



**FILO:UBA**  
Facultad de Filosofía y Letras  
Universidad de Buenos Aires

A

# Presentación Dossier: Puerto y ciudad

Autor:  
Fedele, Javier

Revista:  
Revista Transporte y Territorio

2015, 12, 1-15



Artículo

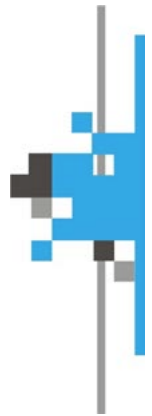


**FILO:UBA**  
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL  
Repositorio Institucional de la Facultad  
de Filosofía y Letras, UBA

# PRESENTACIÓN DOSSIER

## Puerto y ciudad



### Presentation: Dossier port and city

---



**Javier Fedele**

CONICET, Universidad Nacional del Litoral, Argentina

**Luis J. Domínguez Roca**

Instituto de Geografía "Romualdo Ardissonne", Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina

La relación entre la infraestructura portuaria y la ciudad ha sido fructífera y problemática a la vez. Este dossier aborda dicha relación mediante el análisis de casos desde diversos enfoques que intentan atravesar la complejidad del tema. Consideramos oportuno dividir estas notas preliminares en dos partes. La primera introduce una descripción del núcleo problemático de las relaciones entre el puerto y la ciudad influenciados mutuamente tanto por cambios en el transporte como por mutaciones en las formas urbanas. Se repasan saberes que abordaron esta cuestión y sus desafíos analíticos. Además se describen los contenidos de los artículos, enmarcados en este campo de estudio descrito y de gran interés en los debates actuales.

La segunda parte, a modo de comentario situado sobre dicho núcleo problemático, presenta algunos rasgos de la relación entre el puerto y la ciudad en el caso de Buenos Aires. Dado que no ha sido abordada específicamente en los artículos que integran el dossier, se exponen los conflictos que la caracterizan, las soluciones que se proponen y los interrogantes que se plantean. Asimismo, se ofrece una bibliografía sobre el caso mencionado.

### I. UNA RELACIÓN EN PERMANENTE TRANSFORMACIÓN

Los puertos alojados en ciudades o las ciudades con puertos conforman una sociedad que redefine vínculos y necesidades entre dichos dos componentes. Una dinámica de vinculación que va cambiando permanentemente a lo largo del tiempo. Las instalaciones portuarias van quedando obsoletas, a la vez que los puertos tienen la continua necesidad de más espacio para sus expansivas actividades de tráfico comercial. Por otra parte, la ciudad en su crecimiento renueva sus funciones y requiere de espacios para sus cambiantes modelos de uso y valoración urbana. Tanto los paradigmas del transporte como los modelos de desarrollo urbano plantean nuevas demandas.

La interfaz puerto-ciudad fue profundamente estudiada a partir de los años ochenta del siglo pasado, motivada por los procesos de reconversión de las viejas instalaciones

portuarias en espacios urbanos. Fue Hoyle (Hoyle, 1989: 429-436) quien sintetizó un modelo de evolución en el tiempo de la relación espacial entre el puerto y la ciudad. Establece etapas caracterizadas por formas diferentes de asociación y separación. Este modelo, que había sido publicado previamente junto a otro esquema que resume los factores intervinientes en la relación puerto-ciudad (Hoyle et al., 1988: 7-14), tendrá amplia difusión y será reiterativamente citado en las numerosas publicaciones y artículos de la década posterior, guardando vigencia explicativa hasta hoy<sup>1</sup>.

En este modelo interpretativo, un primer quiebre es a mediados del siglo XIX, o mejor dicho en momentos de impulso de la industrialización. Hasta ese entonces los puertos mantenían una cercana relación funcional con la ciudad, los productos eran almacenados y comercializados tanto en la orilla como en las calles contiguas; así también, el muelle compartía actividades tanto de carga y descarga como de servicios diversos con libre acceso sin restricciones, registrándose un sinnúmero de vínculos de uso.

Sin embargo el registro varía a partir de entonces. La emergencia de una economía basada en el comercio junto a los adelantos técnicos, fueron elementos del siglo XIX que determinaron la renovación de las infraestructuras portuarias a fines del mismo siglo, lo que instaló la necesidad y la posibilidad de nuevos puertos que sustentaran las actividades de comercio que se incrementaban súbitamente entre las incipientes constituciones de Estados Nacionales. La llamada *era infraestructural*<sup>2</sup> –situada entre 1846 y 1892– se define por la expansión y desarrollo de una trama de infraestructuras que vinculan las ciudades a la región y al mundo en el marco de las formas de producción industrial.

