarrollo, así como a catástrofes de todo tipo. En este sentido, han resultado notablemente “sostenibles”. Algunas de estas fundaciones fueron precedidas por intentos infructuosos, que duraron pocos años y resultaron ser “insostenibles” para las condiciones ambientales y sociales concretas en que se insertaron. Muchas de las ciudades “exitosas” (en términos de supervivencia secular) fundaron su sostenibilidad económica y social en la actividad portuaria. Tales han sido, en gran medida, los casos de Buenos Aires, Valparaíso,

⁴⁵ Domínguez Roca denomina “*proceso de reestructuración portuaria* al conjunto de acciones, actividades y procesos que tienen como resultado un cambio significativo en la estructura física, funcional y/o social de un puerto. Estos procesos se desencadenan como consecuencia directa o indirecta de transformaciones tecnológicas, económicas e institucionales y pueden incluir cambios en la configuración territorial del puerto, en el uso de los espacios e infraestructuras portuarias y en las formas de propiedad, tenencia, explotación, gestión y administración de esos espacios e infraestructuras”. el término “reestructuración portuaria” es aplicable a dos tipos de procesos, según Domínguez “reconversión puerto-puerto” y “reconversión puerto-ciudad”, adoptamos estos conceptos para sintetizar las dos alternativas.

Santos, Montevideo, La Guaira, el Callao y muchas otras. Sin embargo, no parece del todo satisfactorio asimilar el concepto de sostenibilidad con la noción de supervivencia” (Domínguez Roca. 2001:2).

Sobre el tema ambiental y el desarrollo sustentable –o sostenible- en relación a la actividad portuaria, debemos aclarar que la complejidad es superadora, asimismo prioritaria. Actuar al respecto implica examinar la gestión ambiental y su complejidad. Por un lado es complicada por la multiplicidad de actores intervinientes con diferentes intereses –públicos y privados-, por otro los sectores conflictivos entre sí, y sumado a lo anterior la visión local y la visión e interés global, en pos de obtener beneficios. Todos los supuestos deben ajustarse a decisiones fundadas en las políticas públicas y en un marco legal de aplicación normativa vigentes de cada Estado. Cualquier proyecto o plan ambiental estratégico debe contemplar la eficacia en las acciones de gestión y monitoreo, para ello la complejidad se agudiza debido que requiere de capacidad técnica y tecnológica, metodologías y profesionales idóneos, es decir recursos humanos disponibles capacitados y la estructura tecnológica, del mismo modo es sustancial incluir plazos, etapabilidad y costos.

El crecimiento y desarrollo portuario es vital para las ciudades en cuestión, y para cualquier país en vías de desarrollo, la compatibilidad potencial entre un puerto y el entorno urbano dependen de varios factores, desde la óptica del puerto destacamos -entre otros- la localización del puerto, el tráfico presente, la ocupación del suelo, la funcionalidad de las instalaciones, la manipulación de la mercancía, la eficacia logística, etc. Del lado de la ciudad, indicamos que la planificación urbana debe contemplar las instalaciones portuarias como un componente de integración a la ciudad, y no un objeto aislado, una relación más amigable con el puerto implica una restructuración en las vías de comunicación e infraestructuras ferroviarias, carreteras y autopistas, entre tantos otros componentes. La ciudad y el puerto son parte de un mismo sistema, que entendidos como tal deben cooperar en pos de un ambiente sano y un territorio sustentable. Es un desafío de intereses, de posibilidades políticas y técnicas.

IV-4. Ciudad – Puerto. Actores Sociales

Concebimos por actores sociales, para este trabajo, a las instituciones y personas (físicas o jurídicas) que tienen un peso relativo al momento de proyectar, controlar, gestionar, decidir o intervenir alguna o varias dimensiones del contexto geopolítico y territorial de la jurisdicción portuaria y sus límites inmediatos. Para este capítulo mencionaremos los más relevantes en los puertos en general, que luego se estudiarán en exclusivo para cada caso.

Las relaciones sociales que se establecen dentro de los límites portuarios, y con el afuera – la ciudad- suele ocasionar conflictos de poder, jerarquías, intenciones que no siempre adecuan los intereses entre unos y otros, establecen superioridades, incongruencias, aunque también acuerdos, pactos y compromisos de “convivencia”. Asimismo “el afuera” también tiene una *composición actoral* que establece sus propias leyes ordenadoras (clase social, nivel educativo, sentido de pertenencia, etc), de este modo Pedro Pirez denomina “actores locales” a los sujetos (individuales o colectivos) cuyo comportamiento se determina en función de una lógica local y/o su comportamiento determina los procesos locales” (Pirez, 1995:3). En este sentido nos referimos a actores de intervención sobre el espacio físico portuario, en términos de Gudynas el “actor clave” que corresponde a cada coyuntura y situación particular..., es posible identificar actores con papeles privilegiados, eso depende de cada situación concreta” (Gudynas, 2001:4). Figura 23. Ver Anexo 3.



Figura 23: principales actores. Elaboración propia.

IV-5. Ciudad – Puerto: Paisaje Otro

Si bien el concepto de paisaje⁴⁶ estuvo asociado durante siglos a la naturaleza, a parques y jardines, en los últimos dos siglos la ciudad comenzó a componer imágenes paisajísticas diversas de sus espacios construidos. A partir del siglo XVIII la ciencia y técnica permitieron el reconocimiento y representación de la ciudad⁴⁷, esto de alguna forma impulsó el crecimiento de las urbes, y en consecuencia la construcción material de la ciudad conformando diversos paisajes – *otros*- en contratadas realidades de la ciudad contemporánea.

