

POLÍTICAS REGIONALES. TRANSFORMACIONES PORTUARIAS EN EL GRAN LA PLATA

Presentación

Los puertos han conformado históricamente un nodo de interacción entre las civilizaciones, parte necesaria del comercio, la comunicación y el movimiento de los ejércitos. Conforman el vínculo entre vías terrestres y navegables. Modificados en el tiempo a través de diversos procesos económicos, políticos, sociales y tecnológicos; definen el territorio que absorbe las necesidades de la industria naviera y de sus instalaciones, adaptando las capacidades del suelo a nuevas demandas. Conjuntamente a otros sistemas de infraestructuras de comunicación y comercio (aeropuertos, rutas, ferrocarriles) son esenciales en la dinámica del desarrollo socioeconómico de un territorio en sus diversas escalas. Son una puerta de entrada y salida a un país, un territorio, un mercado, una sociedad. De acuerdo con Schwartz y Escalante (2012) *“constituyen en el ámbito planetario los nodos fijos de redes de transporte multimodales al servicio de las demandas del comercio internacional. [...] Las redes en agua se despliegan con diferentes jerarquías y constituyen el soporte de los flujos comerciales, productos y mercaderías, y están sujetas a procesos muy dinámicos con permanentes modificaciones de trayectorias y caudales”*. No obstante, el comercio internacional ha crecido más rápidamente que las infraestructuras, generando obsolescencias del sistema en su conjunto.

A partir de esto último la problemática de los puertos avanza y asume nuevas formas. La eficiencia para el funcionamiento es prioritaria, la competencia interportuaria se afina, los buques incrementan su tamaño, y las ciudades presionan contra las necesidades portuarias. El concepto de puerto ha evolucionado hacia el concepto de plataforma logística, formando parte del campo de los servicios en un mercado altamente especializado y competitivo, conduciéndolos a reestructurarse.

La transformación para la reestructuración portuaria en modo de reconversión, significa la capacidad de adaptación que deben equiparar los territorios portuarios en tanto los procesos se suceden aceleradamente. Tal cual lo entiende Domínguez Roca (2006), la reconversión consiste en un *“conjunto de acciones, actividades y procesos que tienen como resultado un cambio significativo en la estructura física, funcional y/o social de un puerto [...] 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”*. En la Argentina ha sido y es un proceso de considerable magnitud identificable en las últimas cuatro décadas.

El sistema portuario argentino -con más de 40 puertos públicos- es fundamental para la política geoestratégica internacional y el comercio exterior. Además *“incide en la conformación espacial, en las características del espacio social y en el funcionamiento de los sistemas económicos”* (Rocatagliata, 1993). Sin embargo, la administración portuaria por parte del Estado Nacional hasta 1991, mantuvo un cierto retroceso respecto de los vecinos puertos sudamericanos. Simultáneamente, junto con la globalización, las nuevas tecnologías y las estrategias geopolíticas mundiales, se añadieron competidores internacionales no contemplados con anterioridad.

De este modo, las formas de gestión estatal fueron cediendo o dando lugar a relaciones más estrechas con el sector privado. La descentralización avanzó y se profundizó a principios de los '90. El sector público continuó siendo el propietario global del puerto, descentralizando la administración a las provincias a través de entes, y concesionando las terminales a empresas privadas, delegando al mismo tiempo su responsabilidad en el campo de las inversiones.

Aunque la desregulación y modernización de la gestión portuaria argentina promueve una estructura descentralizada que involucra actores locales, aún sobreviven conflictos por la

interjurisdiccionalidad de los problemas y los intereses que incluyen actores varios; esto se evidencia en Puerto La Plata (en adelante PLP).

¿Cómo se desarrolló Puerto La Plata?

Hoy, esta región que integran los partidos de Ensenada, Berisso, La Plata y el Puerto La Plata - el Gran La Plata o Región Capital- mantienen una significación respecto de su origen, reconocible en virtudes territoriales, ambientales y productivas; en tal sentido actividades vinculadas al puerto han sido reconocidas como un referente decisivo para su surgimiento y consolidación.