En ese contexto los nuevos puertos se insertaron como nuevos y autónomos artefactos que ocuparon grandes extensiones, y desarrollaron funciones que se desenvolvían dentro de su cerrado perímetro interno, sin más vinculación con la ciudad que su conectividad a la red de circulación primaria territorial de cargas. Desaparecieron los puertos *naturales*, en cuanto conjunto de instalaciones que copiaban la línea de agua en su configuración, para transformarse en grandes espacios enteramente artificiales, nuevas extensiones muchas veces ganadas al agua cambiando el límite tierra-agua y separadas de la trama urbana. Estos serán los puertos que principalmente encontramos en Latinoamérica, construidos más tardíamente ya entrado el siglo XX, pero que respondían a esos modelos de grandes infraestructuras generadas *ex-novo* que borrarían vestigios anteriores. En Europa encontramos algunas características de los viejos puertos, como el de Génova, que aún en sus continuas transformaciones mantienen la forma de la bahía natural que les dio origen y una relación fuerte con el tejido urbano circundante.

De este modo y desde ese momento las estaciones portuarias en su implantación en la ciudad siempre encontraron dificultades en relación con las estructuras urbanas en que se situaban. De hecho fueron consideradas como una combinación paradójica de necesidad y problema: la ciudad no puede prescindir de ellas, proveen vitalidad económica y la comunican dándole relevancia en el contexto territorial, pero a su vez son vistas como barreras, sus formas y escalas desconectan y desarticulan áreas urbanas y, principalmente, el frente litoral y su entorno ambiental de la ciudad.

Pero habrá un segundo quiebre en esta dinámica relacional situado desde los inicios de los años ochenta. La actividad portuaria está ligada a un crecimiento continuo, el propio del carácter expansivo del sistema productivo que implica tanto aumentos de volúmenes como la optimización de los dispositivos entre los que cuentan como el más sobresaliente: el continuo crecimiento del tamaño de las embarcaciones y la generalización del uso de contenedores. Esto último provocó la obsolescencia de antiguos muelles de la *era infraestructural* que quedaron pequeños, con la consiguiente necesidad de mayores espacios para el crecimiento de la infraestructura. Pero este crecimiento

1. En los inicios de los años setenta del siglo pasado se comienza a perfilar una línea de trabajo que posteriormente se identificará como una de las ramas actuales de la *geografía portuaria*. La de Bird es una obra que se puede considerar pionera en este sentido, obra que tuvo su continuación en lo que actualmente se reconoce como la escuela de Southampton, uno de los equipos de estudiosos más activos en la temática portuaria, continuados y coordinados justamente por B.S.Hoyle. Para profundizar ver: Bird (1971), Tobal Conesa (1997), Fedele (2010).

2. Para profundizar en esta categorización ver: Kondratiev (1984), Knox et al. (1988), Hanappe et al. (1981).

encontrará restricciones, las propias de sus enclaves de implantación en la ciudad que con el tiempo fue densificando su tejido urbano, restando libertades de ocupación de áreas contiguas y poniendo límites infranqueables a las necesarias ampliaciones de esa expansión de actividades y funciones portuarias.

Paulatinamente, a medida que dichas infraestructuras se presentan más inadecuadas funcionalmente y son más condicionadas por restricciones ambientales y contigüidades urbanas, las gestiones de las infraestructuras forzosamente pondrán la mirada sobre cuestiones urbanas y sobre los instrumentos de planificación, se llega así a cambiar radicalmente sus funciones, abandonando la actividad portuaria por otras de carácter urbano de mayor rentabilidad, funcionalidad y adecuación al sitio, y a trasladar su función portuaria a un nuevo emplazamiento más pertinente para el despliegue de sus actividades, fuera del entorno construido de la ciudad y con accesibilidades menos restringidas por el mismo. El viejo puerto vuelve a ser parte de la estructura de la ciudad, incorporando sus espacios a la red de espacios urbanos.

