

**Comisión de Área Metropolitana
CAI - CPAU**

Departamento
técnico

CAI

CPAU

Puertos



02

STAFF

02

**Comisión de Área
Metropolitana CAI - CPAU:**

- Presidente
Arq. Margarita Charrière

- Vice Presidente
Arq. Diana Marelli

- Secretario
Arq. Pedro Linares

- Diseño
Pump - Diseño de
Comunicación Estratégica

- Impresión
Grafica Latina S.A.

Las notas firmadas reflejan la
opinión del o de los autores de la
misma, siendo lo declarado de su
exclusiva responsabilidad.

Prohibida la reproducción total
o parcial de textos, fotos, planos
o dibujos sin la autorización
expresa del editor.

Nro. 02
Septiembre 2014

**Centro Argentino de
Ingenieros**

Cerrito 1250 (C1010AAZ)
Buenos Aires, Argentina
Tel.: (54 11) 4811 0570
(54 11) 4811 3630

**Consejo Profesional de
Arquitectura y Urbanismo**

25 de Mayo 482 - (C1002ABJ)
Buenos Aires, Argentina
Tel.: (54 11) 5239 9401
Fax: (54 11) 4312 4759

Departamento
técnico

CAI

CPAU

INTRODUCCIÓN

El desafío de la relación ciudad-puerto

Arq. Margarita Charrière y Arq. Alicia Novick

¿Qué tipo de puerto se requiere para las nuevas configuraciones del comercio internacional? ¿Cómo plantear las relaciones entre esos puertos y las ciudades? Esas preguntas, que se formulan una y otra vez en los diferentes foros internacionales no tienen respuestas unívocas. Por un lado, porque existe una enorme infraestructura instalada y una multiplicidad de actores que con estrategias diferenciales esperan que sus opiniones sean consideradas. Por el otro, porque a nivel internacional se han experimentado muy diferentes soluciones que ponen de manifiesto que más que adoptar algún modelo, es necesario pensar procesos adaptados a las circunstancias de cada uno de los sitios. En ese marco, este texto se propone reunir las voces de quienes estudian, de quienes piensan y de quienes tienen a su cargo las decisiones. En efecto, en la mecánica instituida por la Comisión Metropolitana CAI-CPAU, se trata de reunir las voces de quienes intervienen en los estudios, la gestión, la toma de decisiones de temas relevantes a los efectos de ofrecer las condiciones de posibilidad para construir conocimiento.

Desde esa perspectiva, esta recopilación es resultado de varias instancias previas. Es el

corolario de una serie de eventos que reunieron a quienes desde la academia, la función pública o las empresas, de Argentina y otras ciudades, examinaron las problemáticas portuarias. Desde la Comisión de Área Metropolitana CAI CPAU organizamos una mesa de trabajo sobre el futuro del puerto con la participación de expertos extranjeros. Simultáneamente desde la Ciudad de Buenos Aires se preparaba el Plan Estratégico que a su vez reunió a una amplia gama de especialistas a los efectos de intercambiar opiniones acerca del rol a desempeñar por el Puerto en relación a la ciudad. Y, desde la esfera Académica ingenieros y consultores también establecieron debates sobre la problemática. Varios debates públicos tales como la traza de la futura autopista, la logística del comercio exterior, la capacidad de Puerto Nuevo también contribuyen a colocar las problemáticas del Puerto en las agendas.

Como decíamos, el tema no es privativo de estas latitudes. Desde la operación de los docks de Londres, a principios de 1980, los puertos urbanos son objeto de debate en simposios, revistas

especializadas. En estos años, por ejemplo, Shanghai y Singapur examinan las alternativas para reutilizar las tierras portuarias mientras, en contraste, en Los Ángeles se promueve el crecimiento permanente de sus instalaciones con vistas a satisfacer las nuevas demandas del comercio internacional.

Ahora bien ¿Cómo operar en Buenos Aires? La ciudad, como sabemos está indisolublemente ligada a los destinos de su Puerto, desde ese mítico “abrirle las puertas a la tierra” que estuvo por detrás de su fundación. Luego de los sucesivos muelles y amarres de un puerto sin profundidad, la construcción del Puerto Madero a fines del siglo XIX –rápidamente obsoleto- y las instalaciones del Puerto Nuevo en los inicios del siglo XX han sido hitos relevantes de una costa que se tensionaba entre las infraestructuras técnicas y los espacios recreativos de las costaneras. La rehabilitación de Puerto Madero –iniciada en 1991– al sumar espacios públicos y restar áreas de servicios pareció resolver parte de esa ecuación. Pero no fue así. Actualmente, el Puerto Nuevo, concentra los transportes marítimos de carga, ocupa un enorme territorio con altísimos costos operativos y urbanísticos pues carece de una verdadera red de transporte de cargas

En un contexto de disputas políticas sobre el dominio de las tierras y la administración del Puerto, entre quienes operan y quienes administran, se dirimen los debates. Los especialistas ponen el foco en diferentes aspectos. El ingeniero Basadona lo hace en el sistema del transporte de carga, el ingeniero Carretero analiza el rol que juegan los accesos y las terminales ferroviarias, para el ingeniero Tesler lo que está en juego es la logística del transporte en el Área Metropolitana. Estas breves menciones solo dan cuenta de las múltiples aristas de la complejidad de la problemática. En ese marco, nos interesa sumar también el rol de los funcionarios que miran el puerto como parte de sus jurisdicciones y el de los empresarios y

armadores que necesitan asegurar sus condiciones operativas. No es de soslayar, además, la necesidad de escenarios amplios de dimensión metropolitana que permitan colocar el problema dentro de una perspectiva regional.