La localización de la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires, estuvo decidida en virtud del puerto natural de la Ensenada. Luego con la necesidad del ingreso de buques de ultramar de mayor calado (Mignanego, 1941) se sustanció la construcción científica¹. El visionario potencial estratégico para su explotación en escala regional y nacional se frustró rápidamente, con la federalización de Buenos Aires y la construcción de Puerto Madero. Situación que definió que ese sería el puerto nacional jerárquico, sumiendo al Puerto La Plata a un rol secundario y, posteriormente, industrial. Tal como señala Chiozza *“Buenos Aires, fue por antonomasia el puerto, el que los porteños hicieron cabeza de país”* (Romero, 2000), condicionamiento que persiste en la actualidad y que se ha mantenido a lo largo de la historia.

Hasta 1925, y con la nacionalización de PLP (1904), sirvió a la instalación de la industria frigorífica (1902-1920) y la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1925). Entre 1925-1957 hubo una diversificación productiva y consolidación industrial. Se creó AFNE (Astilleros y Fabricas Navales del Estado) y decayó la industria frigorífica. Entre 1957-1970 se crearon los partidos de Ensenada y Berisso (1957) y consecuentemente desmembró el territorio de la Región Capital. El puerto, como una isla, continuaba en manos del Estado Nacional, desde 1976-1989 minimizando la prestación de los servicios portuarios, y las industrias inestables en continuas crisis.

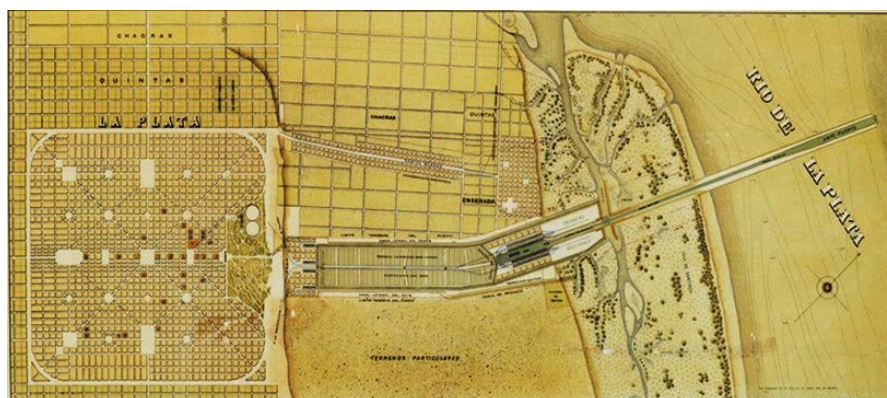


Figura 1: Plano del Puerto y Ciudad de La Plata.

Transformaciones recientes: 1990 – 2015

En los '80 las políticas portuarias se vincularon a políticas comerciales, con acuerdos bilaterales de libre comercio, creación de zonas francas y promoción a las exportaciones, entre otras.

¹Se define construcción científica a la transformación artificial que sufre un puerto natural, es decir al conjunto de instalaciones e infraestructura propicias para su funcionamiento que no existían previamente (muelles, dársenas, canales, etc.).

Claramente orientadas hacia el mercado, conducentes para que en los '90 los gobiernos de países en desarrollo se focalizaran en la desregulación hacia el sector privado.

Desde 1990 las políticas en Argentina marcaron una dirección -replicadas más tarde o más temprano en el mundo entero-. Neoliberalismo que incluyó altos índices de inflación y desocupación, nuevos pactos, acuerdos o alianzas entre países, asimismo, el surgimiento de bloques económicos y tratados de integración formaron parte de ese proceso.

El auge del modelo económico neoliberal y la apertura de las economías latinoamericanas hacia el exterior significó un cambio en la implementación de reformas de liberación y desregulación de mercados y productos. También a la consagración del Mercosur, cuyos antecedentes se remiten a varias décadas pasadas².

