

DISCONTINUIDADES EN LA CONTIGÜIDAD DEL ÁREA URBANA PORTUARIA DE BUENOS AIRES.

RESUMEN

El objetivo es presentar el escenario de la fragmentación y discontinuidad socio territorial en un área de contigüidad, a partir de 2 eventos: 1- la "recuperación" urbana de puerto madero y 2- la actividad productiva "creciente" del puerto de contenedores y/o cruceros.

El planteo del trabajo se centra en analizar las contradicciones que surgen en una porción de territorio cuando las condiciones económicas son propicias para sectores parciales de la sociedad y las actividades mercantiles (portuarias, turísticas, inmobiliarias) frente a las desigualdades socio territoriales para otros sectores.

El área urbano portuaria del puerto de Buenos Aires es ejemplo de esto. Allí convergen una multiplicidad de acontecimientos globales -característicos de la operatoria portuaria de cualquier ciudad- y una combinación compleja de eventos locales propios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y del área en cuestión, actuando como un sistema complejo (García. 2006). Los puertos sufren transformaciones tecnológicas, económicas e institucionales – que se reflejan en la configuración territorial, en el uso de los espacios e infraestructuras portuarias- (Domínguez Roca. 2006), igualmente sucede en la ciudad.

Este contexto presenta una dualidad en el entorno del puerto de Buenos Aires definido por potencialidades y debilidades propias de las condiciones en que puerto y ciudad se encuentran.

PALABRAS CLAVES: CONTIGÜIDAD, CONTRADICCIONES, PUERTO, CIUDAD

ABSTRACT

The objective is to present the scenario of fragmentation and territorial discontinuity partner in an area of contiguity, from 2 events: 1 - urban "recovery" of Puerto Madero and 2 - production activity "flood" the container port and/or cruises. The premise of the work is to analyze the contradictions that arise in a lot of territory when economic conditions are favorable for partial segments of society and commercial activities (port, tourism, real estate) against the territorial inequalities partner for other sectors. The port area of the port city of Buenos Aires is an example of this. There converge multiple global-defining events of port operations of any city,

and a complex combination of own local events of the Autonomous City of Buenos Aires and the area in question, acting as a complex system (García. 2006). The ports suffer technological, economic and institutional transformations - as reflected in the territorial configuration, the use of spaces and port-infrastructure (Dominguez Rock 2006.), Also happens in the city. This context presents a duality in the vicinity of the port of Buenos Aires defined by potential and weaknesses of own conditions of port and city meet.

KEYWORDS: CONTIGUITY, CONTRADICTIONS, HARBOR, CITY

INTRODUCCIÓN

El puerto de Buenos Aires ha sido y continúa siendo germen y consecuencias del uso y apropiación del territorio que ocupa y de su entorno urbano. En este sentido la organización y la división espacial de las actividades que le pertenecen se corresponden con la configuración que la ciudad adquiere. La complejidad que implica el territorio urbano portuario es aprehensible desde la multiplicidad de actividades y la heterogeneidad de actores sociales intervinientes en él. Reconociendo estas interrelaciones surge la exégesis de una ciudad dual, es la convergencia de acontecimientos y acciones que van "modelando" una imagen de ciudad, un paisaje, un ambiente, un territorio emergente. Los proyectos urbanos de renovación de áreas en desuso son un instrumento válido para el ordenamiento del territorio, áreas de industrias, puertos, ferrocarriles con grandes superficies abandonadas

que merecen la intervención para recuperar áreas deprimidas son el escenario para ello.

Los puertos mundiales enfrentan –desde mucho tiempo atrás- el proceso de transformación territorial para adaptarse a las dinámicas propias de la operativa portuaria, al mismo tiempo que algunos quedan obsoletos por no poder socorrer la transformación volviéndose áreas inutilizadas o bien reconvertidas.

Ambas consecuencias son dos procesos que forman parte del sistema de reestructuración territorial, la reconversión del puerto para seguir operando, o la reconversión del puerto para ser un sector de la ciudad. En ambos casos hay una reorganización y re-configuración del territorio, de las actividades, de los actores involucrados y usuarios que se manifiestan hacia adentro (intra portuario) y hacia fuera (extra portuario).