En una breve síntesis, siguiendo a quienes elaboran escenarios alternativos, creemos que se dirimen tres posiciones con sus variantes y que además se superponen entre sí. Hay quienes apuntan a fortalecer el puerto de Buenos Aires, haciendo hincapié en las alternativas del nodo intermodal del Puerto, la terminar del Ferrocarriles y el Aeropuerto. Y, si para ello es necesario, se trata de hacer crecer el área portuaria sobre el río. En contraste, para otros prevalece la idea de una complementariedad entre los puertos de la región, que permitan una redistribución de las funciones. Y, asimismo, la posibilidad de construir un nuevo puerto de aguas profundas también es analizada.

Creemos que, aun con opiniones y miradas divergentes, todos coinciden en el rol relevante del puerto y en la necesidad de pensarlo a largo plazo.

Con ese objetivo, presentamos una serie de opiniones que nos parecen representativas, formuladas en las jornadas CPIC - COPE, la mesa de trabajo CAI, la reunión del departamento de transporte de la FIUBA y los encuentros organizados por la Fundación Ciudad.

Se trata de aproximar reflexiones en torno de las preguntas que formulamos inicialmente referidas específicamente a Buenos Aires: ¿Qué tipo de puerto se requiere para las nuevas configuraciones del comercio internacional? ¿Cómo plantear las relaciones entre esos puertos y las ciudades? De algún modo, esperamos que esta multiplicidad de opiniones pueda contribuir a comprender mejor lo que está en juego y a resolver los conflictos del puerto en sí y los que se suscitan entre Buenos Aires y su puerto.

Algunos aspectos jurídicos administrativos

La Ley Nacional de Puertos, establece que es el Estado Federal quien habilita o deshabilita los puertos, y por ende los bienes y espacios afectados.

Dr. Hernán Petrelli

El Puerto de Buenos Aires es parte integrante de la Ciudad. Históricamente, hasta el proceso de desregulación portuaria de los años `90, el puerto ha estado escindido de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, dirigido de un modo autista por el Estado Federal, que puso toda su administración a cargo de A.G.P.S.E., con la excepción de la desactivación portuaria de Puerto Madero, entregado a la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. y la autorización para la terminal de cruceros por Convenio con el GCBA en el año 2003.

Urbanísticamente, la jurisdicción federal de la navegación es una limitante a los códigos de planeamiento, pues el uso está definido (actividad portuaria) y la habilitación de las obras relacionadas con dicho uso corre por cuenta de una dirección nacional para obras portuarias.

La Ley Nacional de Puertos, establece que es el Estado Federal quien habilita o deshabilita los Puertos, y por ende los bienes y espacios afectados a la navegación. Una vez desafectados, las jurisdicciones locales quedarán plenamente integradas, readquiriendo la totalidad de la potestad pública

de planeamiento para la definición de los usos y constructividades a asignar a dicha zona.

En el proceso de desregulación portuaria que vivió el país en la década de los `90, la secuencia constaba de:

- a) desafectación de los espacios y bienes portuarios a la jurisdicción portuaria,
- b) convenio de transferencia de administración y explotación.
- c) una legislación provincial para el otorgamiento y control de las nuevas concesiones.

Tomando como ejemplo la Provincia de Buenos Aires, la misma ratificó el Convenio de Transferencia por la Ley Provincial Nº 11.206 y estableció la autoridad de aplicación sobre las concesiones, la operatoria portuaria, sus planes reguladores y los reglamentos de usos y tarifas; esquema que sería de utilidad si en la Ciudad de Buenos Aires continuara la operatoria portuaria de Puerto Nuevo. Más si desafectase Puerto Nuevo, habría que pensar en la capacidad urbanística de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

Los puertos metropolitanos



Los puertos metropolitanos, área de afectación.

Ing. Raúl Escalante e Ing. Ricardo Schwarz

En el arco metropolitano que se extiende entre Zárate y La Plata se encuentran varios puertos y terminales portuarias comerciales, afectadas a tráficos oceánicos y otras instalaciones portuarias menores. Los puertos comerciales señalados se extienden sobre el Río Paraná de las Palmas y en el sector costero del Río de la Plata y son los siguientes: Zárate, Campana, Escobar, Buenos Aires, Dock Sud y La Plata.

En este grupo sobresalen cuatro puertos por su importancia estratégica, sus tráficos y sus volúmenes de transferencia: Buenos Aires, Dock Sud, La Plata y Zárate. Cabe señalar que hace pocos años se emplazó en Escobar sobre la margen derecha del Río Paraná de las Palmas una nueva terminal altamente especializada destinada a la recepción de LNG (gas natural).