Estos cambios sobre los puertos, en las últimas décadas del siglo XX, han provocado la redefinición del rol del puerto y su lugar en las reflexiones y prácticas de planificación urbana, que asimismo fueron transformadas con el advenimiento de nuevos paradigmas que replantearon temas, problemas e instrumentos. La infraestructura portuaria gradualmente se fue descubriendo como un proyecto de diseño urbano (Meyer, 1999: 379). Y tan importante fue el efecto de estas operaciones realizadas en una gran cantidad de ciudades de distintos continentes, que la reurbanización de las áreas portuarias desocupadas se considera como uno de los ejemplos más visibles de la transición occidental de la era industrial a la posindustrial (Meyer, 1999:7). Cambia el puerto, reformula sus necesidades, pero también cambia la ciudad. Los muelles vuelven a ser nuevamente calles para la ciudad, mientras que los barcos migran a otras localizaciones. Pero no solo eso, en términos más amplios que los cambios de programas de usos, estas transformaciones por su modalidad de gestión y efectos producidos son exponentes del paso de la ciudad moderna industrial, expansiva, en crecimiento, a la ciudad contemporánea que deja estas formas y se abre a las situaciones de las actuales ciudades de servicios, con su problemática de estructuras fragmentadas y crecimiento desigual físico y social.

### *Intercambio de valores y desafíos analíticos*

Este problema común a las ciudades portuarias –la obsolescencia de viejas instalaciones conjugada con la necesidad que los puertos tienen de más espacio para sus expansivas actividades de tráfico comercial–, ha propiciado la creación de asociaciones internacionales formadas por autoridades públicas portuarias, administraciones municipales e investigadores de variada procedencia, promovidas con la cooperación de agencias estatales preocupadas por los impactos que los cambios urbanos y comerciales tienen sobre los frentes litorales y los sistemas portuarios<sup>3</sup>. Estas asociaciones son la proyección que han tenido los estudios académicos para aplicar los resultados de sus trabajos, encontrar nuevas inspiraciones problemáticas para el tema, cerrar un circuito de investigación de base e investigación aplicada, y forjar una red de estudios asociados a los agentes intervinientes en los procesos analizados.

Actualmente sobresalen nítidamente dos desafíos analíticos del conjunto de temas discutidos. Determinar el momento en que el suelo que ocupan las instalaciones portuarias cambia de valor, o dicho de otra manera, el punto en que pasa a valer más como suelo urbano que como suelo portuario. Y complementariamente a ello, saber cuándo la ecuación costo-beneficio de la modernización de la infraestructura existente es peor al costo-beneficio del traslado de actividades y construcción de un nuevo puerto en una nueva localización.

3. AIVP -Association Internationale Villes et Ports- con sede en Le Havre y fundada en 1990 es una de las más dinámicas. Celebra reuniones periódicas, edita publicaciones, y está integrada por las autoridades portuarias y representantes municipales de ciudades portuarias del mundo, junto a investigadores de diverso origen profesional y geográfico. RETE Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades es otra similar más reciente, de origen mediterráneo con preeminencia italiana, española y portuguesa. Comienza sus actividades en 2001 y tiene mayor llegada al ámbito latinoamericano. El centro Città d'Acqua desarrolló hasta su cierre en 2013 una importante actividad y ha legado un patrimonio documental y bibliográfico –catalogado como "Centro Internazionale Città d'Acqua"– de estudios comparados sobre casos de reconversión de áreas portuarias para uso urbano. Un importante volumen compilatorio fue Bruttomesso, ed. (1993).

La determinación cuantitativa de estas valoraciones es eje de debates en la toma de decisiones. Aunque también intervienen elementos cualitativos. Dado el carácter de la actividad portuaria, estos desafíos analíticos se dan en un contexto de interacción de múltiples agentes, donde la participación del Estado tiene un peso importante. A partir de normas reguladoras como de inversiones directas, el Estado juega un papel significativo en interacción con los flujos de capital.

A su vez, las operaciones de reconversión urbana conllevan importantes retos por los condicionantes de los procesos urbanos en sí. Al plantearse la reinserción de los viejos espacios portuarios en la ciudad, se incorporan las posibilidades pero también las contradicciones del espacio urbano contemporáneo. Cambiar sin borrar la memoria, poner en uso sin dilapidar los bienes y recursos, incorporar nuevas actividades aunque siendo consecuente en el carácter productivo, hacer pedagogía con su patrimonio construido sin hacer concesiones al espectáculo banal, recuperar espacio público equilibrando los grados de mercantilización y evitando la privatización del espacio, son los márgenes entre los que se debaten en la actualidad las operaciones urbanas en general y que, por extensión, también están presentes en las acciones para re-apropiarse de los viejos puertos.