El puerto de Buenos Aires –no ajeno al sistema-

atravesó y atraviesa estas circunstancias. El proyecto Puerto Madero fue una operación de recuperación urbana del antiguo Puerto, obsoleto desde la primera década del siglo XX. Con la premisa de reconvertir resguardando el patrimonio edilicio e industrial se elaboró el concurso de ideas y se elaboró luego un máster plan para ejecutar el proyecto del área central de la ciudad, olvidada durante un siglo, en completo abandono y desuso.

Por aquella época el Puerto Nuevo ingresaba una etapa de cambios de la mano de las políticas neoliberales de descentralización y privatización portuaria que incorporaban un nuevo referente en la administración y logística portuaria, las terminales de contenedores, de carácter privado, comenzaron a operar y consecuentemente a generar un auge en la contenerización del puerto de Buenos Aires. Expuesto así los dos eventos describen una carga positiva para la ciudad y la Nación en cuanto a

recursos económicos y territoriales. No obstante fue en la década del '90 donde la polarización se fortaleció, excluyendo y marginando sectores de la sociedad aun en espacios literalmente continuos, siendo fragmentación y continuidad, dos conceptos de una misma realidad.

El crecimiento de los asentamientos informales (denominados villas miserias), la expulsión de la economía de los sectores más débiles y el ingreso de inmigrantes de países limítrofes fue conformando "otra ciudad" en la ciudad. Así se manifiesta el área en cuestión con las Villas 31 y 31 bis en el barrio porteño de Retiro.

La ciudad actual es resultante de factores globales; de una economía capitalista que polariza, fragmenta y escinde las sociedades; de la multiplicidad de procesos complejos que se suceden en el territorio urbano. En la ciudad actual viven enfrentados pobres y ricos, asentamientos precarios y barrios de lujos, el mercado y el Estado, tan simplemente separados por una calle, autopista, paredón o alambrado.

CONTRADICCIONES DE UN ESCENARIO PRÓSPERO.

La extensión territorial que abarca la jurisdicción actual del puerto de Buenos Aires en la ciudad homónima a priori se presenta como un continuo metropolitano, donde ciudad y puerto emergieron históricamente sobre la costa del Río de La Plata de una forma simbiótica. Sin embargo la contigüidad expresada en la dimensión territorial, en la actualidad, presenta discontinuidad en cuanto a las actividades; usos y ocupación del suelo; paisaje y actores sociales involucrados, favoreciendo las contradicciones y conflictos que en ese recorte territorial se producen.

Se denomina área urbano portuaria al territorio comprendido por la jurisdicción portuaria y el entorno inmediato a este, por fuera de la jurisdicción, incluyendo a la ciudad con sus procesos y complejidades que complementan al puerto.

La evolución histórica del puerto de Buenos Aires marca tres grandes etapas en cuanto al uso del

suelo: una primera desde la construcción científica de Puerto Madero a fines del siglo XIX; una segunda con el puerto Nuevo y el auge del país agroexportador en la década del '20 y '30; una tercera con la incorporación del contenedor, desarrollada fundamentalmente desde la década del '90. Si bien el puerto siempre mantuvo usos mixtos, vale decir que en cada época ha priorizado alguna actividad por sobre otras.

Los cambios en el uso del suelo son situaciones que cualquier puerto importante atraviesa como infraestructura de desarrollo económico y territorial, siendo parte fundamental de las transformaciones para adaptarse a las necesidades locales y globales. No obstante la situación particular del puerto de Buenos Aires lo ubica hoy en un tema de la agenda de debate nacional en cuanto a las problemáticas que enfrenta, y, del mismo modo, las oportunidades que se presentan.

En este sentido habría varias condiciones que tomar en consideración, desde diversas variables, que actúan como ventajas y desventajas de un sistema complejo que articula las particularidades del puerto y de la ciudad con otras de índole global, por razones de extensión para este trabajo se presentan dos eventos que explican parcialmente el escenario de la fragmentación y discontinuidad en el área urbano portuaria:

1- Por un lado la reconversión del antiguo Puerto Madero, erigido en 1891 y rápidamente ingresado en la obsolescencia por la propuesta en diques, difícil de adaptar a la tecnología naviera de buques de mayor porte. Este territorio fue un espacio deshabitado y de muy poco interés para rescatar, aun hallándose a pocos metros del centro de la ciudad, permaneciendo un siglo en desuso y total abandono.