Los cuatro puertos mencionados participan de los movimientos de carga de mayor volumen en la Argentina y constituyen un núcleo de gran peso

en la red portuaria argentina. Con excepción de Zárate, estos puertos cuentan con vidas largas, durante las cuales enfrentaron diversas circunstancias, que históricamente llevaron tanto a situaciones casi ruinosas como también a soluciones exitosas. Hoy esos puertos enfrentan nuevas exigencias y dificultades que requieren tratamientos de magnitud variada, que en algunos casos no admiten postergaciones.

Acceso al océano. Los puertos metropolitanos se comunican con el océano por los canales del Río de la Plata, en el caso de Zárate se agrega un tramo fluvial. Esta Vía Navegable Troncal tiene actualmente una profundidad que asegura 34 pies de calado navegable con un ancho de solera de 100 m, pero está previsto llevar adelante un proyecto de profundización a 36 pies para dicho calado y se efectuaron estudios según los cuales 42 pies sería el máximo valor alcanzable. Este calado significaría abrir la posibilidad de recibir

buques de grandes dimensiones sin restricciones. Una mayor profundización mejora la capacidad de transporte del canal, ya sea reduciendo el número de buques manteniendo el volumen de carga, o aumentando los tráficos sin amenazas de congestión de la vía naviera. Pero también repercute sobre el resto de la red, como una homologación de profundidades a pie de muelle en los puertos, circunstancia que presenta una mayor complejidad y que exige soluciones que pueden significar inversiones de magnitud. La conexión de los puertos de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata con la Vía Troncal se establece con canales de acceso propios, cuyos diseños naturalmente deben igualar las condiciones de diseño de esa vía.

Tráficos y cargas. Los cuatro puertos considerados registran tráficos importantes vinculados con el comercio exterior de buques portacontenedores y en menor medida de car carrier o portavehículos. Buenos Aires se agrega a ello una creciente actividad de cruceros turísticos. Buenos Aires y Dock Sud atienden un elevadísimo porcentaje del movimiento de contenedores del país. En términos globales puede señalarse que Buenos Aires está en camino a alcanzar un movimiento de 1.200.000 TEU/año y Dock Sud 600.000, en tanto que Zárate alcanzó cifras menores en el orden de 150.000 TEU/año. La Plata acaba de finalizar la construcción y el equipamiento de una terminal que una vez extendida según los planes adoptados tendrá una capacidad en el orden de los 600.000 TEU/año, pero aún no ha iniciado sus operaciones. En total, los puertos de la región estarían en capacidad de mover actualmente unos 2,5 millones de TEU/año. Zárate, por su parte, maneja prácticamente la totalidad de los vehículos en operaciones de expo-importación que alcanzan cerca de un millón de unidades. En toda esta región ingresan anualmente más de 1000 buques portacontenedores, más 270 car carrier y unos 150 cruceros turísticos (solo en Buenos Aires) que movilizan más de 350.000 pasajeros/año, a lo que deben sumarse los gaseros (LNG carriers) con destino Escobar y los buques pasantes (subida y bajada) con destino en los puertos del río Paraná, que en su mayoría transportan agrograneles.

Problemas comunes. Los puertos metropolitanos se ven afectados por diversos problemas que pueden reunirse en cuatro áreas: 1) la conectividad náutica con el océano, 2) la ausencia de espacios terrestres suficientes, 3) la conectividad terrestre y 4) los conflictos urbanos. El peso de estos problemas muestra diferentes grados de afectación de puerto en puerto.

La conectividad náutica. Como ya se señaló, los buques que hacen escala en los cuatro puertos acceden al océano por medio de la Vía Troncal de Navegación, hoy dragada con una profundidad que permite una navegación con calado de 34' en condiciones predominantes del río. El crecimiento que se produjo en el tamaño de los buques y diversos acomodamientos en el transporte marítimo mundial ha llevado a que ingresen navíos con calados superiores el valor indicado, inclusive por encima del futuro límite de 36'. Esto es válido también para los buques graneleros que usan la misma vía con escalas en los puertos aguas arriba (zonas Rosario y San Lorenzo-Timbúes). En el caso de los portacontenedores, están arribando últimamente a la región buques de tamaño medio y medio-grande, cuyas exigencias con plena carga sobrepasan la profundidad del canal. No obstante pueden acceder a estos puertos porque sus itinerarios están atados con los puertos del Brasil, donde encuentran su destino u origen la mayor porción de las cargas del este sudamericano (aprox. 70%). Por su parte, los puertos de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata se vinculan con la vía troncal con canales de acceso, cuyas características se tratan de igualar. El puerto de Dock Sud tiene en este aspecto una cierta dificultad de origen con las restricciones de ingreso que presenta. El más favorecido de ellos es el puerto de La Plata por las condiciones naturales del río en esa zona.

Las áreas terrestres. De los cuatro puertos mencionados, dos presentan severos problemas de insuficiencias de espacios terrestres: Buenos Aires y Dock Sud. Los otros dos, en cambio, disponen de áreas para ampliar sus instalaciones, en particular el puerto de La Plata. En el caso del puerto de Buenos Aires, la escasez de espacio constituye hoy un impedimento mayor para crecimientos futuros. La superficie portuaria no tiene

ninguna posibilidad de ampliarse hacia el lado terrestre donde los desarrollos urbanos establecen límites irreductibles. Quedan así abiertas solo dos posibilidades de expansión, una primera hacia el interior del puerto con el relleno de dársenas, solución aplicada en diversos puertos del mundo, y una segunda avanzando sobre el río con la ocupación de un amplio sector frente a la escollera de protección.