Las ciudades portuarias se recortan en imágenes diversas, entre el espacio fragmentado del centro y la periferia, en los bordes de las costas del río, en las fronteras interjurisdiccionales, y en los intersticios que se ocultan dentro del volumen edificado de un complejo sistema urbano. En los retratos del paisaje antropizado nos podemos re-encontrar con la imagen icnográfica de un sitio, un espacio diseñado armónico, un área apreciable por su belleza. Sin embargo existen los *paisajes otros*, esos que a simple vista no constituyen una idea de paisaje urbano, ergo, existen y se inscriben en nuevos significados y significantes. Los asentamientos marginales (villas, favelas o barrios precarios), el caos de tránsito, la aglomeración de la periferia también conforma paisajes. El espacio que el puerto destina a estiba y depósito de contenedores es, a nuestro criterio, un paisaje típico del nuevo significado y paradigma de un territorio portuario.

Es el “recinto” de convergencia de autopistas y ferrocarriles, de humanos y contenedores, de barcos y grúas, asentamientos precarios y residencias opulentas, un espacio que igualmente tiene dinamismo y reafirma paisajes en movimiento. Figura 24



⁴⁶ Para la geografía, el paisaje es el resultado de la combinación dinámica, en un territorio, de elementos físicos, biológicos y humanos, que, interrelacionados, dan lugar a un conjunto único e indisoluble en continua evolución (Gran Enciclopedia Universal. 2005:8894)

⁴⁷ El perfeccionamiento de la cartografía en el siglo XVIII, los atlas y cartas náuticas dieron una representación exacta de la geografía, la incorporación del catastro en el relevamiento urbano en la segunda mitad del mismo siglo, manifiestan una visión científica del fenómeno urbano, y considerar la ciudad como paisaje (en Aliata-Silvestri. 1994: 141 ss)

Figura 24: Diferentes recortes de paisajes. Villa 31 bis en Retiro, Buenos Aires. Detrás el perfil de la ciudad en altura – Puerto y ciudad de Valparaíso, Chile.

Las transformaciones políticas, económicas, sociales y culturales⁴⁸ en las últimas dos décadas, en América Latina, y en este caso en Sudamérica transfiguró los espacios urbanos-portuarios y las conexiones intra-extra portuarias, asimismo las incumbencias interportuarias regionales, nacionales e internacionales en su integración geofísica y socioeconómica. Hoy el territorio es proyectado con imágenes heterogéneas, dinámicas, y autónomas sobre la realidad espacio-tiempo de las metrópolis, un escenario mutante, que de algún modo aun no es aceptado por el ciudadano como parte integrante del paisaje urbano.

En tal contexto hoy encontramos un paisaje fundado en disímiles fragmentos, un borde continuo de contenedores –un mosaico geométrico de colores- situado en el límite de la ciudad, los flujos e intercambios entre personas, vehículos y mercancías que apoyan sobre las autopistas, combinando transporte privado, público y de productos y servicios –una perspectiva en movimiento- que a diario refleja el caos metropolitano de tránsito, propio de las tres ciudades en cuestión, por otro la ciudad dual, con los asentamientos irregulares frente a la ciudad “planificada”, corporativa y residencial en altura –un perfil fraccionado del espacio urbano- imagen reconocible en las cualquier metrópoli latinoamericana.

La ciudad portuaria se manifiesta como un *patchwork*⁴⁹, es paisaje más que espacio, como define Zardini “el concepto de espacio sugiere cualidades abstractas, muy distintas de las connotaciones realistas inmediatamente relacionadas con el término paisaje. La palabra paisaje expresa mejor un sistema articulado de relaciones, la copresencia de conjuntos diversos y superpuestos, la idea de mezcolanza y el carácter híbrido que distingue a la metrópolis contemporánea” (zardini. 2005:205)⁵⁰. Figura 25.



Figura 25: Puerto de Santos. Imagen de la bahía y la terminal de contenedores.

IV-6. Ciudad – Puerto: Desarrollo económico – Desarrollo territorial

En las relaciones que se proclaman entre las urbes y los puertos –es decir en el territorio, en las interfases- la económica y la política no son repercuten separadamente, asimismo el componente social, es una arista mas del proceso de organización territorial. Para este trabajo “disociamos” la economía de la política a fin de ordenar los datos más relevantes al respecto y elaborar u marco interpretativo de la situación.

⁴⁸ Las transformaciones que referimos son: políticas neoliberales, economía basada en sustitución de importaciones, la segregación, exclusión y marginalidad social, la multiculturalidad urbana, la integración económica-política del MERCOSUR, la integración física a partir del corredor bioceánico y la Hidrovía Paraguay-Paraná, entre otras.

⁴⁹ Una definición aproximada sería “Tejido hecho por la unión de pequeñas piezas cosidas por los bordes entre sí. Refiere a la individualidad de las partes que conforman un todo.

⁵⁰ Zardini, Mirko “de la ciudad que sube al paisaje que avanza” en Ignasi de Solà Morales “Metrópolis”.