Figura 1 - Inserción territorial y jurisdicción del puerto de Buenos Aires **Fuente:** Imagen satelital Google earth



Figura 2 y 3 - Figuras 2 y 3. Puerto Madero antes y después del proyecto. **Fuente:** www.megaconstrucciones.net

2- Por otro lado la incorporación masiva del contenedor en el puerto con una actividad en ascenso, especialmente en las últimas décadas. Este proceso acelerado fue acompañado por las políticas de descentralización portuaria, que permitieron la incorporación del sector privado, encarnado en la figura de las terminales de contenedores quienes prestan el servicio al puerto. Esta etapa muy significativa para el puerto de Buenos Aires, lo posicionó, en 2010, tercero en el Mercosur (CEPAL.2010) y quinto en Latinoamérica. Asimismo se evidenció un crecimiento en el arribo de cruceros desde el 2000 en adelante compartiendo espacios de arribo y dársenas con los contenedores, con fuerte incremento en esa década..

A priori estos dos eventos no tienen puntos en común en cuanto a contradicciones territoriales, ambas situaciones conforman un ingreso económico para la ciudad y la Nación respectivamente. Sin embargo al mismo tiempo las desigualdades sociales se desarrollan a escasos metros de ambos sectores no ajenas al sistema de movimientos del puerto. (figura 4)



Figura 4: Área 3 Puerto Nuevo: Contenedores, Granos, Cruceros.
Fuente: Zago (1998) Puertos Argentinos

1- FRAGMENTACIÓN SOCIAL – CONTINUIDAD TERRITORIAL?

Es preciso explicar que no se hace un juicio de valor sobre el proyecto Puerto Madero, sino la incidencia indirecta que tienen sobre el territorio urbano y portuario respecto de usos, ocupación y operativa, como una de las situaciones que ofrece en la continuidad una fragmentación socio territorial.

En la década del '90 el Estado Nacional y el gobierno de la ciudad de Buenos Aires conformaron la Corporación Antiguo Puerto Madero, con tres objetivos precisos - Recuperar el Rol Económico del Área Central; Potenciar el desarrollo de la Zona Sur de Buenos Aires; Acercar el Río a la Ciudad.

Como advierte Muxí (2009:168) prácticamente al mismo tiempo que se declaró el deceso de la ciudad, a fines de la década del '80 comenzó un proceso de revalorización y recuperación de áreas degradadas. *“el proyecto puntero, la imagen del espejismo de un país que ha llegado al primer mundo según el discurso difundido por el gobierno, será la recuperación del antiguo Puerto Madero”*.

La inversión privada y la gestión de la corporación rápidamente dieron a este sector de la ciudad la oportunidad de regenerar suelo para un público de alto nivel adquisitivo, siendo el barrio más joven y exclusivo de la ciudad, fue –sin dudas- un proyecto que recuperó, renovó y recualificó el área, por cierto estratégica en la centralidad urbana.

El proyecto que “ha posibilitado pensar y realizar la ciudad de otra manera, al actuar en una pieza urbana de gran escala estratégicamente localizada en la estructura urbana” (Etulain.2008:176), revalida las potencialidades que el territorio ofrece, ubicado sobre la costa del Río de La Plata, contiguo al centro histórico de la ciudad, en la convergencia de la multimodalidad de flujos de transporte, reutilizando las instalaciones del antiguo puerto, al mismo tiempo se exhibe un nuevo paisaje portuario –resignificado- para la memoria del

colectivo porteño y el paseante local y extranjero. Este territorio es –actualmente- el que posee el valor más alto del suelo, fuertemente impactado a partir del proceso de reconversión, que permitió revalorizar el costo por metro cuadrado de la tierra y consecuentemente el sector fue posicionado en el mercado inmobiliario para un colectivo social concreto, inversores extranjeros, políticos, artistas y turistas son algunos de los principales actores en el uso de este territorio de 170 hectáreas. La recuperación del sector a partir de la Corporación Antiguo Puerto Madero, con fuertes inversiones movilizadas desde el sector público y privado, favoreció el incremento en los valores inmobiliarios. De este modo como advierte Abba (2008:82) “La lógica del mercado primó en la definición del perfil del emprendimiento en el marco normativo definido por el gobierno local. Los edificios inteligentes para oficinas y lujosos restaurantes, la etapa de desarrollo residencial y, finalmente, el vuelco a la oferta de bienes y servicios de nivel Premium”.