Las dos variantes mencionadas ya fueron planteadas, tanto en proyectos anteriores como en propuestas de ampliación de los concesionarios de reciente elaboración. La expansión interna, como ya se mencionó para la profundización de la fundación de los muelles, requiere una planificación detallada porque en un contexto de crecimiento operativo podría implicar la reducción temporaria de la capacidad portuaria.

Las ampliaciones externas podrían plantearse en dos variantes: la primera sería una simple adición de espacios recuperados al río y la segunda propone la implantación de un puerto nuevo con el abandono del puerto actual.

La segunda variante significaría indudablemente un proyecto de gran magnitud en el campo de la obra pública argentina. Su preparación, implementación jurídica y ejecución material llevaría no menos de diez años, período durante el cual el puerto deberá responder sin embargo a las demandas de tráficos, que se suponen crecientes e importantes, ya que de lo contrario no se justificaría el nuevo puerto.

El puerto de Dock Sud plantea a este aspecto una situación aún más comprometida. Sin futuras expansiones posibles, tampoco cuenta con la oportunidad de un nuevo emplazamiento en la costa del río.

El puerto de La Plata, por el contrario, aún mantiene buenas reservas de ampliación terrestre en los predios que lo conforman (Berisso, Península de los Perros en Ensenada). Hay una enorme reserva para un futuro lejano en las islas ubicadas enfrente del Río Santiago, si bien la habilitación de estas tierras requerirá la ejecución de obras de gran envergadura.

La conectividad terrestre. La conectividad terrestre constituye uno de los aspectos de mayor peso en el posicionamiento jerárquico de los puertos y juega un papel destacado en la valoración de las vinculaciones con las redes de transporte por agua. Abarca fundamentalmente dos redes: la caminera

y la ferroviaria. Los puertos del área metropolitana muestran en este tema un cuadro con situaciones muy diversas, que van desde vinculaciones aceptables hasta restricciones severas.

En varios puertos todavía existen conexiones ferroviarias utilizables, pero debe señalarse que el uso reducido de los ferrocarriles en los movimientos de carga del país le ha quitado participación a esta conectividad específica.

El puerto de Zárate dispone de una infraestructura vial muy buena, la autopista Buenos Aires-Rosario, que se conecta con un amplio abanico de carreteras hacia el interior del país, incluyendo el litoral a través de los puentes sobre los brazos del río Paraná. También cuenta con un ramal de acceso ferroviario.

El puerto de Buenos Aires enfrenta en esta cuestión limitaciones de alta complejidad que lo afectan fuertemente. En primer lugar debe destacarse una ausencia casi total de una conexión directa del puerto con las redes ferroviarias del país, que si bien existió en tiempos pretéritos, su reconstrucción se vería ante grandes dificultades frente al ordenamiento actual de las terminales y dentro de las condiciones imperantes que incluyen el asentamiento de "villas de emergencia" en áreas ferroviarias.

Sin embargo, el mayor problema en la región metropolitana está en que el transporte ferroviario de cargas debe compartir la red existente con el transporte de pasajeros. Sin cambios sustanciales, difícilmente pueda captarse en el caso de los contenedores más del 15% de las cargas totales actuales.

En rigor, la única manera de resolver esta cuestión y dotar al puerto de una conexión ferroviaria sólida que le asegure alcanzar en este tramo un escalón de competitividad adecuado, es mediante la construcción de un ramal específico solo para cargas, elevado o en túnel, posiblemente con salida al noroeste, que se enlazaría con las redes nacionales en los puntos externos de la red ferroviaria metropolitana. Se trataría, desde luego, de una inversión muy importante, cuya justificación requeriría un vigoroso crecimiento del puerto, crecimiento solamente posible si en forma simultánea se superasen las otras limitaciones aquí expuestas.

Como una solución al problema de los accesos directos se ha planteado la construcción de la

Autopista Costera que unirá las entradas norte (Autopista Illia) y sur (Autopista a La Plata). En sus diseños iniciales, esta obra no ha tenido en cuenta las demandas portuarias que deberían ser debidamente atendidas a la hora de poner en marcha el proyecto. El caso del puerto de Dock Sud es aún más engorroso que el de Buenos Aires. En efecto si bien el puerto cuenta con accesos cercanos a la Autopista Buenos Aires-La Plata, ya no quedan espacios, ni siquiera potenciales, que admitan el retrasado de las vías de acceso en la zona urbana. Dock Sud tiene sin embargo una ventaja, cuenta con un ramal ferroviario conectado con la red del Ferrocarril Roca, cuyo uso no sufre incompatibilidades serias con la red de pasajeros. Por último, el puerto de La Plata presenta en general condiciones en general más ventajosas en esta cuestión. En su vecindario se encuentran poblaciones de baja densidad poblacional (Ensenada y Berisso), hay acceso carreteros que deberán ser ampliados y mejorados para evitar congestiones y roturas de pavimentos, y hay ramales ferroviarios, en parte desactivados, que podrían ser puestos en funcionamiento sin crear inconvenientes en la zona. El panorama en este punto puede considerarse auspicioso, pero el ordenamiento de la conectividad del puerto deberá ser encarado cuanto antes para evitar problemas futuros.