La denominada Reforma del Estado, consistió básicamente en la privatización, en forma de venta o concesión, la descentralización y desregulación de una gran cantidad de empresas pertenecientes al Estado Nacional, en el traspaso de otras empresas y organismos a los gobiernos provinciales y municipales y en el cambio en la administración de algunos bienes. En este marco se inscribe la situación portuaria en general y PLP en particular. Tal cual lo señala Oszlak (2000) *"la minimización del Estado es, en parte, la continuación del Estado por otros medios [...] la descentralización de funciones en el nivel subnacional."* La reducción del aparato estatal despojándose de sus funciones ejecutoras en la producción de bienes y prestación de servicios, implica la transferencia de responsabilidades.

Producto de estas políticas reformistas, surgió en 1991 la Ley de Puertos (24.093³), que cambió el marco jurídico administrativo y transfirió el dominio, la administración y/o explotación de los puertos a las provincias y/o a la actividad privada, hasta ese momento administrados por el Estado Nacional. La totalidad de puertos que habían sido administrados por el Estado Nacional fueron transferidos a las respectivas provincias y/o privatizados, a excepción del Puerto de Buenos Aires⁴.

En ese contexto algunos puertos transferidos a la provincia de Buenos Aires fueron descentralizados a organismos de gestión autárquicos, como los consorcios administrativo portuarios de Bahía Blanca, Quequén, Mar del Plata, La Plata y San Pedro, siendo el Estado Provincial el organismo auditor a través de la Subsecretaría de Asuntos portuarios, dependiente del Ministerio de la Producción. La autoridad competente para conducir las políticas portuarias se realiza a través de Directorios que establecen sus respectivos decretos de creación, con el objetivo de desarrollar puertos competitivos y eficientes, que resulten funcionales a la producción y el comercio de la provincia.

¿Qué sucedió en el Puerto La Plata?

Argentina mantiene una extensa red portuaria (fluvial y marítima) de diversas características, no obstante persisten dos nodos jerárquicos que gravitan en la escala nacional, el principal nodo de concentración agroexportadora con los puertos que conforman el Gran Rosario, mientras la carga contenerizada se centraliza en Puerto Nuevo y Dock Sud, representando el

²El Tratado de Asunción acordó la creación de un espacio económico común, firmado en 1991 entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, cuya meta fue la integración a través de un mercado común, con la obligación de definir una política comercial común, eliminar barreras no arancelarias, y coordinar políticas macroeconómicas, sectoriales y de competencia.

³Leyes Provinciales N° 11206 y N° 11535, ratifican los Convenios de Transferencia de Puertos Nación-Provincia, suscriptos el 12 de junio de 1991 y el 4 de mayo de 1993, por la Provincia de Buenos Aires y la Nación, en el marco de lo normado por las leyes N° 23.696 y N° 24.093.

⁴Si bien la norma preveía la transferencia del Puerto de Buenos Aires a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, el mismo fue vetado por un decreto del Poder Ejecutivo Nacional (Decreto 1029/92).

98% a nivel nacional, y conjuntamente con Zarate-Campana y PLP conforman la red de puertos metropolitanos, cada uno con sus especificidades.

En este sistema urbano-metropolitano, La Plata se constituye en polo concentrador de los servicios de la región y centro administrativo y educacional de primer nivel. En tanto Berisso y Ensenada se reconocen como polos industriales y de producción local. Siendo los tres partidos integrantes del complejo urbano-industrial del Gran La Plata, con representantes en el directorio del Consorcio de Gestión Puerto La Plata (en adelante CGPLP). Pero PLP históricamente se ha caracterizado por conservar un tráfico cautivo de las operaciones locales concernientes a la firma YPF, la industria petroquímica -desde hace casi un siglo- que es predominante en la región y su vinculación con las industrias subsidiarias asociadas a los derivados del petróleo. Las mercancías movilizadas principalmente son gráneles líquidos (hidrocarburos y productos químicos), gráneles sólidos (carbón, calcinado de coque y arena) y en menor medida carga general (bobinas de acero laminado y contenedores). Desde hace varias décadas las operaciones tienen diversificada su carga en tres grandes empresas: YPF S.A.; Copetro S.A. y Terniun-Siderar S.A. y otras de menor alcance.