También es necesario decir que el proyecto Puerto Madero tuvo algunos impactos como el aumento en el valor del suelo también en su entorno, en este sentido Cuenya (2011) afirma que *“La valorización del suelo que promueven los grandes proyectos tiene como fuentes de origen:*

1) *inversiones en infraestructura que se realizan para acondicionar el área (obras viales y redes de servicios públicos) usualmente a cargo del sector público;*

2) *modificaciones en el régimen de usos del suelo y densidades edilicias para permitir la implantación de usos jerárquicos y un mayor aprovechamiento del suelo en edificación;*

3) *inversiones realizadas por los actores privados que desarrollan los emprendimientos inmobiliarios y construyen edificios de alta calidad.”*

Sin embargo simultáneamente a la revitalización,

y por este mismo motivo, comenzó a evidenciar el incremento del tránsito, en tanto por acceso al lugar de trabajo, como por recreación, además un flujo de turismo que hace uso de este sector. Dificultades que –sin un abordaje conjunto y permanente- fueron generando ciertas incompatibilidades en el flujo de movimientos entre transporte público, privado, de cargas y de pasajeros, sobre una estructura que no puede absorber la demanda diaria del sistema de movimientos.

Tal como sostiene Etulain (2008:183) *“las escasas instancias de participación ciudadana, la falta de realización de viviendas y equipamientos públicos (solo se restringen a parques y paseos) [...] junto a la descapitalización sufrida por la Corporación, han incidido negativamente en la consideración que supo tener la experiencia Puerto Madero en el concierto internacional, cuando posicionaba a Buenos Aires entre las ciudades mundiales que ofrecían ejemplos exitosos de la nueva urbanística en Latinoamérica.”* El proyecto urbano en este caso no favoreció la integración social con el entorno.

Cabe aclarar que la renovación urbana de Puerto Madero no provocó exclusión de habitantes porque el sector estaba vacante, prácticamente sin usuarios ni residentes, por lo tanto no hubo expulsión per se. Ergo el proyecto fue concebido para un nivel de consumidores “vip”, oficinas, viviendas y restaurantes para un público premium, lo que de algún modo determina el rango social a partir del acceso al consumo dirigido, en palabras de Jaramillo (2003) *“la diferenciación se establece mediante la exclusión a través de la solvencia: quienes no poseen ese nivel de ingresos no pueden incurrir en esos gastos, lo que hace que el mismo consumo se convierta en señal de rango social”*. Muxí (2009:127-128) expresa el discurso de la recuperación es usado para ganar *“carta de ciudadanía, validez y respeto”*, valorizando así los ob-

jetos y servicios preexistentes, se aprovecha ese potencial y asimismo se manipula el relato para evocar al imaginario colectivo que “eliminará a parte de los protagonistas y resaltará epopeyas falsas y edulcoradas”.

Por otro lado, el puerto operativo resultó fraccionado por puerto Madero, quedando separados físicamente el área del Puerto Nuevo y el área de Dársena Sur, complejizando su desempeño, de igual modo las dificultades de accesibilidad, tránsito y transporte que se generan en los alrededores al puerto, por la convergencia de particulares, transporte público y de carga se agrava a diario, colapsando las vías de comunicación.

Mientras, en el espacio contiguo continua el desborde del territorio “informal” sin respuestas ni soluciones aparentes. Las villas 31 y 31 bis en el barrio de Retiro, fueron conformadas desde la década del '30, es un sector –como otros de la ciudad- que genera debates permanentes en cuanto a cómo urbanizar, cómo detener el crecimiento, de qué forma ofrecer condiciones de habitabilidad y garantizar el derecho a la ciudad.