El entorno urbano. En todos los puertos de la región el entorno urbano es causa de conflictos en mayor o menor grado, manifestados en forma más o menos abierta. La franja costera que va de Zárate a La Plata es demandada por numerosas actividades no portuarias, algunas sin ninguna o de muy baja disposición para aceptar la coexistencia con un puerto. En esa franja se han emplazado tomas de agua para uso humano e industrial, desagües de diversos tipos, áreas ocupadas por asentamientos industriales, áreas destinadas a viviendas (algunas de alto valor), construcciones viales, el aeropuerto metropolitano, centros de recreación, instalaciones deportivas, puertos menores y marinas, paseos costeros, etc. Los fenómenos descriptos alientan la tendencia al desplazamiento de las instalaciones portuarias cercadas por áreas urbanas con la intención de destinar los terrenos liberados a usos poblacionales, en particular cuando el entorno al puerto confiere a esos

terrenos un valor de mercado suficientemente alto que no puede ser soportado por la explotación portuaria. Las presiones urbanas sobre los puertos metropolitanos son de diferente envergadura. El puerto de Buenos Aires presenta en este campo sin duda los mayores problemas, en especial si en el mediano y largo plazo se llegasen a cumplir las proyecciones de crecimiento previstas. Otro conflicto que afecta al puerto, es la expansión de los asentamientos conocidos como 'Villa 31' y 'Villa 31bis', que bloquean posibles trazados para los accesos ferroviarios y viales. Todas estas cuestiones pueden ir desembocando en problemas de muy difícil tratamiento, que requieren ser tratados con la debida anticipación por todos los actores intervinientes en forma orgánica con soluciones adecuadas para todas las partes. El puerto de Dock Sud está en la misma situación, pero la diferencia hacia el futuro estriba en que el crecimiento de Dock Sud está alcanzando intrínsecamente el tope máximo de su desarrollo, en consecuencia los escenarios futuros no deberían superar por mucho las circunstancias actuales. No obstante, las soluciones para las dificultades en los bordes puerto-ciudad merecen ser encaradas lo antes posible.

Perspectivas. El funcionamiento de los puertos bajo consideración es clave en el rubro de importaciones de bienes de capital y también en el de exportaciones industriales. Como se indicó más arriba, el conjunto de los puertos metropolitanos ofrece hoy una capacidad de transferencia de aproximadamente 2.500.000 TEU/año. La demanda existente no supera esta disponibilidad, sin embargo, para un horizonte más lejano y con una mirada medianamente optimista en lo que a crecimiento y desarrollo económico se refiere, podrían estimarse crecimientos de hasta 3,5 y 4,0 millones de TEU/año, con destino u origen en la región. Frente a la perspectiva de un tráfico incrementado, que en términos de plazos no debería ubicarse más allá de los 10 a 15 años, resulta necesario y urgente integrar equipos de expertos y establecer los procedimientos para abordar este problema y diseñar posibles soluciones. Ninguna de ellas se aprecia como sencilla o de fácil cumplimiento.

Los dueños de las cargas del puerto

Ing. Diego Pérez Santisteban

El Puerto de Buenos Aires todavía no ha llegado a un nivel de satisfacción, pero probablemente si el comercio exterior se recupera y crece en los próximos cinco-diez años, va a llegar a un punto de satisfacción. Entonces, ahí nos vamos a tener que preguntar ¿qué hacer? O mejor dicho, quizás nos tengamos que preguntar ahora **¿qué hacer dentro de cinco-diez años cuando el puerto llegue a una saturación?**

Vamos a tener que preguntarnos, por ejemplo ¿Argentina quiere tener un puerto Hub?, o ¿va a resignar el puerto Hub de la región y que lo tenga Brasil y/o Uruguay y nosotros no? Si llegamos a la conclusión de que no podemos tener un puerto Hub, ¿qué tipo de puerto feeder vamos a tener? Y ¿cómo vamos a trabajar en Argentina el cabotaje junto con la internacional, para que ese puerto feeder, sino es JAV –que ojalá lo fuera–, represente realmente los intereses y no quedemos supeditados a los que nos marquen otras realidades u otros países?

Nosotros vemos tres alternativas a estos interrogantes: La primera, es la realización de un nuevo puerto en Buenos Aires. Tomemos como ejemplo de este problema al Puerto de Hong Kong, que es el segundo puerto más grande del mundo. Su gran crecimiento se

dio a partir de que la ciudad comprendió que ya no tenía costa para el puerto e hizo una isla artificial, por lo que uno llega al Puerto de Hong Kong y cruza a través de unos puentes a la isla artificial, que es el lugar en donde se desarrolla la mayor parte de la actividad portuaria. Quizás si el Puerto de Buenos Aires no puede crecer tierras adentro, pueda crecer hacia el agua. Alguna vez escuché algún proyecto en zona alta, y aunque estoy lejos de ser un experto portuario, me parece que esa es una opción, es decir, tener un nuevo Puerto de Buenos Aires que nos permita, por ahí, modificar alguna de las dificultades estructurales que hoy tenemos.

