

MOVILIDAD Y DINÁMICA PRODUCTIVA EN CIUDADES PORTUARIAS

El contenedor como objeto técnico y su incidencia socio-territorial en las últimas décadas en la ciudad de Buenos Aires.

Autor: Arq. Aversa, María

Eje Temático: Estado y Políticas Públicas

MESA 23 “La movilidad y el transporte en los últimos 60 años: gestión urbana, transformaciones tecnológicas, procesos sociales”

Institución de pertenencia: Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario Investigación

Tecnológica – Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires

E-mail: mma_arq@yahoo.com.ar

Resumen

Las ciudades capitales y metropolitanas son nodos estratégicos en el acopio, abastecimiento y distribución de bienes y servicios. En ese sentido la movilidad urbana en el transporte de cargas se vuelve compleja, tanto más cuando estas ciudades cuentan con puertos cuyo destino principal es la estiba de contenedores. Contexto que es aplicable a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el área de Puerto Nuevo.

El puerto es una mega estructura técnica, económica, política, social y cultural, es un macrosistema técnico, vinculado a otros que sin él no funcionarían; su producción y localización no deja de ser selectiva, crea subordinación y dependencia.

La incorporación del contenedor como objeto derivado de una técnica específica, ha modificado la formación territorial de los puertos, obligados –algunos- a adecuar sus instalaciones en reconversiones para ser competitivos en la creciente circulación de mercancías a escala planetaria; tal situación representa un conflicto en la movilidad urbana, entre el transporte de carga, las infraestructuras y la logística portuaria. En este escenario de expansión el Puerto de Buenos Aires representa para la ciudad homónima un nexo entre estas problemáticas conjuntamente a otros procesos.

En tanto el puerto es un dinamizador económico, el objetivo de este escrito es examinar la incidencia del transporte de cargas (por contenedores) en la configuración y organización del territorio en las últimas tres décadas evaluando la movilidad con sus variables principales: usos del suelo, infraestructuras, transporte de cargas y logística.

Palabras clave: Puerto, Ciudad, Movilidad, territorio

Ciudad como nodo y Puerto como mega estructura

Las ciudades se transforman como parte de los procesos (económicos, políticos, tecnológicos, culturales), en palabras de Aymonino (1983) la ciudad de hoy es resultado de la concentración del consumo por parte del hombre privado. Su trazado y su estructura interna responden a procesos económicos de des-urbanización basados en las especulaciones sobre la inversión del capital, el plusvalor del suelo, y el valor de cambio en general. Procesos que provocan una ideología antiurbana que tiende a la degradación y a la obsolescencia en el uso de la ciudad, sobre todo cuando se entretujan usos mixtos –a priori- incompatibles.

La espacialización de las actividades económico-productivas es determinada –y determina cada vez más- la centralidad de una ciudad en los contextos supralocales e internacionales, independientemente de su tamaño y densidad poblacional. Es igualmente sustancial la especialización de las actividades, en la competencia territorial en sus especificidades. Al respecto Mongin (2014:64) agrega *“el escenario que más se ajusta a la urbanización contemporánea, interconectada y que trabaja en red, es el de la ciudad globalizada: esta puede llevar por nombre Dubái, Shanghái, Astana... ciudades en que la conexión (puertos, aeropuertos, estaciones de tren, servicios), es el motor, pues apuestan por la velocidad y la potencia de lo virtual, algo que las desmarca de la ciudad industrial”*. Esa interpretación se acompaña con la idea que la ciudad globalizada se adecua a otras ciudades globalizadas, que están más conectada cuanto se mantienen a mayor distancia, y aislada de su emplazamiento original, *“la globalización urbana va acompañada de una descontextualización”*.