En este sentido Castro (2010:53) comenta “la villa 31 era la única sobre la que se discutía la erradi-

1 La “Villa” de Retiro tuvo su origen entre los años 40 y 50 del siglo XX, cuando personas de humilde condición atraídas por la disponibilidad de oportunidades de trabajo comenzaron a radicarse en terrenos ferroviarios y portuarios libres de actividad... Pero es en los 50 que se consolida una villa que se formó, principalmente, ocupando un sector llamado “parrilla 9”, que era un tendido de vías del ex Ferrocarril del Estado, en la zona portuaria cerca de la Dársena F... Durante el régimen del Proceso, siendo intendente de la ciudad el Brigadier Cacciatore, se aplicó una política de “erradicación” de villas, previa al Mundial 78... Entre 1978 y 1982 se llevó a cabo el proyecto de la Estación Terminal de Ómnibus de Buenos Aires. Se decidió situarla en Retiro, en un espacio de la estación Retiro Cargas del FC San Martín... en 1985, una noche llegaron en camiones miles de personas que comenzaron a ocupar las tierras en las proximidades de la estación de ómnibus y de los galpones recién construidos... La Villa 31 y 31 bis, conviven en Retiro separadas por la autopista Illia, la vida transcurre entre la pobreza cotidiana y tal vez eterna, las necesidades de siempre y un índice de crecimiento que surge casi imparable.

cación, todas las del sur, como están lejos nadie las ve. Pero cuando hablamos de la 31, los pobres no pueden estar en el centro”. Pese a eso las villas continúan su avance vertical, acrecentando la densidad, los pisos alcanzan 6 niveles en algunos casos, con su población cada vez más vulnerable, insertas en una trama de la ciudad de múltiples problemáticas, y del mismo modo de múltiples oportunidades.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta con 2.890.151 habitantes (INDEC.2010), el sector denominado área urbano portuaria corresponde a la comuna 1 y 2^a, cuya población es de 205.886 y 157.932 habitantes, respectivamente. Este sector incluye las villas 31 y 31 bis (dentro de la comuna 1)

Según una nota del diario La Nación del 6 de enero de 2014, la villa 31 y 31 bis está dentro de las que más crecieron en diez años (La Nación.2014) junto a las villas 1-11-14 y 21-24. El censo de la CABA de 2009 cuantificó en 26.404 habitantes entre ambas villas (DGEyC.2010³ es decir un 10% del total de la comuna 1. Sin embargo los cálculos internos estiman 60.000 habitantes, aspecto que no se ha logrado registrar por el fenómeno encubierto del inquilinato.

Una porción del territorio que actualmente conforman las villas se encuentra dentro de la jurisdicción del puerto Nuevo, por tanto linda con los usos –a veces incompatibles con la habitabilidad permanente -, las actividades –en ocasiones peligrosas- y con una alta exposición a condiciones ambientales poco saludables.

Es decir Puerto Madero y Villas 31 y 31 bis son dos realidades diferentes expuestas en un continuo urbano entre medio del puerto Nuevo y Dárse-

2 La Comuna 1 está integrada por los barrios de Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat y Constitución. La comuna 2 está integrada por el barrio de Recoleta. Fuente: <http://www.buenosaires.gob.ar/comuna-1/sede-comunal-1>.

3 DGEyC. Dirección General de Estadísticas y Censos. 2010. CABA http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/hacienda/sis_estadistico/villa_31_y_31_bis.pdf



Figura 5 - Villa 31 y 31 bis. Fuente: Imagen Google Earth

na Sur. Esto de algún modo explica la situación compleja en la que se halla el puerto, que abre interrogantes y debates, desde las dimensiones del territorio y el ambiente, pero también desde lo económico y político en tanto usa el suelo de la Ciudad de Buenos Aires, pero pertenece al Estado Nacional. Sobre este punto no se profundizara sino para marcar un punto no menor en el desarrollo portuario.

2- LA OPORTUNIDAD SIN PLANIFICACIÓN DEVIENE EN DEBILIDAD

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 activi-

dades de una empresa diseminadas en diversos países, tanto más estas funciones [...] se volverán complejas, estratégicas”.