Es muy alto el atractivo del espacio portuario para la valoración urbana y la renovación de la imagen de la ciudad, como también para el capital inmobiliario. Las intervenciones a su vez requieren de importantes inversiones para urbanizar estas áreas. Por ello los modelos de intervención consistieron en gestiones mixtas público-privado, siendo en la reconversión de instalaciones portuarias a usos urbanos donde estos modelos de gestión se pusieron en funcionamiento y cobraron impulso. Esos modelos hoy son objeto de estudio y crítica a través del análisis de gobernabilidad.

Cabe recordar a modo de ejemplo que en la Argentina una de las primeras aplicaciones de la Ley 23.696/1989 de Reforma del Estado –momento en que se ponen en marcha las políticas neoliberales desreguladoras- fue la descentralización de los puertos y la creación de la Corporación Puerto Madero para llevar adelante su operatoria inmobiliaria. Es por ello que los desafíos en estas operaciones requieren de una gran complejidad en los instrumentos de análisis, como en los enfoques que debieran considerar estos espacios bajo la condición de patrimonio público y urbano en toda la extensión de la acepción del término<sup>4</sup>.

### *Contenidos de los artículos*

En los artículos que siguen se presentan distintos casos –principalmente de América Latina y España- con enfoques diferenciados. Dos de los artículos abordan casos y problemáticas de algunos puertos argentinos situados sobre la costa occidental del Río de la Plata y el río Paraná. La continuidad de estos ríos forma la vía de navegación fluvio-marítima más importante y antigua del país, por lo que la región recibe el sugestivo nombre de *litoral*. Tanto es así que su navegación fue parte de las luchas posindependencia de la organización nacional, y hoy sigue siendo una pieza clave en el comercio exterior. Como espacio histórico significativo será contenedor de casos portuarios de distinta escala y problemática con nuevas y viejas instalaciones, algunas de ellas hoy modernizadas en uso y otras reconvertidas con diferentes proyectos para uso urbano de la costa.

Dos artículos abordan casos y problemáticas de algunos de estos puertos. Massin analiza las dinámicas espaciales, institucionales y funcionales de los procesos portuarios en parte de este territorio litoral: el área entre Buenos Aires y Rosario con un conjunto de instalaciones portuarias que se muestran particularmente activas en volumen de cargas. Focaliza la indagación en la configuración de puertos ubicados en localidades

4. Una compilación actualizada de casos como de reflexiones acerca de los instrumentos de análisis e intervención se encuentra en Alemany et al. (2011).

intermedias que se nutren de los procesos metropolitanos de Buenos Aires y Rosario, los flujos globalizados de cargas y las estructuras municipales de las ciudades que los alojan. La articulación de estos tres factores construye un espacio portuario que es una infraestructura clave de la economía nacional: el aproximado centenar de terminales portuarias de este conglomerado concentra el 70% del tráfico portuario del país. Luego de ensayar una clasificación tipológica de las distintas terminales, profundiza en la dinámica de relaciones entre los distintos actores implicados y establece la importancia del rol desempeñado por el nivel municipal en ese escenario de relaciones.

Galimberti en cambio se sitúa justamente en unos de esos polos metropolitanos y realiza una historia de la relación entre las instalaciones portuarias y las estructuras urbanas. Rosario es por antonomasia ciudad portuaria, esa categoría económica, social y cultural con que se ha pretendido caracterizar el imbricado desarrollo simultáneo de un puerto y una sociedad urbana. Rosario nace y crece por su condición de puerto, posteriormente potenciado por el ferrocarril. Pero también las necesidades de ampliación de la infraestructura y las demandas de crecimiento urbano encontraron momentos de tensión en la relación. La que en los tiempos largos de la historia de la ciudad encontró distintos intentos de conciliación a través de propuestas técnicas tanto portuarias como urbanísticas. Al analizar eso, el artículo pone énfasis en las reestructuraciones de los últimos tiempos, cuando una fuerte tradición urbanística encuentra posibilidades de realización recuperando espacios portuarios para uso urbano.

Un repaso internacional por distintas operaciones de reconversión urbana de viejas instalaciones portuarias, desafectadas de su uso original de terminal de cargas, es el que hace el artículo de Alemany. A partir de su experiencia como estudioso pero también en muchas ocasiones como participante en equipos asesores de intervenciones, describe criterios de actuación como efectos en el plano de los objetivos recurrentes de estas operaciones: mejora urbanística y desarrollo económico de las ciudades que las llevaron a cabo. Una aproximación más atenta hacia los casos latinoamericanos complementa esta antología y revisión internacional.