En este contexto, las ciudades que cuentan con puertos operativos con determinadas cargas o multipropósito constituyen nodos estratégicos (conectividad); polos de desarrollo (competitividad); espacios de transición (movilidad), a este tenor constituyen además identidades, significados, paisajes y relaciones sociales. Si bien la función esencial de los puertos es la de actuar como intercambiadores entre los modos de transporte marítimo y terrestres, sin embargo, en la actualidad los puertos han sobrepasado esta función y se han convertido en centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, en los que se realiza además valor añadido.

El puerto es una mega estructura técnica, económica, política, social y cultural, en términos de Silveira (2011:5) es un macrosistema técnico, es decir *“sistemas técnicos [...] sin los cuales otros sistemas no funcionarían [...] su producción y localización no deja de ser selectiva y diseña puntos más o menos perfectos en el territorio”*, en este aspecto el Puerto de Buenos Aires representa para la ciudad homónima un nexo entre infraestructuras y modos de transporte, entre economía y política, entre cultura y sociedad.

En el plano Nacional es un recurso estratégico económico y político, en el plano local es una infraestructura compleja que ofrece oportunidades (ingreso económico derivado de su operatoria) y amenazas (degradación ambiental, caos vehicular, etc.), crea subordinación y dependencia (Silveira, 2011). Por ello este macrosistema

es complejo, se trata de entender la “*interdefinibilidad y mutua dependencia de las funciones que desempeñan dentro de una totalidad*” (García, 2006:136).

Objeto y Sistema Técnico: el contenedor

Desde lo geográfico “*el mundo tuvo dos grandes momentos. El primero fue el de las grandes navegaciones y el otro [...] los satélites tripulados o no*” (Santos, 2000:166). En este sentido el primer evento -muy primitivo- generó civilizaciones, que conjuntamente con los puertos -primeras infraestructuras germen de asentamientos humanos- permitieron la movilidad y asentamiento de personas y bienes, y de hecho el intercambio.

Las relaciones comerciales por vía marítima o fluvial existen desde tiempos remotos, aunque se fueron intensificando y complejizando con sucesivos acontecimientos en diferentes momentos, esencialmente a partir del descubrimiento de América. Nuevos mercados, nuevos productos, nuevas formas de “conquistar” el comercio, y modificar los vínculos sociales, culturales, económicos y políticos. El territorio que conserva un puerto posee un potencial ineludible, pero es la acción –como medio y como norma- que regula el potencial económico, político y social a través de los actores decisores y sus habilidades.

El puerto es más que la representación de un espacio físico y social, es un punto de convergencia de objetos, sujetos y acciones, dentro de una dinámica sistémica donde otros subsistemas son interdependientes, en una red cada vez más compleja de relaciones entre actores locales y globales. Como advierte Sassen (1995, 2) “*La dispersión geográfica de las actividades económicas que caracterizan la globalización, así como su integración, son los factores clave que nutren el auge de las empresas y realzan la importancia de sus funciones centrales. Cuanto más estén las actividades de una empresa diseminadas en diversos países, tanto más estas funciones [...] se volverán complejas, estratégicas*”.

La incorporación del contenedor como objeto derivado de una técnica específica, ha modificado la formación territorial de los puertos, obligados a adecuar sus instalaciones para ser competitivos. En el caso del puerto de Buenos Aires, la complejidad de la infraestructura viene hermanada con el crecimiento de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA); -no así de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires¹ (CABA)- la congestión en las autopistas por el ingreso diario de más de un millón de personas; el tránsito colapsado en los ingresos con camiones y particulares; al mismo tiempo la creciente fragmentación socio espacial entre barrios lujosos y emergentes (Puerto Madero y Villa 31 y 31 bis); y el problema del degrado ambiental, propio de las metrópolis congestionadas; entre otras disparidades. Figura 1.

¹ Según datos del censo 2010 la población de la CABA es de 2.891.082 habitantes, mientras en 2001 el censo registro 2.776.138 habitantes, demostrando un estancamiento en crecimiento demográfico. Fuente: INDEC (Resultados Provisionales del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 en la Ciudad de Buenos Aires. [versión en línea, consultado 18 de marzo] http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/hacienda/sis_estadistico/resultados_provisionales_censo_2010.pdf. mientras la RMBA según el censo 2001 contaba con 12 millones de habitantes, y en 2010 15 millones de habitantes. Fuente: [versión en línea] (www.censo2010.indec.gov.ar/resultadosdefinitivos.asp) y (www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba).