La segunda alternativa es hacer un nuevo puerto en otro lugar que no fuera Buenos Aires, y que pudiera ser un puerto JAV de aguas profundas. Asumiendo, por supuesto, el costo de que ese puerto va a estar más al sur. Es cierto que un puerto más al sur nos va a brindar otro tipo de costos en el hinterland, pero también es posible que un puerto de aguas profundas nos permita ahorrar en otras cuestiones.

Y, finalmente, como tercera alternativa, o como una alternativa a mano mientras alguna de las dos anteriores ocurre, es que realmente nos tomemos en

“Se hace necesario consensuar un plan de largo plazo que incluya a todas las jurisdicciones involucradas... Esto agregaría la riqueza de pensar el puerto en su verdadera dimensión, que es metropolitana...”

Silvana Giudici

**Subsecretaría de la Unidad
de Coordinación del Plan Estratégico.**

serio el tema de la Red de Puertos en el Eje Zárate-La Plata y dejemos de competir unos con otros.

Que realmente nos demos cuenta de que una alianza y el trabajo conjunto entre esos puertos magníficos –los que ya están y los que se están previendo– nos permite resolver situaciones a través de una interacción inteligente y activa entre esos puertos.

Lo que sí es preciso plantear es que cualquier transición que determinemos tiene que ser una transición ordenada. Hacer un nuevo puerto en reemplazo del Puerto de Buenos Aires no puede llevar menos de quince a veinte años y Argentina tendrá que invertir mucho dinero en ello. Que por supuesto, tenemos que pensar en el futuro y si no es en Buenos Aires, porque Buenos Aires no va a poder crecer más, tiene que ser en otro lugar.

Así que empecemos a pesarlo y a hacerlo ya, no para empezar a hacer actividades inmobiliarias hoy en el Puerto de Buenos Aires, sino para pensar que hasta que no ocurra el nuevo lugar no vamos a poder cambiar. Mientras tanto trabajemos con la Red de Puertos que tenemos en la región de Buenos Aires, que creo tiene mucho más para dar de lo que está dando.

CONSEJO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

El Comité Ejecutivo del CoPE, el 9 de octubre de 2013, aprobó los lineamientos del Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires que representan los consensos alcanzados por las organizaciones y se elaboraron a partir de las conclusiones y objetivos a los que se arribara en los talleres de trabajo posteriores al seminario “Visiones Estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires” del mes de abril de 2013.

Ejes temáticos

1. Un puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, bajo administración local, que articule coordinadamente con las administraciones nacional y provincial.
2. Un puerto competitivo, que cuente con la infraestructura portuaria necesaria que le permita su desarrollo, especializado en contenedores, en transporte de pasajeros y en provisión de servicios portuarios.
3. Un puerto con visión metropolitana y con plena capacidad de articulación interjurisdiccional sobre el territorio.
4. Un puerto integrado al Mercosur, que funcione en red con los restantes puertos de la región.
5. Un puerto que potencie el desarrollo de áreas logísticas y que contribuya al movimiento eficiente de cargas.
6. Un puerto más accesible e interconectado, con una estructura de transporte integrada al área metropolitana.
7. Un puerto inclusivo que construya una relación amigable con la población.
8. Un puerto ambientalmente sustentable y que impacte positivamente en su entorno urbano.

Administración General de Puertos



Proyecto de ampliación del Puerto de Buenos Aires.

Nota periodística

El interventor de la AGP, **Sergio Borrelli**, comentó en una reunión con periodistas especializados en cuestiones portuarias que la AGP tiene ya definidas cuáles serán las obras que pretende ejecutar en los próximos años, quedando pendiente sólo cuestiones técnicas, ajustes y coordinación de obras entre las tres terminales.

Las propuestas de infraestructura incluyen el corrimiento de las escolleras, el relleno de dársenas, el ensanchamiento del canal de acceso y la profundización de los muelles. Parte de los ajustes finales tienen que ver con el cronograma de obras, *“porque el puerto tiene que permanecer operativo”*, indicó Borrelli.

A los muelles de 10 metros se les harán nuevas fundaciones para llegar a los 14 metros, para lo cual se *“extenderá”* un poco el muelle hacia el canal, lo que obligará a correr las escolleras -que limitan el movimiento simultáneo de buques de 350 metros, y su giro de ingreso a las dársenas- y luego a rellenar una parte (al norte del puerto) que le dará 40 hectáreas operativas adicionales al puerto.

“El primer muelle a 40 pies será el del antepuerto, porque su obra no afecta la operatoria del puerto. Se

está evaluando, además, si entre las terminales 4 y 5 se genera un espacio sobre la base de la dársena D, que dará un muelle corrido entre el cuarto y el quinto espigón, o si quedan como está hoy. Pero a la larga, el relleno de dársenas es algo que se terminará por imponer”, explicó Borrelli.