Barcelona no podía estar ausente. Fue un modelo de referencia de política pública urbana durante mucho tiempo, como así también de recuperación de su viejo puerto y frente marítimo para usos urbanos formando parte de ese modelo. Hoy la deriva de ese paradigma, a causa de su dinámica de desarrollo que va perdiendo el control de la forma urbana y de los efectos sociales de las actuaciones, vuelve a invitar a la reflexión sobre esta ciudad con sentido crítico e instructivo para el debate. Dos artículos del dossier aportan al respecto. Tapia hace un análisis de los impactos sociales y económicos de las intervenciones en el viejo puerto de Barcelona y en sectores urbanos contiguos. A través de estos impactos va registrando los cambios de usos y significados de áreas urbanas que, al ser sustraídas tanto de su contenido histórico como de la apropiación ciudadana, se transforman a los solos fines de constituirse en espacios de consumo y turismo devastador. Consecuencias propias de un modelo que no solo ha perdido el control de las formas físicas y los contenidos sociales, sino las mínimas maneras participativas en la forma de gobierno.

Ello es abordado por Sutton, quien indaga actuaciones en sectores del viejo puerto, donde los emprendimientos se definen con prescindencia de los mecanismos democráticos de gestión urbana, y por el contrario, responden cada vez más y sin mediaciones a la necesidad de construcción de una marca de venta en vez de construcción de un espacio cívico para la ciudad. La realización del cambio normativo urbano para habilitar el proyecto de marina de yates de lujo en Port Vell de Barcelona se informó antes a la comisión de la Bolsa de Shanghai que al pleno legislativo del Ayuntamiento. Este hecho es elocuente de una forma de elaborar las propuestas de intervención para las viejas instalaciones portuarias y los esperados contenidos de dichos emprendimientos.

Rio de Janeiro es parte importante del debate actual en la temática. Porto Maravilha es una de las intervenciones en curso más importantes del continente en refuncionalización urbana de viejas instalaciones portuarias, además de estar inserta en un programa de transformación del frente costero de largo alcance y en articulación con la condición de Rio de Janeiro como sede de Juegos Olímpicos 2016. De allí el interés de este caso que es abordado por Monié y Santos da Silva, cuyo artículo analiza las implicancias y los efectos para la estructura urbana. Dado que el proyecto está en plena ejecución, los resultados son parte de una historia abierta, aunque sus autores encienden la alerta dadas las condiciones en que se está planteando y ejecutando la operación.

## II. APUNTES SOBRE LA RELACIÓN ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD EN BUENOS AIRES

El caso de Buenos Aires reviste un especial interés para el estudio de la relación puerto-ciudad por varios motivos: su historia portuaria, la repercusión del desarrollo urbano de Puerto Madero y los debates actuales sobre el futuro del puerto, en su contexto metropolitano, nacional e internacional. A pesar de tal interés, no fue posible contar en este dossier con un artículo sobre la ciudad donde tiene su sede la revista<sup>5</sup>.

Los apuntes que siguen intentan suplir parcialmente la falta de un artículo específico sobre Buenos Aires. Esperamos que sirvan como una *guía* para identificar algunos de los rasgos singulares que presenta en este caso la relación entre el puerto y la ciudad, algunos de los principales conflictos que la caracterizan y algunas referencias bibliográficas<sup>6</sup>.

### *Las transformaciones en el puerto*

El puerto de Buenos Aires fue durante mucho tiempo un factor determinante del crecimiento económico de la ciudad y de su gravitación política sobre los territorios que hoy forman la República Argentina<sup>7</sup>. Paradójicamente, el principal puerto del país no contó con instalaciones portuarias adecuadas hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando el acelerado desarrollo agroexportador hizo necesaria la construcción de un puerto moderno. Scobie (1986) relata detalladamente el prolongado debate técnico y político entre los distintos proyectos, luego polarizado entre los de Luis Huergo y Eduardo Madero<sup>8</sup>. Su interpretación de ese debate ha sido cuestionada por Silvestri (1993).

A fines del siglo XIX se construyó el puerto según el proyecto de Madero, que rápidamente resultó ineficiente y obsoleto. En la década de 1910 comenzó la construcción del llamado *Puerto Nuevo*, basado parcialmente en la idea de Huergo, aunque en otro sitio, al norte de Puerto Madero. Durante el siglo XX, el puerto de Buenos Aires quedó conformado por tres sectores:

- » *Puerto Madero*, junto al centro de la ciudad, incluyendo las áreas de Dársena Sur, Dique 1, Dique 2, Dique 3, Dique 4 y Dársena Norte;
- » *Dock Sud*, situado al sur del anterior, en territorio de la Provincia de Buenos Aires;
- » *Puerto Nuevo*, al norte de Puerto Madero, cerca de la zona de Retiro.