Dijimos que la creación del MERCOSUR fue un hecho de integración económica y política –sobre todo económica-, que enfundó la cooperación, solidaridad y fortalecimiento de las economías individuales de los países en vías de desarrollo, suponiendo que este hecho permite un regionalismo competente con el resto de los bloques económicos más poderosos (UE, Asia, EE.UU., etc.). En el plano local la economía –que no escapa de la globalización- se comporta con otros parámetros. La *mundialización capitalista* iniciada en el siglo XVI, se desarrolló desigual y diferencialmente en sociedades, territorios y ciudades, y Latinoamérica lo tiene muy presente, desde la conquista europea “las culturas indígenas, desigualmente desarrolladas y aisladas sobre el extenso territorio, fueron víctimas protagónicas de la conquista y de la colonización española y portuguesa, y subsumidas a la *acumulación originaria de capital* en Europa por distintas vías” (Pradilla Cobos. 2009:18).

América Latina sufrió los impactos negativos, de desarticulación, de la crisis de la primera mitad del siglo XX, luego la era industrial dio lugar a un rápido y desigual proceso de descomposición del campesinado y la migración a las ciudades, la *urbanización rápida* tuvo respaldo en las ciudades donde se instaló la industria, generando directa o indirectamente múltiples problemas urbanos que hoy conocemos. La aglomeración urbana cada vez más concentrada en algunas pocas ciudades donde se da el mayor crecimiento de la economía, y igualmente de la segregación social y espacial, parece ser la única alternativa donde habitar. Como admite Choay “La sociedad industrial es urbana. La ciudad es su horizonte. A partir de ella surgen las metrópolis, las conurbaciones, los grandes conjuntos de viviendas” (Choay. 1976) y toda esa complejidad que hoy nos excede ha cambiado el paradigma del concepto ciudad. Las ciudades de Buenos Aires, São Paulo y la V Región de Chile dan cuenta de esto⁵¹.

“En la década del setenta, dos fenómenos coexistieron, uno en Europa y otro en América Latina: el *shock* petrolero y las dictaduras” (Arocena. 2008:9). Las dictaduras desarticulaban los territorios y con la vuelta a la democracia comenzó el planteo del desarrollo local, (ligado a lo económico), al respecto Boisier menciona “desarrollo es un tópico de la posguerra y habría que agregar, es un tópico de las Naciones Unidas”⁵² (Boisier. 2000:1). Y recién en los '90 se conceptualiza el desarrollo humano (IDH –Índice de Desarrollo Humano) a partir del PNUD⁵³. Estos datos admiten que en el escenario territorial el concepto desarrollo es relativamente nuevo, en los últimos años se inició el debate acerca de la calidad de vida, el desarrollo humano, asociados al territorio, al ambiente y al derecho a la ciudad.

El desarrollo territorial de los puertos y de las ciudades fortalece el crecimiento social de sus habitantes, no solo económico, y de los recursos disponibles en él. Por tanto los puertos no son espacios aislados, son germen de una ciudad, de un país, de una región y el desarrollo económico forma parte del progreso urbano y de la sustentabilidad ambiental del planeta. Los puertos son susceptibles a las fluctuaciones y crisis económicas locales, regionales y mundiales, en ese sentido las infraestructuras portuarias debieron adaptarse, las grandes inversiones que requiere ha debilitado la participación del estado, debiendo concesionar y privatizar parcialmente, reestructurando las formas de gestión y administración de sus entidades, para satisfacer las necesidades del mercado y de sus

⁵¹ Sudamérica cuenta con un alto grado de urbanidad, la población urbana se ordena con Uruguay que representa el 93%, Argentina 89%, Chile 85%, Brasil 81%, Paraguay 58% (CEPAL 2001:22)⁵¹. Hay que explicar, además, que un 20% de la población sudamericana habita en la principal área metropolitana de cada país, con extremos de 50% para Uruguay, 35% en Argentina y Chile, y 10% en el caso de Brasil (país que presenta una cantidad muy importante de grandes aglomerados urbanos).

⁵² Ya en la Carta del Atlántico firmada en 1941 por Churchill y Roosevelt se expresa que el único fundamento cierto de la paz reside en que todos los hombres libres del mundo puedan disfrutar de seguridad económica y social, y por lo tanto, se comprometen a buscar un orden mundial que permita alcanzar estos objetivos una vez finalizada la guerra.

⁵³ Es así como reúne sólo tres componentes del Desarrollo Humano: calidad de vida, longevidad y nivel de conocimiento. Estas dimensiones, ligadas al nivel de vida de la población, pero también al desempeño de indicadores sociales del ámbito de la salud y de la educación, reflejan en sí mismas la evolución de muchas otras variables a lo largo del tiempo. Por tanto, se concluye en el estudio citado, constituyen una síntesis de diversos elementos que conforman el Desarrollo Humano (Boisier. 2000: 3)

clientes, sobre todo en países emergentes que requieren de experiencia y financiación y pueden hallarla en el sector privado, y aplicada –entre otras cosas- al ordenamiento del espacio urbano portuario, a la protección ambiental, a la incorporación tecnológica e infraestructura, a la investigación científica, etc.

IV-7. Ciudad – Puerto: Políticas territoriales

Los territorios requieren de las políticas públicas, tanto sea para el ordenamiento a gran escala, como para la zonificación portuaria o urbana en una escala menor, pero además desde la gestión pública, cada vez más se deben atender temas relacionados, políticas de ambiente, expansión portuaria, de infraestructura, de seguridad, etc., en definitiva temas de la gestión urbana.