La descentralización, en forma de concesión, proponía una reconversión administrativa de los puertos que se traduciría económica y territorialmente. Ésta cualificación para el PLP llegó recién en 1999, con el inicio de transformación a través de la creación del ente de derecho público no estatal Consorcio de Gestión del Puerto La Plata (Decreto Provincial 1.596/99), presidido por un representante del Poder Ejecutivo provincial e integrado por los tres municipios, la Unión Industrial Argentina de la Provincia de Buenos Aires, la Cámara de Remolcadores, la Cámara de Comercio e Industria La Plata, Sindicato de la Fraternidad y el Sindicato Unidos Portuarios Argentinos (SUPA).

Se inició una etapa nueva cuyo proyecto promueve un puerto que contemple la alternativa de desarrollo y crecimiento, que transite de un puerto de primera generación -y en algunos aspectos de segunda- hacia a un puerto de tercera generación⁵, con un mayor valor agregado de la carga transportada, en una redefinición de terminal polivalente (CGPLP.2001). Es el CGPLP a través del Plan Director el actor encargado de la gestión de las políticas de desarrollo a corto, mediano y largo plazo en todos sus aspectos y dimensiones⁶.

Las políticas principales de gestión portuaria se situaron en la descentralización administrativa, la desregulación de los servicios portuarios, la concesión al sector privado, la participación, transparencia y publicidad y el control de la seguridad y medio ambiente, entre otros.

En ese marco la reactivación del puerto sostuvo fundamentalmente políticas macroregionales, basadas en la capacidad y potencial económico para sustanciar un puerto alternativo de contenedores, construir una terminal de carga multipropósito, vinculada a la Hidrovía Paraguay-Paraná, y su relación funcional y operativa con la Zona Franca local. Las mismas se vieron postergadas por diferentes crisis que sufrió el territorio nacional; situación que provocó la desaceleración de la inversión de capitales privados, la caída de las importaciones de productos manufacturados y el freno en las exportaciones que repercutieron en la falta de

⁵ Los puertos de 1ª generación (previo a los '60) operaban de manera aislada, actuando como una simple interfaz o conexión entre el espacio terrestre y el marítimo; los de 2ª actúan en relación con la industria del transporte, participando con las autoridades locales en las infraestructuras de acceso y terminales de carga y acopio; los de 3ª generación desarrollan centros integrados de transporte y crean plataformas logísticas, son nodos dinámicos de la red internacional de producción y distribución.

⁶ El Consorcio es responsable del mantenimiento del utilaje portuario y la infraestructura de muelles, escolleras, vaso portuario, ayudas a la navegación, accesos fluviales, así como el de las circulaciones interiores con sus accesos terrestres y las demás instalaciones de uso común. También administra los espacios terrestres y controla el cumplimiento de los servicios portuarios y demás actividades a cargo de privados (CGPLP.2001:TII.PP4).

interés del sector privado. El principio de la crisis político-institucional desmanteló todos los sectores de la economía argentina, no obstante, “ante las dificultades creadas por la recesión, la reducción del movimiento total y la intensificación de la competencia entre terminales, los operadores comenzaron a desarrollar distintas estrategias, que en algunos casos implicaron fusiones o adquisiciones de ciertas terminales por otros operadores” (Domínguez Roca et al. 2002). A partir de lo anterior la reestructuración portuaria inició su recuperación en el año 2003.

En el plano de las concesiones, surgió la posibilidad de descentralizar la carga de Puerto Nuevo en las cabeceras del anillo de la Región Metropolitana (Zarate-Campana al norte y La Plata al sur), abordando un sistema integrado complementario, al menos desde el punto de vista teórico, presentando las bases de una posible y futura reconvención de PLP y en la oportunidad de utilizar inversión privada para la instalación de terminales de contenedores.