Figura 1: Plano general del Puerto de Buenos Aires. Fuente: AGP.SE.

Con este panorama, el periodo iniciado en los '90 consolidó en la última década el puerto como principal del país en cuanto a carga contenerizada. El Plan Maestro 2030 prevé –entre otros- el ordenamiento y desarrollo del actual puerto, que contempla preparar la infraestructura del puerto para un buque de diseño mayor a 4500 TEUs² y un movimiento de 2.600.000 TEUs hacia 2030 (AGP, 2005:55), es decir la previsión de un escenario de progreso en términos portuario que debería acompañarse con planificación urbana, por el momento ausente.

Se podría decir que el contenedor es parte del paisaje portuario actual, aunque no sea del todo comprendido y admirado por el ciudadano como tal, sin juzgar el comportamiento se puede indicar que el contenedor es el objeto técnico convertido en fenómeno técnico y este un aporte socio paisajístico al colectivo “porteño”. De algún modo no se puede separar el paisaje portuario de la memoria colectiva previa –del viajero, del inmigrante- a la del paisaje contemporáneo del contenedor y las grúas, superpuestos a otros sistemas de objetos de períodos anteriores, que ocupan el mismo espacio geográfico.

Al respecto Baudrillard (1970:3) escribe “vivimos el tiempo de los objetos, y con esto quiero decir que vivimos a su ritmo y según su incesante sucesión [...] los vemos nacer, cumplir su función y morir”, por ello el espacio está siempre cambiando en su configuración y en su organización (social, económica, cultural), en definitiva el puerto como fenómeno técnico es y está en función de los objetos técnicos, habrán sido antes los silos y cintas transportadoras de granos, hoy son los contenedores, tal vez a futuro sean los cruceros, en definitiva es el territorio el que debe adaptarse al sistema de objetos, a la técnica y a las acciones.

El objeto técnico trae consigo acciones y normas, tiene sentido previo y toma sentido a cada instante que se usa. El objeto, y el sistema al que pertenece tienen un destino y un destinatario, por tanto, eso implica una regla, una norma. En este caso el puerto como fenómeno técnico tiene intereses y motivos de acción de orden nacional. Al mismo tiempo las terminales de contenedores poseen sus propias normas y acciones, en tal sentido

2 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit) la sigla en inglés indica la unidad de medida de transporte marítimo en contenedores, unidad equivalente a 20 pies.

Santos (2000:192) expresa “*las reglas a las cuales se someten las empresas en su funcionamiento están destinadas a regular los procesos productivos [...]. Las normas de las empresas son hoy una de las locomotoras de su actuación y su rentabilidad*”; es decir el rol del Estado y las políticas públicas se desvanecen en la absorción del privado para implementar las propias. El puerto es una empresa, es un mercado, las terminales, las plataformas logísticas, los gremios son empresas que se instalan en los territorios cuyas oportunidades son favorables, citando a Santos (2000: 192) “*las normas de orden técnico son también políticas*” el entorno empresarial involucra “*el universo social y geográfico en el que están insertas activamente*”; como tal la ciudad y el entorno portuario queda a merced de decisores diversos que a veces no comparten el mismo objetivo.

El contenedor es símbolo de la sociedad, si bien la circulación de bienes existe desde tiempos remotos, se asiste hoy a una mercantilización y consumo de cuanto objeto ronde por el planeta, el avance tecnológico sumado a la mediatización de consumir “felicidad” lleva a la sociedad capitalista a consumir productos que tienen origen en África, se ensamblan en Europa occidental y se venden en América Latina. Es decir, la ruptura con el sistema fordista “*significa que una unidad produce mercadería sin saber quién va a comprarla*” (Lipietz, 1994:32), la transnacionalidad de los productos cambia la organización espacial, y explica –parcialmente- el avance o retroceso en las economías portuarias a partir de la configuración territorial en una re-territorialidad.