Cabe destacar en este sentido las oportunidades que el puerto presenta, en la escala macro territorial la posición estratégica en el eje Mercosur-Chile, dentro del Corredor Bioceánico Central; en una escala intermedia, es el ingreso a la Hidrovía Paraná-Paraguay y al eje fluvial del Paraná; en la escala local contempla una posición multimodal (autopistas, estación Retiro, aeroparque Jorge Newbery), ubicado en el centro de la ciudad más importante del país, con un patrimonio edilicio e industrial de gran relevancia. Entre otras razones el puerto posee ventajas relevantes, asimismo un atractivo paisajístico y cultural propio de la ciudad porteña, y de igual modo un interesante potencial a desarrollar.

El impacto económico del puerto de Buenos Aires en cuanto al movimiento de contenedores (60% del país) es sustancial en el PBI nacional, ergo combina un impacto social en puestos de trabajo directos e indirectos (26.000). En este punto hay que destacar la incidencia del puerto Dock Sud, y próximamente el Puerto La Plata con la nueva terminal de contenedores, lo que sin dudas puede generar una articulación para acentuar el desarrollo portuario, conjuntamente al puerto Zarate-Campana, descentralizando cargas y permitiendo a Buenos Aires descomprimir el puerto y el entorno. Como se mencionó anteriormente, el incremento en el ingreso de cruceros es significativo, el periodo 2012-2013 presentó un arribo de 499.200 pasajeros (cuatro veces más que el periodo 2005-2006)⁴, esta situación posiciona al puerto frente al futuro, presenta una oportunidad al respecto muy interesante, ya que el ingreso a través del turismo es relevante para la ciudad.

Sin embargo el puerto presenta déficit y adversi-

⁴ Datos provenientes de la Subsecretaría de Turismo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

dades en relación a las condiciones territoriales, por solo mencionar algunos, se puede destacar la falta de accesos terrestres, la escasa profundidad en accesos navegables, fragmentación de proyectos y jurisdicciones, falta de comunión con la ciudad, congestión de tránsito en zonas aledañas, caos vehicular, entre otras. Esto involucra una planificación para ordenar el territorio intra y extra portuario, en términos de políticas de Estado. Respecto de los dos escenarios presentados – Puerto Madero/Villa 31 y 31 bis y Puerto de contenedores/cruceros- se esgrime el par oportunidades-debilidades, porque lo que resulta un desafío a enfrentar, en el primer caso, es la fragmentación socio territorial y de qué modo hacer una ciudad más justa, equitativa e integrada en el área continua en el sector contiguo al puerto. Y el otro desafío, en el segundo caso, es afrontar decisiones en términos de planificación portuaria para responder a las demandas de los usos y actividades, en el corto plazo y sobre todo en el largo plazo.

La única herramienta actual que permite visualizar algún indicio de planificación es el Plan Maestro del Puerto de Buenos Aires 2030, el cual plantea las problemáticas y las posibilidades de resolución. De todos modos no alcanza un plan interno sin una planificación acorde para el entorno urbano y los sistemas de movimientos intermodales que acompañan la logística portuaria. Una reflexión final acerca del significado que el puerto ha otorgado a su sociedad -porteña-, y al paisaje que transfiere. Tal cual lo expresa Milton Santos el paisaje es todo lo que vemos y está al alcance de nuestra visión. “puede definirse como el dominio de lo visible, lo que la vista abarca. No solo está formado por volúmenes, sino también por colores, movimientos, olores, sonidos” (1996: 59). En este sentido el puerto es todo eso que se mencionó (con fortalezas y amenazas) y mucho más, es colectivo, imaginario, memoria e identi-

dad. En este sentido planificar el territorio es ordenar física, social y políticamente el territorio.

CONCLUSIONES

El territorio actual del puerto de Buenos Aires esgrime una complejidad según enfrente estos desafíos como oportunidades y debilidades al mismo tiempo. La contigüidad territorial no pronuncia la integración, la continuidad no implica la igualdad. Un recorte de la ciudad se vuelve un mosaico de realidades disímiles, y eso la vuelve compleja, no por eso imposible de habitar.