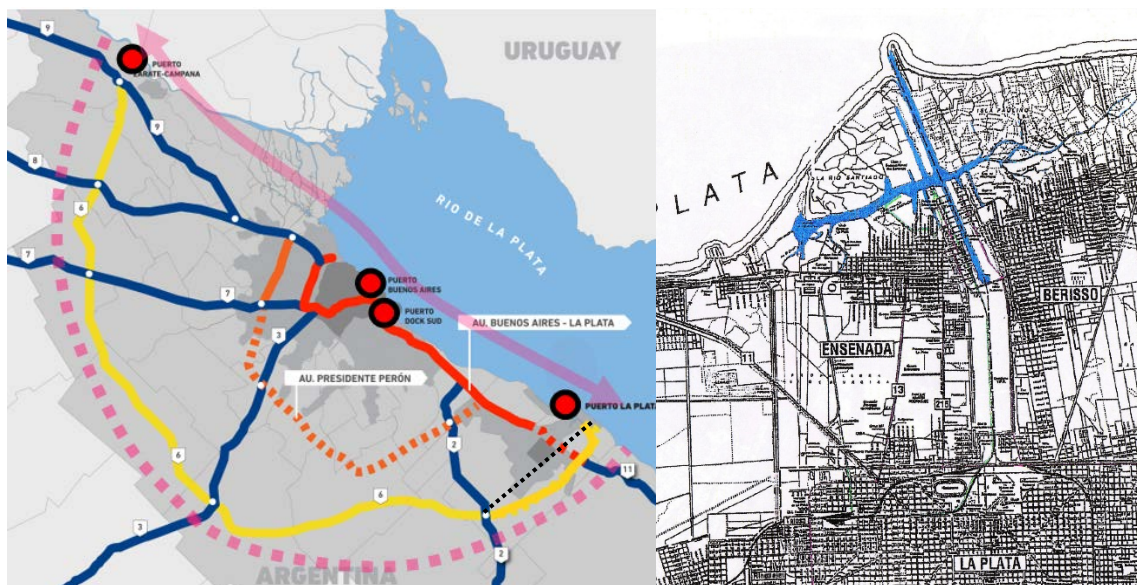


Figura 2: Región Metropolitana de Buenos Aires. Puerto La Plata.

En este aspecto, el proyecto proponía las cabeceras en ambas márgenes al Gran Dock Central, para el desarrollo integral de terminales de contenedores, servicios logísticos y áreas de servicios portuarios en superficies disponibles. De este modo, el proyecto para las futuras licitaciones incluyó el área de la Península de los Perros con 25 Ha aproximadamente, la cabecera del Barrio Campamento -entre el Canal Oeste y el Gran Dock Central- con 23 Ha (ambas en Ensenada) y el área de la cabecera del Barrio Nueva York, en terrenos del antiguo frigorífico Armour (demolido) entre el Gran Dock Central y el Canal del Saladero, con una superficie de 42 Ha (en Berisso).

Vale decir que cualquier política de reconversión portuaria implica una política integral de inversión en obras de infraestructuras en la escala local y regional, que observe el ordenamiento del territorio urbano y portuario, la adecuación de las instalaciones y la gestión portuaria. En este aspecto la complicación surge de la interjurisdiccionalidad, en tanto las obras de infraestructura carretera y ferroviaria corresponden al Estado Nacional y/o provincial, las obras portuarias al Estado Provincial y al CGPLP y las obras locales y urbanas a los municipios involucrados.

Iniciado este proceso, el debate se centró en la planificación y concreción de las obras necesarias para la consolidación del desarrollo portuario y la integración territorial de la región

del Gran La Plata en la vinculación con la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y el interior de la Provincia de Buenos Aires.

Desde la escala regional, la urgencia se concentró en la ampliación de la Autopista Buenos Aires – La Plata hasta la Avenida 60, contemplando su completamiento hacia el sur de la región; la consolidación de la Ruta Provincial Nº 6, siendo el cuarto anillo de la RMBA de vinculación con el extremo norte portuario en Zárate-Campana; la construcción de la Avenida 90, en el empalme RPNº6 y accesos a PLP; adecuación de trazas y accesos ferroviarios. Mientras, en la escala local se requerían obras de adecuación del Camino Rivadavia, Avenida del Petróleo y RPNº Nº 215; Rotonda en Avenidas 122 y 52; definición del acceso desde Avenida 90 a PLP; además de las obras de ensanche, dragado y defensas propias del puerto. En la escala urbana local, la preservación y recuperación de barrios históricos, consolidación de vías de circulación, la rehabilitación de instalaciones patrimoniales (Club YPF, Usina Hidráulico, EX Frigorífico Swift, Puente Giratorio, Mansión de obreros) y la jerarquización de áreas urbanas en jurisdicción portuaria.