El Fenómeno Técnico: *el puerto*

La convergencia de la técnica con la acción política como mediadora entre puerto, ciudad, nación y mercado global determina una red de negociaciones que involucran el territorio, el ambiente y la sociedad, cada sentencia incide en estos y otros aspectos. “*Estas redes de negocios llevan siendo cruciales desde antes que se desarrollaran las actuales tecnologías. Las redes de negocios se benefician de las economías de aglomeración [...] en el que son posibles las comunicaciones globales simultáneas [...] la dispersión geográfica y la concentración simultáneas es uno de los elementos centrales en la arquitectura organizativa del sistema económico global*” (Sassen, 1999: 54). El mismo objeto técnico forma parte de un macrosistema técnico, aunque los espacios geográficos disten entre sí kilómetros, en cuanto a territorios y a economías, un contenedor es una imagen globalizada (figura2).



Figura 2: Camiones con contenedores de la firma Maersk, circulando por el mundo. Fuente: www.maerskline.com

El puerto es local y global, el espacio geográfico como territorio usado es local, la contenerización como fenómeno técnico es global, entiende los intereses privados de empresas diseminadas por el mundo que operan localmente bajo lógicas globales. El territorio usado es el puerto de Buenos Aires y la ciudad que lo contiene, aunque la ciudad no goce de sus beneficios económicos, es poseedora de consecuencias –positivas y negativas.

La concentración de una actividad especializada es asimismo una forma de socialización, aunque sin relación entre empresas competitivas. Como afirma Lipietz (1994:38) *“Este tipo de concentración en una región geográfica es lo que llamo área productiva especializada”*. En definitiva, el territorio del puerto –y el de la ciudad que lo rodea- es espacio de poder, de competencia, de cooperación. El territorio o, en palabras de Santos (2000:193), *“el espacio, por su contenido técnico, es regulador, mas un regulador regulado, ya que las normas administrativas son las que en último término determinan los comportamientos. [...] territorio y mercado se vuelven conceptos siameses, en su condición de conjuntos sistémicos de puntos que constituyen un campo de fuerzas interdependientes”*.

El uso del suelo en el Puerto de Buenos Aires, en el abastecimiento de cargas contenerizadas, es predominante respecto de otras cargas –y pasajeros-, el incipiente crecimiento entre los años 90-2005 posicionó a Buenos Aires en la red MERCOSUR-Chile, siendo, al mismo tiempo, un problema fundamental a resolver por la escasez de territorio para el futuro desempeño del puerto con sus terminales destinadas a la estiba de contenedores y la complejidad en el desplazamiento de las cargas por vía terrestre.

El puerto de Buenos Aires atravesó –como cualquier infraestructura- cambios en su histórico acontecer en cuanto al uso y ocupación del suelo, de natural, a científico, de agroexportador a puerto de contenedores. Al mismo tiempo su economía y situación política fue acompañando los vaivenes nacionales e internacionales indefectiblemente, la desregulación de los '90, la Ley de Puertos, el desmembramiento de Puerto Madero acompañan el proceso de complejidad urbana-portuaria en Buenos Aires.