La ciudad hace visible *“la dualidad que pone de manifiesto dos velocidades, una primera conectada por autopistas reales y virtuales, con un gran consumo y acceso a las ventajas de la globalización, y una segunda dirigida a los no conectados, a aquellos que habitan en un medio degradado, con trabajo precario (si es que lo tienen) y con posibilidades mínimas (cuando no inexistentes)...”* (Muxí, 2004:68), esta dualidad incorpora en este contexto a los residentes de Puerto Madero y a los vecinos de la villa 31 y 31 bis de Retiro. También a los contenedores y cruceros, a la carga y al pasajero, al trabajador del puerto y al turista.

Si bien es cierto que las contradicciones son propias de la condición metropolitana, hay una situación respecto del Puerto de Buenos Aires que es la previsibilidad, así como Puerto Madero tardó 70 años en gestarse –y finalmente sirvió una década-; el puerto Nuevo 40 años y la autopista ribereña 30 años –aun inconclusa-, por mencionar tres ejemplos relacionados, falta la anticipación, ante un diagnóstico preciso, no se puede demorar más tiempo sin tomar las decisiones convenientes en cada ámbito y por los actores que corresponda.

El área urbano portuaria se encuentra muy comprometida territorialmente, pero asimismo con todo el potencial para responder a los déficits y a las demandas. Cualquier planteo de escenarios posibles

que se ofrezcan debe ser desde la planificación, con el compromiso intersectorial, asumiendo los impactos y consensuando con la participación ciudadana. Quizá se presentan incertezas sobre el futuro del puerto, varios escenarios son posibles, tantas miradas como respuestas podrán ser validas, lo que no constituye una posibilidad es seguir construyendo fragmentos de ciudad o de puerto, porque no hay sutura posible aunque el territorio sea un continuo de procesos urbanos y portuarios.