“Los años noventa fueron relevantes para la introducción del desarrollo local en la agenda pública. La década del ajuste obligó a mirar lo microterritorial como una alternativa a las diferentes recetas fracasadas a lo largo de esos años. Progresivamente, el territorio pasó a ser una temática instalada en los ministerios, en los gobiernos locales, en las agencias multilaterales, en las universidades y en las organizaciones no gubernamentales” (Arocena. 2008:11). Entendiendo que los puertos son polos de desarrollo local –y regional- consecuentemente requieren de políticas de integración y articulación con otros sistemas – locales y globales- complementarias con las políticas urbanas, de transportes, de ambiente que apelen a la inclusión social y la simbiosis puerto y ciudad. Y si bien existen los esfuerzos conjuntos con los sectores privados es desde las políticas de Estado que corresponde pensar y resolver la problemática del espacio de los puertos y sus interfaces con la ciudad.

Retomando a Sassen y a la mega-región en ese territorio suficientemente diverso en su interior, que requiere nuevas estrategias de desarrollo que integren “las áreas más avanzadas como las menos avanzadas dentro de la mega-región, deberían considerar marcos amplios e innovadores de gobernanza” (Sassen. 2007:11). Es primordial considerar las escalas -metropolitanas y regionales- eso implica compartir infraestructuras de transporte para personas y bienes, en esto el puerto es un recurso y dispositivo económico, técnico y político de desarrollo social. Coincidimos que “la formación de geografías inter-ciudades está contribuyendo a las infraestructuras sociotécnicas para una nueva economía política global”.

Las políticas públicas, no son solo responsabilidad de los Estados, sino que involucra la participación y coordinación de actores, “de grupos sociales, de instituciones, para lograr objetivos propios y discutidos y definidos colectivamente en ámbitos fragmentados e inciertos” (De Mattos. 2004:19) es el concepto de *governance* el que acoge este nuevo paradigma de acción. “Por esta vía, se llega a la conclusión de que necesariamente la gestión tiene que ser encarada desde abajo hacia arriba, en una relación dinámica entre lo local y lo global” (De Mattos. 2004:20).

En función de la gestión urbana hay dos formas de concebir la *governance* urbana: “por una parte, como un modo empresarial donde la ciudad se organiza como un actor colectivo a fin de privilegiar su crecimiento económico y, por otra, como una modalidad que busca conciliar el crecimiento económico con la preservación de la cohesión social” (De Mattos. 2004:20)

La dimensión política que abarca la gestión urbana va acompañada por una ideología y un modelo de Estado que desea contribuir a generar bienestar en los ciudadanos y sus sociedades. Es la planificación territorial una política de Estado, que incluye la dimensión portuaria en las variables del desarrollo local y global.

PRIMERAS CONCLUSIONES

Para abordar una aproximación al cierre de este análisis descriptivo que nos introdujo en el tema problema de la investigación, debemos reflexionar a partir del descubrimiento de América y la consolidación del territorio, consecuencia de un largo proceso de ocupación desde los primeros asentamientos humanos, defensivos y productivos, en el que los puertos fueron los vínculos de las ciudades, su organización y evolución futura, como se observó además, el crecimiento de población estuvo acompañando el progreso portuario, integrando un mismo escenario.

Hemos visto que la historia del territorio en América pre-europea alcanzó, hacia el siglo XV, el desarrollo de modelos sociales relativamente exitosos del tipo de las culturas agrario-hidráulicas, con una ocupación territorial extensiva y un desarrollo agro-productivo intensivo en el caso del imperio incaico.

La ocupación hispana, en plena fase inicial de la expansión capitalista europea, caracterizó el territorio americano como un *laboratorio* en el que se pudieron desarrollar numerosos experimentos, desde la minería de la plata al mercurio hasta las flotas de galeones, desde la evangelización a la supresión de los pueblos originarios. Y en términos territoriales, desde la división de la tierra y el reparto de las mismas, la delimitación del espacio físico (el alambrado) y la creación de ciudades y poblados, la incorporación de especies vegetales y técnicas de labranza de la tierra, hasta la tenaz depredación de los recursos, que sin duda permitieron –entre otras cosas- el desarrollo europeo y el “desarrollo” latinoamericano.

Los siglos posteriores en América Latina –XVII y XVIII- fueron signados por el crecimiento urbano, en esto los puertos fueron el nexo entre Europa y América, el intercambio de bienes y personas fue posible por la instalación de los puertos estratégicamente ubicados en las principales ciudades de América. El siglo XIX inició una transformación en la dimensión territorial, como dijimos en el desarrollo del trabajo, la revolución industrial abrió un nuevo panorama en la dimensión portuaria y la organización de los puertos. Asimismo en América las revoluciones independentistas emprendieron el itinerario de reordenamiento económico, político y social de las naciones hasta entonces sometidas al régimen colonialista, esto debió ser sostenido en la re-organización territorial. La construcción científica de algunos puertos, el mejoramiento de los mismos y la adecuación a los nuevos tiempos, tecnologías y demandas, abrió un horizonte de progreso en materia portuaria, tal fue el caso del puerto de Buenos Aires, con los diversos proyectos, hasta la concreción de Madero (1883), similar sucedió con el puerto de Santos a partir de la exportación de café y el acervo industrial de la ciudad de São Paulo, inevitablemente ese crecimiento tuvo que absorberlo el puerto y concesionar obras para mejorar y mantener sus instalaciones (1888), no hay diferencias con el puerto de Valparaíso que a principios del siglo XIX con la expansión de la planta urbana y auge comercial debió modernizar el puerto, y construir parte de la infraestructura actual en el siglo siguiente (1910-1930). Con estas transformaciones en el paisaje portuario surgieron las relaciones con las ciudades, el modo de coexistencia de las áreas urbanas en relación a las portuarias.