Las principales problemáticas desde lo físico-funcional que enfrenta el Puerto están en relación a la fragmentación territorial y la complejidad logística y de movilidad, en el primer caso la reconversión del barrio Puerto Madero “interrumpe” operativamente la actividad portuaria fraccionando el puerto en dos partes (Puerto Nuevo y Dársena Sur), al mismo tiempo genera una escisión socio-territorial con el barrio de la “Villa” 31 y 31 bis; y el segundo problema es el transporte de carga en la ciudad, conflictos, seguridad y requerimientos que afectan e involucran al puerto en las cadenas logísticas. Se añaden otros conflictos evidentes *“Interferencias entre el tránsito urbano y portuario; accesos a la costa; puja por el uso del suelo costero; generación de contaminación y protección ambiental”* Abramian (2010:36)

Situando el concepto de objeto técnico como “*la cosa que emana de una producción obtenida metódicamente, al cabo de una serie de operaciones de convergencia*” (Simondon en Santos. 2000:181) se puede decir que el contenedor es la caja que cambió el mundo en cuanto a comercio y logística portuaria, asimismo significó la transformación de sus territorios hacia adentro y en sus entornos periféricos inmediatos –las ciudades–.

El contenedor surgió en 1956 como respuesta a una necesidad, la de evitar el robo, rotura y pérdida de objetos que anteriormente se trasladaban en sacos (bultos)³. Esa caja se convirtió en el elemento fundamental del comercio internacional, y el avance tecnológico en las últimas cinco décadas adaptó buques con mayor capacidad de TEUs, lo que obligó a los puertos a ampliar sus áreas operativas. Entre otras cuestiones el contenedor facilitó la intermodalidad, no obstante, en términos de territorio infirió en la configuración y organización de los puertos y las áreas aledañas.

Aun con la “certeza” que en gran medida el puerto es el causante del caos vehicular por el transporte de carga, esto no sería tan acertado, según una nota del diario La Nación (2011) “el tránsito diario en la zona responde en un 55,3% a la circulación de autos; un 27,8% al camión pesado y un 8,9% al camión liviano; un 5,5% a los ómnibus, y un 2,5% a las motos”. Si bien un 27% del transporte son camiones, solo el 15% está relacionado con el movimiento portuario, el resto es transporte de paso, de igual modo representa una complejidad en la movilidad, accesibilidad, estacionamientos y accidentes no desestimable.

la logística del consumo masivo

Los bienes de consumo tienen origen pero carecen de identidad, son accesibles en cualquier punto del planeta, (siempre que se puedan pagar) como afirma Bauman (2009:80-81) “*el consumismo de hoy no tiene como objeto satisfacer las necesidades [...] la necesidad fue descartada y reemplazada por el deseo*”. El contenedor expresa el signo y significante de la realidad urbana consumidora, y su traslado interplanetario la velocidad de los procesos y la dinámica productiva.

La velocidad de cambios que sufren los espacios urbanos, propio de este momento histórico, es causa y consecuencia de una vida de consumo que tiene lugar –más que en ningún otro– en la vida comunitaria urbana, donde consumir es la acción que ocupa las 24 horas del día, bajo esta idea, la acumulación de contenedores en el puerto es la representación del espacio y del consumo al mismo tiempo. En palabras de Bauman (2007: 78) “*implica un tipo de sociedad que promueve, alienta o refuerza la elección de un estilo y una estrategia de vida consumista, y que desaprueba toda opción cultural alternativa [...] es un requisito de pertenencia*”.

³ En 1956, MacLean, propietario de una sociedad de transporte terrestre, había diseñado una caja de 35 pies de longitud para proceder a un reparto entre New York y Houston a bordo del buque Ideal-X.

El cambio político, en que el Estado cede su lugar a la empresa como principal actor en el proceso de acumulación y crecimiento, hizo emerger el concepto de empresa multinacional, global, transnacional, y la distinción de empresas-red que valorizan sus capitales en lugares distantes involucrando el territorio y en efecto transformándolo. El puerto es un eslabón de una red superior y en esa red emergió un concepto para englobar todas estas demandas antes mencionadas, las de la sociedad, las del territorio y las del consumo, la logística. En esta cadena desde la producción, el abastecimiento, la distribución y el consumo, las cadenas logísticas como operadores se convirtieron en actores fundamentales de la dinámica territorial, son informantes del funcionamiento económico-productivo de un determinado territorio.