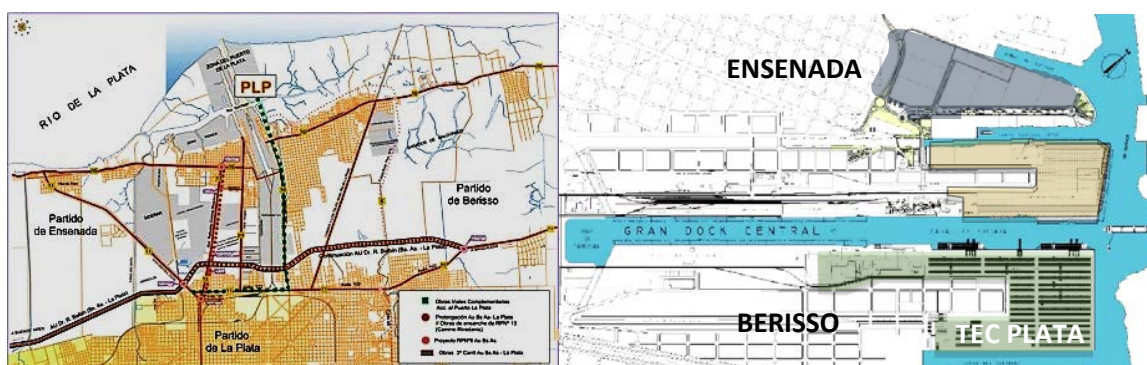


Figura 3. Accesibilidad y localización de posibles terminales de contenedores.

Entre 2005 – 2010 se redefinieron los objetivos buscando resultados y la viabilidad de los contenidos del Plan Director, determinando las posibilidades vinculadas a la actividad portuaria dentro de otro escenario político, económico y social de la Nación. En ese contexto se licitó e inició la construcción de la terminal de contenedores en la cabecera del antiguo frigorífico Armour (en Berisso). La empresa -de capitales filipinos- International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) fue la encargada de construir y operar a través de TecPlata S.A. la terminal de contenedores y los servicios conexos, cuya concesión fue otorgada por un plazo de 30 años.

La obra proyectada en etapas tuvo su inauguración para operar en 2015, con capacidad inicial de 100 mil TEUs/año⁷, y capacidad total para 400 mil TEUs/año, con previsión de crecimiento. Consecuentemente, al mismo tiempo que pretende descentralizar parcialmente el puerto de Buenos Aires, impulsa a PLP a ocupar otro lugar en la región y la provincia.

Sin embargo, hoy ésta terminal no se encuentra operativa. Los accesos terrestres no fueron concretados, la accesibilidad carretera y ferroviaria es escasa y deficiente. O bien, esto es así porque los intereses aún se manejan desde el Estado Nacional para el Puerto de Buenos Aires. En qué descentralización se operó desde la ley?. Llamativamente la federalización existe para las provincias y no para el puerto que concentra la riqueza nacional en un solo lugar: la ciudad de Buenos Aires.

⁷Las siglas TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) significa Unidad Equivalente a Veinte Pies, representa una unidad de medida de capacidad del transporte marítimo, utilizada para los contenedores.



Figura 4: terminal de contenedores

Desafíos

Si bien el paradigma mundial ha cambiado respecto de los puertos en términos de unidades productivas individuales, hacia un sistema integrado en red de cuarta generación, Argentina aún se mantiene lejos de ser un país que reconozca su potencial portuario intervinculado. En la reciprocidad local-global que están asumiendo los puertos -y sus respectivas regiones- ya no representan entornos aislados competitivos sino complementos de un sistema logístico que involucra múltiples escalas territoriales, actores heterogéneos y puertos súper especializados pero subsidiarios de un hinterland mucho más extenso y complejo; la tendencia actual de los principales referentes portuarios involucran -a sus áreas portuarias- terminales especializadas, zonas de actividades logísticas, puertos hub (centrales de distribución de cargas), puertos secos, centros de trasbordo, entre otros, además de las ciudades que los rodean.