El fin del siglo XIX tuvo cuestiones comunes en las principales ciudades mundiales, París tuvo a Haussmann⁵⁴, modelo que tomaron de ejemplo y repitieron varias ciudades latinoamericanas en la planificación urbana (Río de Janeiro con Francisco Pereyra Passos, Montevideo con Norberto Maillart, Buenos Aires con la intendencia de Torcuato de Alvear, San Pablo con Antonio Prado y Raimundo Duprat, etc.). Como menciona Romero “las nuevas burguesías se avergonzaban de la humildad del aire colonial que conservaba el centro de la ciudad [...] la demolición de lo viejo para dar paso a un nuevo trazado urbano y una nueva arquitectura” (2004: 276), esto fue aplicado en pocas ciudades pero suponía el

⁵⁴ Haussmann (1809-1891), nombrado Prefecto del Sena en 1853-69, sería el artífice de la renovación y de la fisonomía urbana de la actual París, el Barón del gobierno de Napoleón III fue reconocido como el demoleedor de la ciudad vieja y el creador de la ciudad nueva.

progreso, la ciudad pretendía reflejar el impulso del capitalismo, ese nuevo orden social, definido en la libertad económica, los medios de producción y la mercancía *–no como objeto, sino como relación social (Marx. 1980)⁵⁵–*, un nuevo consumo de objetos, de cultura, de conocimiento, que aportó una nueva forma urbana y una nueva forma social, en la que el puerto era un símbolo del paisaje porteño de la ciudad que lo poseyó. El significado que los puertos ofrecieron a la sociedad de la época evocado en las pinturas de Quinquela o cualquier otra foto de principios del siglo XX da cuenta que el puerto era parte de la ciudad, era la ciudad.

En el plano mundial, el siglo XX se implantó con la primera guerra mundial (1914-1918) y eso profundizó las migraciones desde el viejo continente, enfatizando el incremento poblacional, con ello la mano de obra y la productividad de un continente “prospero”. Del mismo modo con la segunda guerra mundial (1939-1945), generando otra oleada inmigratoria, nuevamente los puertos fueron las puertas. Ambas guerras sellaron en estos países del sur el principio de urbanización de las grandes ciudades capitales y áreas metropolitanas, también la desigualdad, y las diferencias entre los países latinos. Diferencias que de alguna manera se pretendieron salvar con los primeros intentos de acuerdo de integración latinoamericana, recién concretados en el año 1991 con la creación del MERCOSUR.

Podemos decir que las realidades de los puertos selectos tienen características comunes – aunque con particularidades- en cuanto a los acontecimientos de la historia, sobrepasaron la conquista, la colonia, la independencia, las dictaduras militares, la democratización, los tratados de libre comercio, las tentativas de integración, las crisis económicas –y político administrativas- y demás cambios ya mencionados, debiendo adaptar y adoptar a nuevos paradigmas.

Observamos que la correspondencia entre puerto, capital, ciudad y desarrollo estuvo presente siempre, ergo en la actualidad ha cobrado vital relevancia pensar o re-pensar el enlace de la ciudad con el puerto y el desarrollo económico con el social, la diferencia es la conversión del escenario, el paradigma es otro, y el ciclo iniciado en la década del '90 con la concreción del MERCOSUR, el modelo de integración sudamericana lejos de ser agotado, esta vigente y ambicioso de considerar todas las dimensiones de la integración (cultural, social, geofísica, no solo económica y política).

El aspecto territorial en la integración esta aun endeble, si bien las hidrovías y los corredores bioceánicos son los manifiestos en la integración de la infraestructura junto a las vías de comunicación terrestre y fluvio marítimas, vimos que faltan políticas de integración a nivel regional, y consolidación de la inversión estatal y privada para promover los ejes de integración y desarrollo regionales. Sabemos que los puertos de América del Sur pueden cobrar relevancia si se complementan entre si y con el resto de las infraestructuras en un marco de gestión compartida y cooperativa con los instrumentos de la planificación territorial de los puertos, las ciudades y los territorios intersticiales que benefician la sociedad y la calidad de vida urbana.

Otro punto de interés en el análisis lo conforma el impacto ambiental que generan las infraestructuras portuarias sobre el territorio. Es imprescindible reforzar las investigaciones en este aspecto, ya que la conjunción de aglomeración urbana, transportes de todo tipo, viviendas, industrias y personas en las áreas circundantes o cercanas a los puertos son atravesadas por el caos propio de las ciudades de América Latina en general. En este contexto el desarrollo portuario y urbano no puede ser sostenible sin la intervención pronta del Estado y las políticas ambientales. Además de compartir las responsabilidades con el resto de los actores que intervienen (entidad portuaria, sindicatos, operadores, etc.).

⁵⁵ Marx, Karl (1980) “El Capital. Crítica de la Economía Política”

Finalizando podemos decir que los puertos –los aquí expuestos- no son sin la ciudad, son los recursos geoestratégicos que juzgamos si eso incluye el soporte territorial, la ciudad y el puerto tienden a entrelazarse en la tendencia de reconversión portuaria, que veremos en la próxima etapa de análisis, en esta tendencia se presentan diversas situaciones que analizaremos, pero que podemos vislumbrar están en estrecho vínculo con la ciudad, el paisaje, el ambiente y el territorio en la región MERCOSUR.