La inversión mínima prevista ronda los US\$ 700 millones, de los cuales US\$ 420 millones corresponderán a instalaciones fijas. Es que el tamaño de los buques con los que se hizo el diseño obliga a recambio de casi todas las grúas.

La AGP realizó simulaciones de prueba con buques de 400 metros de eslora y 50 de manga, de las que participaron todos los prácticos que atracan buques en los muelles de Puerto Nuevo.

Las obras demandarían entre dos y cinco años. *“Los buques están pidiendo las obras ya. Hoy lo resolvemos con holgura porque los buques grandes no llegan todos juntos. Pero la previsión que tenemos para 2015 es de buques de 350 metros de eslora, y el puerto actual fue pensado para buques de 180 metros de eslora”*, subrayó Borrelli.

Por su parte, deberán ejecutarse asimismo obras de dragado a 40 pies, e idealmente la comunicación con el océano, sea con la traza actual o con la nueva propuesta de Punta India, debería contar con 36 pies en una primera etapa y en un tiempo no muy largo con 38 pies.

Asimismo, también se pondrá en valor de la dársena F, con una nueva cabecera que incluirá un relleno parcial de la dársena. El muelle resultante sería usado por Prefectura y por las dragas de Vías Navegables, además de las empresas que habitualmente operan en la actualidad.

Tiempos

El consenso que existe en Transporte es que la naturaleza y las urgencias de las obras precisan de una decisión *“más o menos rápida, porque los megabuques ya están entrando y no podemos esperar cinco años a que terminen las concesiones para empezar con obras que necesitamos hoy”*, amplió el funcionario, tras confirmar que *“todas las líneas que operan en el puerto de Buenos Aires anunciaron la llegada buques de 335 metros de eslora”*.

“Nuestra proyección es que dentro de 10 a 15 años la región metropolitana moverá alrededor de 4 millones de TEU, con 3,5 millones de TEU como piso. La Argentina va a necesitar al puerto de Buenos Aires modernizado así como también a Exolgan y Tecplata operando a full. Porque la foto de hoy puede mostrar que sobra infraestructura. Pero en 2009, Buenos Aires sufrió el parate de la crisis, y estaba colapsado”, manifestó.

Las proyecciones portuarias toman como base el crecimiento del PBI: por cada punto de producto que se crece, el movimiento portuario crece al doble.

Mercado Central

El crecimiento y modernización del puerto de Buenos Aires se dará, también, tierra adentro. Para eso se continuará trabajando en operar en el Mercado Central

como plataforma para ordenar el tránsito pesado, como pulmón de estacionamiento y enclave para conectar vía corredores seguros y vías férreas con el puerto.

La propuesta para el Mercado Central incluye una obra tipo el CVTP de Puerto Nuevo, un área de contenedores vacíos y depósitos fiscales para la consolidación y desconsolidación de cargas.

“El Mercado Central tiene todas las características de una zona de actividades logísticas: un aeropuerto cerca, dos líneas ferroviarias, autopistas y una ubicación equidistante de los puertos. Y, si alguna vez logramos un Riachuelo navegable, bienvenido, porque para el puerto lo mejor es crecer por vías y agua que por tierra”, concluyó el interventor de la Administración General de Puertos (AGP).

Qué se propone

Infraestructura: Se realizaron simulaciones para operar con buques de 400 metros de eslora y 50 metros de manga. La idea es llegar a los 14 metros de profundidad y trabajar sobre los frentes de los muelles.

Ferrocarril: La Subsecretaría de Transporte Ferroviario autorizó a la AGP para que licite la obra. La obra permitirá el acceso directo al puerto del NCA, San Martín y el Belgrano y demorará 16 meses. Podría licitarse a mediados de año.

Dársena E: El muelle que opera el Estado le da prioridad a las cargas de transbordo cuando las privadas no tengan muelle disponible. Se están acondicionando galpones para darle tratamiento fiscal e incorporar a la Aduana.

Mercado Central: El puerto de Buenos Aires quiere que funcione como centro de consolidación y desconsolidación de cargas. Bajo el concepto de corredores seguros, se pretende que los camiones circulen en horarios anticíclicos. También se buscará poner en valor las dos vías férreas que llegan al Mercado Central.

El puerto de Buenos Aires según la visión del Gobierno de la Ciudad

El papel del puerto debe ser considerado desde una perspectiva integral: territorial, funcional, económica y social que debe encarar la política y la gestión de Buenos Aires.

Arq. Daniel Chain, Ministro de Desarrollo Urbano del GCBA

La visión reformulada de la relación de Buenos Aires con el río requiere de manera necesaria el planteo de nuevas y mejores formas de interrelación de la Ciudad con su puerto.

El papel del puerto debe ser considerado desde una perspectiva integral, que parta de su inserción territorial, funcional, económica y social en las distintas escalas de pensamiento y acción que debe encarar la política y la gestión de Buenos Aires.

Es en este sentido que debe ser tenida en cuenta la noción de impacto, para no minimizarla en consideraciones ambiguas que resulten en posiciones enfrentadas y, frecuentemente, tomadas como irreconciliables posturas frente a la intervención posible.