En vistas de esto el desafío del PLP es reposicionarse como puerto en la red de puertos metropolitanos y atender a las obras de escala local y regional de forma integrada en un sistema articulado con las ciudades que lo integran. En este sentido existen cuatro desafíos principales que se reconocen en general en el nuevo paradigma de puertos urbanos y/o metropolitanos.

El primero y fundamental que se pueda conformar a partir de los diferentes entes de gestión una primera red de infraestructura metropolitana -que podría extenderse- donde todos los puertos de la RMBA trabajen “colaborativamente” incluyendo el Puerto de Buenos Aires.

Este necesita del segundo desafío que incorpore la movilidad y los flujos, el tránsito y transporte en escala local y regional que redefina y optimice el futuro crecimiento de los puertos, que implica asegurar la accesibilidad de entrada y salida del puerto en los accesos fluviales y terrestres, asegurando y desarrollando el actual servicio ferroviario, asignando a corto plazo una eficiente estructura vial carretera de jurisdicción local, provincial y nacional, asimismo dotar de espacios operables acorde con las demandas del mercado (plazoletas y nuevos sitios de consolidación y desconsolidación de cargas) y en comunión con las ciudades.

La accesibilidad y movilidad urbana y portuaria requiere del análisis conjunto de la infraestructura ferroviaria, vial y el esquema de distribución de cargas, en lo inmediato y con visión a largo plazo. Algunas políticas a implementar deben atender las siguientes demandas: cambio en la matriz de distribución, que articule el transporte de carga y ferroviario; restringir el usos de arterias urbanas para tránsito pesado (diversificar usos); re-encausar el tránsito (general) en toda la ciudad (planificar, controlar, gestionar); coordinación puerto-ciudad a través de una autoridad portuaria; Plan de Seguridad vial; Articulación de actores múltiples, públicos y privados con participación ciudadana; gestión coordinada entre municipios y provincia; políticas públicas coordinadas; evaluación de impactos.

Un tercero y cuarto que tienen una gran influencia en la escala microregional; la relación Puerto-Ciudad constituye una vinculación muy importante para el desarrollo. El actual proceso de reconversión de las áreas portuarias, ha puesto en evidencia la necesaria recualificación del patrimonio portuario y el restablecimiento de sus relaciones sociales, económicas, culturales y ambientales con las áreas urbanas en los frentes de agua.

La Plata no es una ciudad portuaria, es una ciudad con puerto, no obstante, el plan establece pautas en la posibilidad de integrar las áreas urbano portuarias al tejido de las ciudades costeras de Berisso y Ensenada, en tanto mantienen un vínculo con la actividad portuaria e industrial, y el vínculo con el deporte náutico y el turismo local.

La jurisdicción de PLP en sus tres grandes zonas -la que se encuentra fuera del área operativa en zonas urbanizadas, la actualmente operativa y la prevista para una expansión futura- no enfrenta un compromiso urbano, si bien su configuración lo interna entre dos núcleos urbanos consolidados, no presenta la presión del crecimiento de la ciudad, aunque sí la incompatibilidad en algunos usos del suelo. Esto último puede suplirse con un plan de ordenamiento de usos y actividades, ya que en estas áreas preexisten barrios históricos de alto valor patrimonial (Barrio Nueva York, Barrio Campamento, Barrio el Farol) e instalaciones arquitectónicas e ingenieriles que merecen políticas de resguardo. Respecto de la operativa actual, el mayor compromiso con la ciudad se percibe en el tránsito y los accesos en calles no adecuadas. Respecto al crecimiento, el CGPLP tiene previsto a largo plazo un crecimiento hacia afuera -de carácter indicativo- sobre el canal de acceso e intermedio hacia el agua.