“Las empresas multinacionales centralizan la producción del conocimiento, y aseguran la circulación interna y externa de esa información” (Raffestin, 1993:245) esta circulación externa de la información, sale fuera del espacio de las multinacionales, hacia *“territorios concretos de economías de recepción”*, esto apareja consecuencias en el plano económico y político, de igual manera en el territorio y el ambiente, en este aspecto hay territorios centrales y otros marginales. El interés de la empresa poco tiene de consciencia y solidaridad cuando los espacios geográficos que ocupa están fuera de sus límites jurídicos y *“cerca”* de sus rendimientos. Algo similar parece ocurrir entre espacios portuarios y entornos urbanos, mientras el puerto funciona como receptor, la ciudad es el articulador, y en esa sintaxis el fracaso puede estar cercano.

El puerto puede ser considerado o no una empresa, mas es un conjunto de empresas que pugnan una *“posición”* de confort dentro de esta corporación. Pero el puerto de Buenos Aires representa un interés de bien público de injerencia nacional, a diferencia de una multinacional, si bien obedece a intereses contradictorios, donde actores privados y actores públicos, locales, nacionales e internacionales en un mismo espacio geográfico batallan su merced, es el Estado el actor encargado de la gestión entre las partes con disimiles intereses.

Se podría decir que el territorio portuario constituye un Hinterland más amplio, rebasando a la ciudad que lo contiene, afectando la micro región, e inclusive a la macro región. Esta dispersión (o fragmentación) es a su vez una concentración, porque la centralidad elegida es la metrópolis, donde control; poder; y gestión se localizan en lo que Sassen denominó *“ciudades globales”*, que son ciudades capitales, metrópolis, y metápolis⁴.

La fragmentación no es solo de la ciudad, sino también macro territorial, debido que una nación queda vinculada al exterior por porciones de él, mientras regiones enteras quedan excluidas. Similar sucede con el proceso tecnológico, *“aquellas regiones o fragmentos del territorio que logren adaptaciones y vinculaciones a los circuitos de acumulación de capital establecerán una distancia con aquellas regiones que no logren conectarse a tales dinámicas”* (Martner Peyrelongue. 1999:92), en palabras de Castell *“espacios de flujos”*.

⁴ Metápolis nombra aquellos fenómenos urbanos que, sobrepasando la escala metropolitana, se desligan de cualquier soporte territorial para basarse en redes de interconexión compuestas por transportes visibles y medios de comunicación invisibles (Ascher, 1995)

En coincidencia con Castell (1999) redes y agentes sociales que las determinan, definen la posición de las ciudades y regiones. *“la función que debe ser cumplida por cada red define las características de los lugares que llegan a ser sus nodos privilegiados [...] propiciada, concebida, decidida e implementada por actores sociales”* (Castell, 1999:414-415).

El puerto de Buenos Aires es un puerto de tercera generación (centro logístico y plataforma internacional de comercio) pero prevé hacia 2020 ser un puerto de cuarta generación, es decir un puerto en red con servicios logísticos integrados, para ello deberá salvar las debilidades actuales de sí mismo y para con la ciudad; pero al mismo tiempo debe pensarse un sistema portuario integrado metropolitano, desde Zarate-Campana, pasando por Dock Sud a La Plata, en que complementariedad y cooperación superen la competencia y egoísmo, al mismo tiempo desde la esfera económica traducible al ordenamiento y planificación del territorio en cuestión.

El puerto quedó recluso por la ciudad, colapsado por el tránsito diario de cargas y pasajeros, e insuficiente para la capacidad de carga actual. Como señala Jorge Abramian (2010) plantea que no hay planificación que integre todas las debilidades y amenazas que el puerto manifiesta, y más allá del plan maestro 2030 no hay estudios relevantes que evidencien un tratamiento en el tema del puerto y la ciudad como argumento integrado de desarrollo.

la oportunidad de ser resiliente. Adaptación

La evolución de la ciudad de Buenos Aires como metrópolis portuaria está inserta en la complejidad del fenómeno técnico. En ese sentido puerto y ciudad evolucionan en un palimpsesto paisajístico, *“en tanto cada ciudad se presenta en cada fase como el resultado de una nueva escritura sobre un dibujo anterior, del que se borran algunas partes heredadas del pasado, para hacer posible la aparición de un nuevo dibujo donde, sin embargo, no todo lo pre-existente ha desaparecido”* (De Mattos en Lemos, 2006:46).