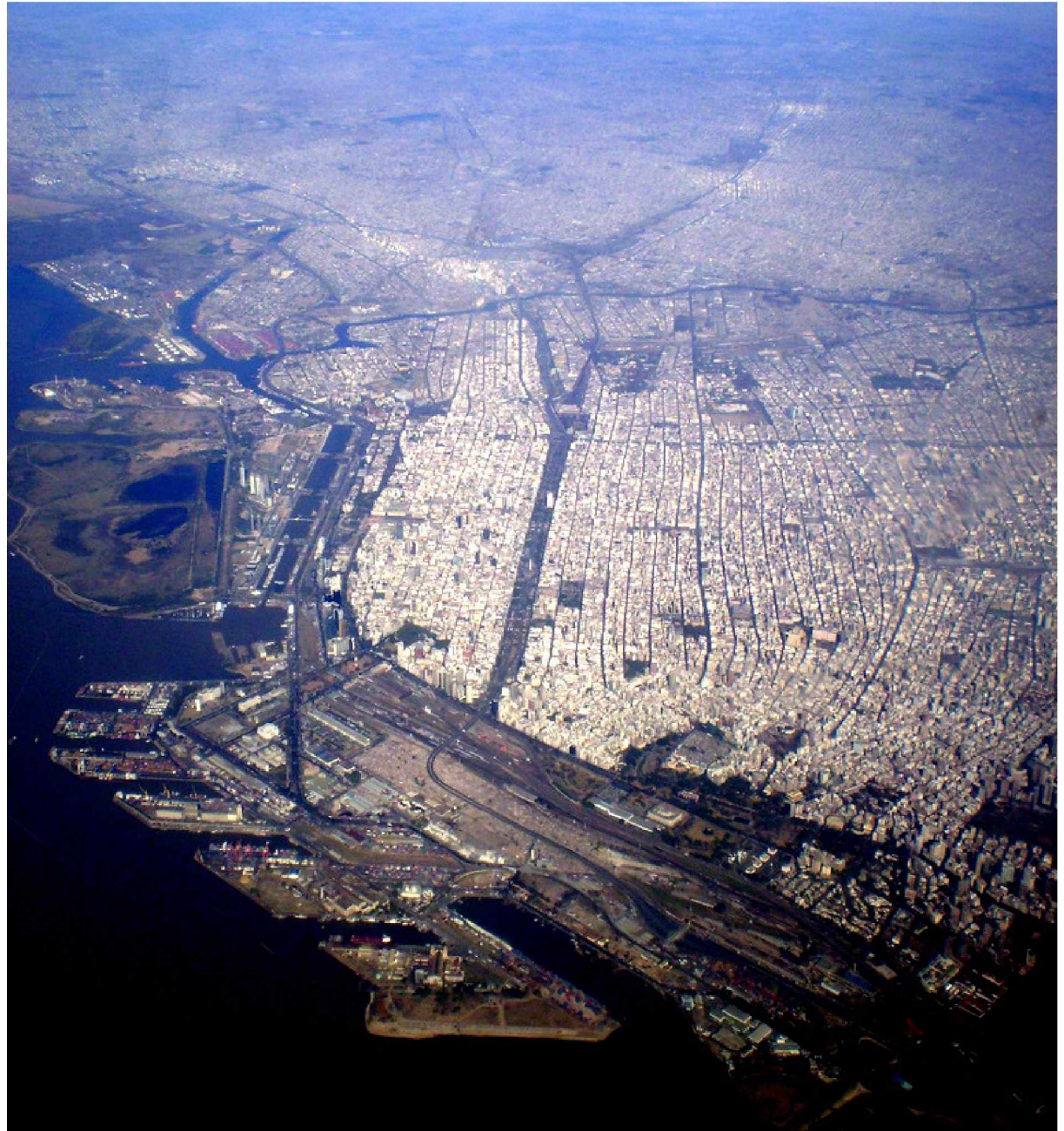


Figura 6 - Imagen aérea. Área urbano portuaria **Fuente:** Zago (1998)
Puertos Argentinos

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPALES

- Abba, P. (2008) "La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales". Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. No. 2, diciembre 2008, pag. 73-88. ISSN : 13 90 – 4361.
- Abramian, J. (2010) Estrategias de Desarrollo Portuario y Urbano de Buenos Aires. Buenos Aires. Cámara Argentina de la Construcción.
- Cuenya, B., (2011) Grandes Proyectos y sus Impactos en la Centralidad Urbana" en revista digital Café de las Ciudades. Año 3. Octubre 2011. [Versión en línea] http://www.cafedelasciudades.com.ar/carajillo/10_art1.htm
- Domínguez Roca, L. (2006). "Contenedores y Turistas: Reflexiones sobre la Relación entre Ciudad y Puerto a inicios del Siglo XXI". Revista Geografía, Espacio y Sociedad. Vol. 1, N° 1. ISSN: 1885-7183.
- - (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).
- Etulain, J. (2012) Proyecto Urbano Puerto Madero, Buenos Aires. Argentina. Saarbrucken, Alemania. Editorial Académica Española. ISBN: 978-3-659-01219-8.
- (2008) "¿Gestión promocional o privatización de la gestión urbanística?. Proyecto Urbano Puerto Madero, Buenos Aires – Argentina. Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol. 12, Núm. 1, enero-junio, 2008, pag. 171-184. Universidad Nacional de Colombia. [Version en línea] <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=74811916011>
- García, R., (2006) Sistemas complejos. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria. Barcelona. España. Gedisa.
- GPA – (Gris público Americano) (2010) Para-Formal. Ecologías Urbanas. Centro Cultural de España en Buenos Aires. ISBN 978-987-23711-7-3.
- Muxí, Z., (2009) La Arquitectura de la Ciudad Global. Buenos Aires. Argentina. Nobuko.
- Sassen, S., (2007) "El Reposicionamiento de las Ciudades y Regiones Urbanas en una Economía Global: Ampliando las Opciones de Políticas y Gobernanza". Revista Eure Vol. XXXIII, N° 100, pag. 9-34. Santiago de Chile. Chile.
- Janches, F., y Rohm, M. (2012) Interrelaciones Urbanas. Metodología de trabajo para la inserción de un espacio público en Asentamientos Informales. Editorial Piedra Papel y

Tijera. Buenos Aires. Argentina. ISBN: 978-987-28529-0-0

- Zago, M., (1998) Puertos Argentinos. Buenos Aires Manrique. Zago Ediciones S.R.L.