El puerto confiere identidad a la ciudad, y la ciudad le da significado a la sociedad porteña, el puerto es la entrada y salida, es el motor de la dinámica urbana pero a veces esa ligazón es contradictoria, forzosa e incompatible y convierte a ese sector de la ciudad en espacio de no lugar, de no pertenencia de espacio otro, fragmentando, excluyendo y segregándose, como sucede hoy en Buenos Aires y en Valparaíso, no tanto en Santos que muestra una interna mas amigable a pesar de la superficie del puerto. Entonces podemos coincidir con Calvino que hay varias ciudades, o bien múltiples formas de concebirla, percibirla, habitarla y recordarla, “la ciudad es una para el que pasa sin entrar, y otra para el que esta preso en ella y no sale; una es la ciudad a la que se llega la primera vez, otra la que se deja para no volver” (Calvino. 1998:134). Esa singularidad es parte de la cultura, del habitante o del *flâneur*, de cada ciudad que define y contornea los bordes paisajísticos y lúdicos entre la urbe y el puerto, y reconstruye permanentemente un nuevo imaginario urbano portuario, proyectando la regeneración de esos espacios estratégicos, que son inseparables, de manera que conforme una oportunidad local dentro de un contexto regional.

BIBLIOGRAFÍA, FUENTES GRÁFICAS Y DE INTERNET

ABRAMIAN, Jorge (2010) “Estrategias de Desarrollo Portuario y Urbano de Buenos Aires. Cámara Argentina de la Construcción. Buenos Aires 2010.

ACUERDO de COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA MERCOSUR – Chile ACE No 35.

ALIATA Fernando – SILVESTRI Graciela (2001). “El Paisaje como Cifra de Armonía”. Ediciones Nueva Visión SAIC. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 950-602-430-8.

ALIATA Fernando – SILVESTRI Graciela (1994). “El Paisaje en el Arte y las Ciencias Humanas”. Centro Editor de America Latina. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 950-25-2179-X.

ALEMANY LLOVERAS, Joan (2001) “Port-City Relations in Europe and Latin America: Exchange of Experiences - Las Relaciones Puerto-Ciudad en Europa y América Latina: Intercambio de Experiencias”. Revista Portus N° 1. Marsilio Editori. Venecia. Italia.

AROCENA, José (2008) “El desarrollo local: los últimos 30 años”. Prisma 22. Universidad Católica de Uruguay. Montevideo. Uruguay.

ASCHER, François (2004) “Los Nuevos Principios del Urbanismo”. Editorial Alianza. Madrid. España. ISBN: 84-206-4198-7.

ASLAN, Liliana et al (1992) “Buenos Aires. Puerto 1887-1992. Secretaria de Investigacion y Posgrado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la U.B.A.

AVERSA, María (2011) “Las Metrópolis del MERCOSUR (*Ampliado A Chile*), La Integración de Las Principales Ciudades-Puertos en la Construcción de un Sistema Macro-Regional Urbano-Portuario”. En actas de congreso UGI 2011 (Unión Geográfica Internacional). Santiago de Chile. Chile.

BANCO MUNDIAL (2004), “Topics in Infrastructure, Summaries of Road Fund Administrations in Japan, New Zealand and USA”, Washington, DC.

BOISIER, Sergio (2000) "Desarrollo Local ¿De qué estamos hablando?..", Cuadernos Regionales N°1, Universidad de Talca, Santiago de Chile. Chile.

CALVINO, Italo (1998) "Las Ciudades Invisibles". Ediciones Siruela S.A. Madrid. España. ISBN: 978-84-7844-415-1.

CASTILLO, Oscar Ignacio (2003) "La Ciudad - Puerto De Valparaíso Como Patrimonio Arquitectónico e Histórico - Cultural De La Humanidad". Revista archivum año IV N° 5. Archivo Histórico Patrimonial Municipalidad de Viña del Mar. Chile.

CEPAL - Comisión económica para América Latina y el Caribe.

- (2011) "Ranking Movimiento Portuario Contenerizado de América Latina y el Caribe 2010". División Recursos Naturales e Infraestructuras.
- (2008) "Perfil Marítimo, CEPAL - Naciones Unidas". Última actualización/ Last Update: 5 Septiembre 2008.
- (2007), Estadísticas Portuarias 2001-2006, Informe Provisional. División de Infraestructura y Recursos Naturales, Santiago de Chile.
- (2001) "Urbanización, Redistribución Espacial de la Población y Transformaciones Socioeconómicas en América Latina". Cap. III: Tendencias y Perspectivas de los últimos 50 años". Serie Población y Desarrollo N° 30.

CHOAY, Françoise (1976). "Urbanismo, Utopías y Realidades". Editorial Lumen. Barcelona. España.

CLARÍN (2009). "Una Línea Iluminada por la Noche". Revista Ñ – Variaciones. 09 de mayo de 2009. http://weblogs.clarin.com/revistaeniev/variaciones/2008/05/09/una_linea_iluminada_por_la_noche.