Cada año se mueven por mar casi siete billones de toneladas de carga, lo que equivale a una tonelada por cada persona del planeta, esto sugiere la prevalencia de objetos en circulación planetaria para consumir con fecha de vencimiento, en este contexto el puerto contenerizado representa la sociedad urbana *“donde los vínculos humanos tienden a estar mediados por el mercado de consumo”* (Bauman, 2007:115).

Esto tiene todo que ver, porque el contenedor, que no es reciente en la dinámica portuaria, es un objeto, pero al mismo tiempo es un sistema de transporte en otro sistema más amplio, y su masividad refiere a la circulación de bienes. Esto repercute en la dinámica productiva, la cuestionada movilidad con el transporte de cargas y los sistemas logísticos y plantea cuestionamientos de otras índoles analizados por otras disciplinas que ponen la atención en el hombre y sus *“nuevas necesidades”*.

Bauman advierte (2007:120) *“el síndrome consumista, es velocidad, exceso y desperdicios”*, los objetos son velozmente reemplazables, eso implica un flujo de contenedores cada vez mayor. Por un lado, esto es una suerte económicamente y políticamente si es aprovechado, y por otro es sumar camiones en rutas y autopistas urbanas, mayor contaminación, más complejidad en el ordenamiento y planificación de los territorios portuarios, y la inalcanzable satisfacción puesta en la compra de “felicidad”. En definitiva, el objeto técnico no viene solo y se lleva consigo disímiles consecuencias.

Conclusiones

El puerto de Buenos Aires debe reestructurarse a corto plazo, y en manos del Estado nacional queda la responsabilidad de cómo, cuándo, hacia dónde y de qué forma hacerlo. Sea como sea es inevitable la transformación del puerto, la acción política como decisión es conjunta con otros organismos involucrados, y debe plantearlo integradamente. El puerto no es un ente aislado de la ciudad, por eso es meritorio analizar el puerto en contexto urbano y regional, comprender este tipo de infraestructuras como sistemas complejos inmersos en la realidad urbana y metropolitana es sustancial para el largo plazo. *“El territorio de las redes deja su lugar a un verdadero territorio en red, donde cada polo se define como un punto de cruce y de conmutación de redes múltiples, núcleo de densidad en una gigantesca maraña de flujos que es la única realidad concreta, pero que es también un reto para la representación y para la imaginación”* (Cicolella, 2010:18).

En ese sentido *“La ciudad se organiza según una serie de principios generales que están social, cultural y políticamente determinados. [...] La ciudad es la relación de flujos cambiantes que se superponen a una plantilla genérica”* Koolhaas (2000:2), es decir las problemáticas de la ciudad y el puerto de Buenos Aires mantienen generalidades con otros puertos, lo distinto está en las particularidades de su colectivo local, en el imaginario, en el sentido de pertenencia -o no- y en las estrategias de mediano y largo plazo para anclar el puerto como un dinamizador económico y social.

la oportunidad está en la reconversión portuaria, las opciones serán tantas como posibilidades de analizadas se engendren, más contenedores o derivarlos a otros puertos, incorporar nuevos usos o mantener los actuales, dar lugar al crucero en fortalecimiento al turismo, etc. en definitiva los principales puertos del mundo mueven cantidad muy superiores de contenedores y además son multipropósitos, y han podido hermanar con la ciudad sus actividades; Hamburgo, Rotterdam, Shanghái, entre otros son ejemplo de ello.