Por último trabajar en la protección ambiental y el uso sostenible de recursos que involucra generar el menor daño posible en términos de contaminación de suelo, aire y agua. También generar políticas de mitigación que involucren a los actores responsables en la manipulación de las cargas -contaminantes y contaminables- y al organismo de control encargados de supervisar y auditar.

Es indispensable la separación física de zonas dedicadas a actividades de carga y descarga de elementos incompatibles entre sí, complementada con la prevención de la dispersión aérea de los materiales en la interface muelle-buque (asociada a los equipamientos y métodos de transferencia, preparación de carga en origen, técnica y procedimiento de contención y planes de contingencia), y con el control de la interface muelle-zona portuaria, ordenando los espacios y recorridos en forma de minimizar el desplazamiento interno de las cargas (CGPLP.2001:TII). Para ello es esencial la coordinación entre actores para la gestión ambiental integral del territorio.

Reflexiones

Las Políticas post crisis debieron corregir los altos índices de desempleo y la crisis social, en este sentido el PLP coadyuvo hasta aquí al desarrollo del Gran La Plata, con un proyecto ejecutivo de desarrollo regional que permitió canalizar mano de obra, producción regional y reactivación económica por efectos directo e indirecto. Por otro lado, captó las demandas regionales, otorgando oferta de condiciones y espacios adecuados para las cargas fraccionadas y contenerizadas, como alternativa y complemento de los puertos de Dock Sud y Buenos Aires.

El potencial reconocimiento de una mega-región como territorio suficientemente diverso en su interior, que requiere nuevas estrategias de desarrollo que integren *“las áreas más avanzadas como las menos avanzadas [...], deberían considerar marcos amplios e innovadores de gobernanza”* (Sassen, 2007). Asimismo, considerar las escalas metropolitanas y macroregionales, compartir infraestructuras de transporte para personas y bienes, y destacar el rol portuario como dispositivo económico, técnico y político de desarrollo social, donde *“la*

formación de geografías inter-ciudades está contribuyendo a las infraestructuras sociotécnicas para una nueva economía política global”.

El presente hace pensar en una cuarta generación de puertos: los puertos red, complementarios y articulados por tres componentes esenciales: a) eficiencia en cada uno de los nodos constituidos de la red; b) calidad de las interfaces; y c) coherencia de un sistema integrado (puertos, ciudades, regiones). Hoy no se concibe el desarrollo de las áreas portuarias sin una planificación concertada entre las administraciones y operadores portuarios y urbanos, las empresas de servicios situadas en las ciudades portuarias y los agentes económicos fluviales y marítimos. En general sobre esta concertación de intereses se enmarcan las tendencias de reconversión, desarrollo y reconquista de espacios portuarios y urbanos cercanos.

Sigue siendo el Estado garantizador de la articulación del puerto, la ciudad y la región en pos de un desarrollo sostenible real, a través de herramientas de planificación como políticas públicas, la elaboración conjunta de Planes de transporte (nacionales y regionales), Planes de redes o infraestructuras portuarias zonales, Plan director por puerto y Planes que contengan inversiones por unidad operativa.

BIBLIOGRAFIA

CONSORCIO DE GESTIÓN PUERTO LA PLATA (2001) Plan director del Puerto La Plata, Tomo II.

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, nº 1, 18-1-2006. <http://www.gi.ulpgc.es/ges/index.php>.

DOMÍNGUEZ ROCA, Luis y CIOLELLA, Pablo (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.

OSZLAK, Oscar (2003), “El Mito del Estado Mínimo. Una Década de Reforma Estatal en América Latina”, en Desarrollo Económico, vol. 42, Nº 168. Enero-Marzo, Buenos Aires, Argentina.

ROCCATAGLIATA, Juan A. (1993). Geografía Económica Argentina. Transporte, algunas Consideraciones Actuales. Buenos Aires: El ateneo.

ROMERO, José L. (2000). “Breve Historia de la Argentina. Fondo de la Cultura Económica de España.

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.

SCHWARZ, Ricardo y ESCALANTE, Raúl (2012) “Los Puertos de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Estudio Estratégico Preliminar. Academia Nacional de Ingeniería Instituto del Transporte. Documento N°5.