DOMÍNGUEZ ROCA, Luis Javier (2006) "Contenedores y Turistas: Reflexiones Sobre La Relación Entre Ciudad y Puerto a Inicios del Siglo XXI". Revista Geografía, Espacio y Sociedad - ISSN: 1885-7183 - VOL. 1, n° 1, 18-1-2006
<http://www.gi.ulpgc.es/ges/index.php>.

- (2001) "Puertos y ciudades: ¿una relación insostenible?". En Actas del 8° Encuentro de Geógrafos de América Latina. Santiago de Chile, 4 al 10 de marzo de 2001 (CD Rom).

ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (2002) "Guía para el Desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas Portuarias". Ministerio de Fomento. 2° edición. Madrid. España. ISBN 88875-33-3

- "Logística e Intermodalidad. Nivel 1"

FERRADA, Jorge (2001) "Panorámica de la Situación Chilena". Revista Portus N° 2. Revista Semestral de RETE (Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades).

GALEANO, Eduardo (1971) "Las Venas Abiertas de América Latina". Siglo XXI Editores. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 978-987-629-113-2.

GOLDBERG, Laura y PORTA, Fernando (1999) "Resultados y Dilemas del Proceso de Integración en el MERCOSUR". Revista de Estudios Europeos N° 23. vol. 0. pag. 35-51. ISSN: 1132-7170.

GONÇALVES, Alcindo – Paula Nunes, Luis Antonio (2008). "O Grande Porto, a Modernização no Porto do Santos". Realejo Edições. Santos. Brasil. CDD: 387.2432098161.

GONZÁLEZ LAXE, Fernando (2007) "El Contenedor: La Caja que Cambió el Mundo Económico. Repercusiones Sobre la Galicia Marítima". Colaboración publicada en Informe Conxuntura da Economía Galega, Fundación CaixaGalicia, Centro de Investigación Económica y Financiera. Segundo trimestre 2007, pp.43-55. En Universidade da Coruña documento 2/2007.

GRAN ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ESPASA CALPE (2005). Grupo Editorial Planeta S.A.I.C. /Espasa Calpe S.A. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 950-852-204-6.

GRATIUS, Susanne (2008) "MERCOSUR y NAFTA. Instituciones y mecanismos de decisión en procesos de integración asimétricos". Iberoamérica Editorial Vervuert. ISBN: 978-84-8489-361-5

GRINDLAY MORENO, Alejandro Luis (2008) "Ciudades y Puertos". Revista: Ciudades. Revista del Instituto de Urbanística de La Universidad de Valladolid. N° 11. Pp 53-80. Valladolid. España.

GUDYNAS, Eduardo (2001) "Actores Sociales y Ámbitos de Construcción de Políticas Ambientales". Ambiente & Sociedade 4 (8): 5-19; 2001. NEPAM, Uicamp, Campinas, Brasil.

INSTITUCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA (1695). "Estatutos y Ordenanzas de la Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de Buenos Aires". Edición Facsimilar Ofrecida en Recuerdo de la Restauración de la Sala Capitular del Cabildo-Buenos Aires 11 de Noviembre de 1939. Impreso en Talleres Gráficos Ciudad de Buenos Aires. Argentina.

IIRSA (Iniciativa Para la Integración Regional Sudamericana) (2009) "Construyendo un Futuro Común. Integración Suramericana a través de las Infraestructuras". www.iirsa.org
- (2000). "Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica".

INOSTROZA FERNÁNDEZ, Luis – BOLÍVAR ESPINOZA, Augusto (2004) "Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional". Análisis Económico Núm. 41, vol. XIX.

LA NACIÓN (2006) "Protagonistas de La Cultura Argentina. Benito Quinquela: el Maestro del Color". 1° edición Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 987-04-0489-8

LUCIONI, Luis (2009) "La provisión de infraestructura en América Latina: tendencias, inversiones y financiamiento" Publicación de las Naciones Unidas. Santiago de Chile. Chile. ISSN versión impresa 1680-8843 ISSN versión electrónica 1680-8851. ISBN: 978-92-1-323255-2.

MADERO, Eduardo (1902). "Historia del Puerto de Buenos Aires". Tomo I: Descubrimiento del Río de La Plata y de sus Principales Afluentes, y Fundación de las más Antiguas Ciudades en sus Márgenes. Buenos Aires Imprenta de La Nación. Argentina.

MARX, Karl (1980) "El Capital. Crítica de la Economía Política". Siglo XXI. Madrid. España. ISBN: 84-323-0192-2.

MARTNER PEYRELONGUE, Carlos (1999) "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global". Revista Eure (Vol. XXV, N° 75), pp. 103-120, Santiago de Chile. Chile.

MORAES, Isaac Ribeiro (2008) "Cidades portuárias Sustentáveis. Integração Porto – Cidade. Veículo para Sustentabilidade". Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental. Santos: Universidade Católica de Santos. Brasil.

MORENO JARAMILLO, Cecilia Inés (2008) "Conurbación Rizoma Urbano y Hecho Ambiental Complejo". Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, Escuela del Hábitat-Cehap. VII Seminario de Investigación Urbano Regional.

MUXÍ, Zaida (2009) "La Arquitectura de la Ciudad Global". Edición Nobuko. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 978-987-584-213-7.

PINASCO, Eduardo (1942) "El Puerto de Buenos Aires. Contribución al Estudio de su Historia: 1536-1898". Buenos Aires, Talleres Gráficos López y Cia. Argentina.