Nuestro puerto ocupa solo el 0,95% de la superficie total de la Ciudad, y la lectura debe ser que es posible, y necesario, lograr una armónica convivencia puerto-ciudad, porque explotar sus potencialidades y beneficios redundará en una mutua conveniencia.

Por todo esto es necesario que la planificación se desarrolle de manera seria y utilice la infinidad de

herramientas disponibles para resolver estas cuestiones maximizando los efectos positivos.

El Puerto de Buenos Aires está indisolublemente ligado a la Ciudad por lazos físicos y por la construcción de una identidad histórica, social y productiva común.

Las ciudades son a la vez problemas y oportunidades, tienen una complejidad singular, lo que no significa necesariamente que las resoluciones sean complicadas, sino que requieren un esfuerzo constante de gobernabilidad.

Establecer políticas comunes es el desafío.

Acordar a través del consenso los objetivos principales es lo que nos permitirá avanzar desde las diferencias. Un Estado que promueve el diálogo y los acuerdos está utilizando la herramienta fundamental que permite que los proyectos sean viables, verdaderos y sustentables en el tiempo. Diseñar esa mirada estratégica sobre el futuro del puerto nos habilitará ese proyecto totalizador, armónico y potente, que será nuestra obligación hacerlo realidad.

Otras voces

Entre las opiniones de los expertos reunidos en la mesa de trabajo CAI – CPAU, destacamos las siguientes.

¿DÓNDE SE DISCUTIÓ?

- Consejo Profesional de Ingeniería Civil y la Unidad de Coordinación del Plan Estratégico de Buenos Aires | Jornada Visiones estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires, abril 2013.
- Centro Argentino de Ingenieros y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo | Mesa de trabajo Puerto de Buenos Aires – Estrategias para el futuro, septiembre 2013.
- Departamento de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la UBA | Conferencia Los puertos metropolitanos, abril 2014.
- Fundación Ciudad | Encuentros Ribera de Buenos Aires, abril 2014.

Adolf Romagosa, gerente del Puerto de Barcelona, quien afirmó que *“la gestión portuaria es una gestión claramente diferenciada de la gestión urbana”*. Y explicó que en los últimos años la ciudad catalana ha encontrado una convivencia natural con ese “gran espacio público” en el que se transformaron los puertos de Catalunya y Tarragona. *“Sin embargo, cuando camino por Buenos Aires e intento llegar al puerto me cruzo con vías de tren, camiones, autopistas. Aquí hay mucho por pensar”*, observó, e invitó a los asistentes a idear propuestas para aprovechar el tráfico que genera el puerto y de ese modo darle vida a la ciudad. *“En Barcelona, estamos recibiendo cerca de 2,6 millones de cruceristas por año. El récord lo obtuvimos un fin de semana con la llegada de 55.000 pasajeros. Parece una locura pero a la ciudad cada turista le deja más de 100 Euros y eso también es riqueza. Creo que deberíamos apostar a este tipo de combinaciones”*.

Rinio Bruttomesso, director del Centro Città d'Acqua de Venecia y director del Comité Científico de RETE, asociación internacional para la colaboración entre puertos y ciudades, puso en duda los beneficios de este tipo de actividad y llamó a pensar en los límites al momento de idear un plan estratégico. *“La riqueza también es un problema porque el arribo de muchos cruceros y sus pasajeros termina por afectar el tejido urbano”*, expuso. Sobre el Puerto de Buenos Aires, coincidió con Romagosa sobre la relevancia de generar un sistema de gestión entre el gobierno nacional y el metropolitano. *“Se nos presenta esta enorme contradicción frente a un país y a una ciudad potentes que todavía se preguntan si tiene o no sentido la existencia de su puerto”*.

Antonio Zuidwijk, especialista en puertos con más de 60 años de experiencia en la actividad portuaria internacional, se mostró preocupado por la falta de políticas e hizo referencia a que se deberían abordar y resolver tres temas: La importancia del Sistema Fluvial de la Cuenca del Plata; La necesidad del debate respecto del “Sistema Metropolitano de Puertos” para favorecer al comercio en contenedores; y puntualizar todas las acciones necesarias para mejorar el transporte intermodal, comenzando con el uso de la infraestructura existente. Propone elaborar e implementar un “Plan Estratégico para todos los Puertos Argentinos” como política pública, en la cual no esten ajenos los productores (sus cargas). Lo expresado por AZ, se puede sintetizar en lo siguiente: *“Avanzar en un Plan Estratégico posibilita avanzar, con menos “monopolios”, menos voracidad competitiva y más complementariedad estratégica”*

Comisión de Área Metropolitana CAI - CPAU

Departamento
técnico

CAI

CPAU

Fuentes

Taller de Economía Urbana UTD. "El Puerto de Buenos Aires y su relación con el Área Central", 2000.
Territorios, Proyectos e Infraestructuras para el AMBA. "El Puerto Nuevo, los sistemas metropolitanos y los espacios públicos", 2012.
Unidad de Coordinación del Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires. "Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires", 2013.

Colaboraciones

Dr. Hernán Petrelli
Ing. Raúl Escalante
Ing. Ricardo Schwarz
Ing. Diego Pérez Santisteban
Arq. Daniel Chain



02