La reestructuración no es el problema, de hecho, es parte del sistema, la dificultad que plantea va de mano de la acción –como técnica, como norma, como política- y la propuesta de cambio que se persigue, en tanto intereses económicos, sociales y ambientales, o sea se juega con la sostenibilidad del territorio portuario. Edgar Morin (2011:52) señala que *“cuando se trata de un gran cambio, este último es invisible [...] la oruga, al*

tiempo que se autodestruye, se autoconstruye como un ser nuevo que es el mismo y a la vez es el otro el que va a convertirse en libélula o mariposa. Es el problema de la metamorfosis [...] no se puede jamás preverla. Aquí está el primer elemento de esperanza”.

Bibliografía y Fuentes Gráficas

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

AGP S.E. -Administración General de Puertos, Sociedad del Estado- (2005) “Plan Maestro Puerto de Buenos Aires 2030”. Buenos Aires. Argentina.

BAUDRILLARD, Jean (1970) “la Sociedad de Consumo. Sus mitos, sus estructuras”. Siglo XXI Editores, traducción Alcira Bixio 2007. Madrid. España.

BAUDRILLARD, Jean; MORIN, Edgar (2011) “La Violencia del Mundo”. Editorial Capital Intelectual. Buenos Aires. Argentina.

BAUMAN, Zigmunt (2007) “Vida de Consumo”. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires. Argentina.

BAUMAN, Zigmunt (2002) “Modernidad Líquida”. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires. Argentina

CASTELL, Manuel (1999) “La Era de la Información. Tomo I, Economía, Sociedad y Cultura”. Siglo XXI Editores.

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.

CICOLELLA, Pablo (2010) “El territorio, más allá del capitalismo global”. Encuentro Nacional: La Planificación Territorial Como Política De Estado. 7 y 8 de septiembre.

DOMÍNGUEZ ROCA, L. y CICOLELLA, P. (2002) “Puerto de Buenos Aires: Transformaciones Recientes, Situación Actual y Perspectivas”. Coyuntura económica de la Ciudad de Buenos Aires. Programa de Desarrollo Económico Territorial (PRODET) de la Secretaría de Desarrollo Económico. Buenos Aires. Argentina.

GARCÍA, Rolando, (2006) “Sistemas complejos. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria”. Editorial Gedisa. Barcelona. España.

KOOLHAAS, Rem (2000) “Mutations”. Como Construir una Ciudad: Sistema Operativo Romano. Editorial Actar.

LEMOS, Amalia Inés Geraiges; ARROYO, Mónica y SILVEIRA, María Laura (org). (2006) “América Latina: cidade, campo e turismo”. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO, Universidade de São Paulo. Buenos Aires. Argentina.

LIPIETZ, Alain (1994) “El Postfordismo y sus Espacios. Las Relaciones Capital-Trabajo en el Mundo”. Serie Seminarios Intensivos de Investigación, Documento de Trabajo N° 4.

MARTNER PEYRELONGUE, Carlos (1999) “Ejes de Desarrollo y Ordenación del Territorio en América Latina”. Argumentos 34. Chile.

RAFFESTIN, Claude (1993) “Por uma Geografia do Poder”. Atica, São Paulo, Brasil.

SANTOS, Milton (1996) “Metamorfosis del Espacio habitado”. Editorial Oikos Tau. Barcelona. España.

SANTOS, Milton (2000) La Naturaleza del Espacio. Técnica y tiempo, Razón y Emoción. Ariel, Barcelona, 2000.

SASSEN, Saskia (1999) “La Ciudad Global: New York, Londres, Tokio”. Editorial Eudeba. Buenos Aires. Argentina.

SILVEIRA, María Laura (2008) Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades Cuadernos del Cendes. Año 25. N° 69 Tercera Época. Septiembre-Diciembre 2008

SILVEIRA, María Laura (2011) “Territorio y ciudadanía: reflexiones en tiempos de globalización”. Vol.11 No.3, 2011 –Versión Digital. Facultad de Educación. Universidad de Antioquia. Medellín, Colombia.