PIREZ, Pedro (1995) "Actores Sociales y Gestión de la Ciudad". Ponencia presentada en XX Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología, México, 2 al 6 de octubre de 1995. Publicado en CIUDADES 28, octubre-diciembre 1995, RNIU, México.

PRADILLA COBOS, Emilio (2009) "La Mundialización, la *Globalización* Imperialista y las Ciudades Latinoamericanas". Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Bitácora 15.

ROCCA, Edgardo (1996) "El Puerto de Buenos Aires en la Historia". Junta de Estudios Históricos del Puerto Nuestra Señora Santa María de Buen Ayre. Buenos Aires. Argentina.

ROMERO, José Luis (2004) "Latinoamérica, Las Ciudades y Las Ideas". Siglo XXI Editores. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 987-98701-0-7.

SÁNCHEZ PAVÓN, Bernardo (2003) "El Futuro de las Relaciones Puerto Ciudad". Universidad de la Coruña. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. En www.udc.es/iuem documento 6.

- (2004). "La Ordenación de los Espacios Portuarios y los Efectos Barrera Puerto-Ciudad". Jornada sobre Desarrollo de los Espacios Litorales en Galicia Instituto Universitario de Estudios Marítimos Universidade da Coruña.

SARMIENTO, Faustino (2007) "Argiropolis". Editorial Losada. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 978-950-03-0722-2.

SASSEN, Saskia (2007). "El Reposicionamiento de las Ciudades y Regiones Urbanas en una Economía Global: Ampliando las Opciones de Políticas y Gobernanza". Revista eure (Vol. XXXIII, Nº 100), pp. 9-34. Santiago de Chile. Chile.

SILVESTRI, Graciela (2003) "El Color del Río. Historia Cultural del Paisaje del Riachuelo". 1º Edición, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 987-558-016-3.

SUMMA+ (2004) "Historia. Documentos de Arquitectura Argentina". Editor Donn S.A. Buenos Aires. Argentina ISBN: 987-97410-3-x.

TODOROV, Tzvetan (2003). "La Conquista de América, El Problema del Otro". Siglo XXI Editores Argentina. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 987-1105-29-0.

SOLÀ MORALES, Ignasi – Costa Xavier (2005). "Metrópolis, Ciudades, Redes, Paisajes". Editorial Gustavo Gili. Barcelona. España. ISBN: 84-252-1950-7.

UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) (1992) "La Comercialización del Puerto y las Perspectivas del Puerto de Tercera Generación"

- (1999) "Los Puertos de Cuarta Generación". Fichas técnicas.

Fuentes de Internet

- www.puertobuenosaires.com.ar (Puerto de Buenos Aires, Argentina)
- www.transporte.gob.ar (Ministerio de Transporte, Argentina)
- www.mtt.gob.cl (ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile)
- www.consejoportuario.com.ar (Consejo portuario Argentino)
- www.argentina.gob.ar (Portal Oficial del Gobierno de la Nación Argentina)
- www.mp.gba.gov.ar (Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires)
- <http://www.sspvvn.gov.ar> (Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, Argentina)
- www.brasil.gob.br (Portal Nacional de Brasil)
- www.mardechile.cl (Portal de los siete Mares)
- www.epv.cl (Empresa Portuaria Valparaíso, Chile)
- www.portodesantos.com (Puerto de Santos, Brasil)
- www.iirsa.org (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana)
- www.fao.org (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura)
- www.ambiente.gob.ar (Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación)
- www.portaloceanico.net (Información Sobre el Océano de América Latina y el Caribe)
- www.vialidad.gov.ar (Dirección Nacional Vialidad, Argentina)
- www.un.org/es (Naciones Unidas)
- www.eclac.cl (Comisión Económica para America Latina y el Caribe)
- www.unctad.org (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo)
- <http://www.iarh.org.ar> (Instituto Argentino de Recursos Hídricos)
- www.novomilenio.inf.br/santos (Información e Historia de Santos)
- www.maritimoportuario.cl (Portal Marítimo de los Puertos de Chile)
- www.omi.org (Organización Marítima Internacional)
- www.mundomaritimo.cl (Mundo Marítimo, Información Marítima de Latinoamérica)
- www.portalbioceanico.com (Portal de la Región Centro de la Argentina)
- www.integracionsur.com (Comercio, Integración y Desarrollo en América Latina)
- www.portosdobrasil.gob.br (Secretaría de Puertos de Brasil)
- www.ipgh.org (Instituto Panamericano de Geografía e Historia)
- www.cafedelasciudades.com.ar (Reflexiones sobre la Ciudad)
- www.buenosaires.gob.ar (Portal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires)
- www.cidadedesapaulo.com (Portal de la ciudad de San Pablo)
- www.saopaulo.sp.gob.br (Portal del Gobierno del Estado de San Pablo)
- www.santoscidade.com.br (Portal de la Ciudad de Santos, Brasil)
- www.santos.sp.gob.br (Portal del Gobierno de la Ciudad de Santos, Brasil)
- www.ciudaddevalparaiso.cl (Portal de la ciudad de Valparaíso)
- www.municipalidaddevalparaiso.cl (Municipalidad de Valparaíso, Chile)
- www.gobiernodechile.cl (Portal del Gobierno de la Nación de Chile)
- www.mercosur.int (Secretaria del MERCOSUR)
- www.mercosur.gob.ar (Presidencia Pro Tempore Argentina del MERCOSUR)
- www.unasursg.org (Secretaría general de la Unión de Naciones Sudamericanas)