A partir de la inauguración de Puerto Nuevo, en 1926, Puerto Madero perdió movimiento y fue decayendo. Desde la década de 1930 se propusieron proyectos para la urbanización del viejo puerto. En la década de 1980, las transformaciones tecnológicas

5. Fueron invitadas personas destacadas en ámbitos académicos y de la gestión. Las respuestas positivas iniciales no pudieron concretarse en artículos para este número, por compromisos previos de los invitados.

6. Estos apuntes se refieren específicamente al puerto de Buenos Aires. No obstante, el tema de la relación puerto-ciudad también ha sido estudiado, con variados enfoques, en otras ciudades argentinas. Para el caso de Rosario cabe mencionar los trabajos de Cuenya (2012) y Levin (2012), a los cuales se suma el de Galimberti, en este dossier. Para el caso de Santa Fe, los de Fedele (2011a, 2011b)

7. Es un lugar común, aunque no carente de sentido, subrayar que Buenos Aires nació y creció con vocación de puerto. Su segunda fundación, realizada por Juan de Garay en 1580, respondió a la voluntad de *abrir puertas a la tierra* (Levillier, 1939). Fue fundada como *Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María del Buen Aire*. Con el tiempo, el nombre del puerto eclipsó al de la ciudad; también dio nombre a sus habitantes, los *porteños*.

8. Madero proponía construir el puerto en un sitio contiguo al centro de la ciudad. Diseñó una cadena de dársenas rectangulares paralelas a la costa, solo abierta al río en sus extremos sur y norte. El proyecto de Huergo se situaba en el sur de la ciudad, sobre la desembocadura del Riachuelo, formando un *peine* de muelles perpendiculares a la costa.

en el transporte marítimo (como el aumento del tamaño de los buques y el uso de contenedores) plantearon nuevos desafíos al puerto, acentuando la obsolescencia del viejo Puerto Madero.

A partir de 1989 el puerto de Buenos Aires sufrió profundas transformaciones:

- » la desafectación y urbanización de los diques 1 a 4 del antiguo Puerto Madero;
- » la transferencia de Dock Sud a la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires;
- » la concesión de terminales de contenedores en Puerto Nuevo a operadores privados, en el marco de la Ley de Puertos de 1992, con una significativa mejora de los estándares de eficiencia que trajo consigo un gran aumento del movimiento total.

El puerto de Buenos Aires, ya sin las áreas de Puerto Madero y Dock Sud, quedó dividido en dos sectores: Puerto Norte (formado por Puerto Nuevo y Dársena Norte) y Puerto Sur (formado por Dársena Sur y el área adyacente, la denominada *Isla Demarchi*).

Existe una amplia bibliografía referida al proyecto de Puerto Madero y diversas evaluaciones críticas (positivas, negativas o mixtas) acerca de su significado y sus resultados. En general se lo considera un proyecto exitoso como desarrollo inmobiliario, aunque persisten los debates acerca de su significado social y sobre los destinos alternativos que pudo haber tenido el área. Sin pretensiones de exhaustividad podemos mencionar dos conjuntos de trabajos:

- » Por una parte, las presentaciones y análisis del proyecto elaborados por profesionales que, de distintas maneras, han participado en su desarrollo (Garay, 2007; Novoa, 2005).
- » Por otra parte los análisis críticos, desde distintas perspectivas y con distintas valoraciones del proyecto (Silvestri y Gorelik, 1990; Gorelik, 2007; Liernur, 2007a, 2007b; Shmidt, 2007; Cuenya, 2004, 2012; Jajamovich, 2012). En este grupo podemos incluir algunos trabajos propios anteriores (Domínguez Roca 2005, 2007).

En cambio, las profundas transformaciones ocurridas en las áreas operativas del puerto de Buenos Aires durante la década del noventa no parecen haber sido objeto privilegiado de estudio desde el ámbito académico<sup>9</sup>. La información sobre estos procesos puede obtenerse en publicaciones especializadas del sector, tales como el Anuario Portuario y Marítimo (Armero Sisto, editor) y el portal Globalports < <http://www.globalports.com.ar/> >, entre otras publicaciones y sitios de Internet vinculados al tema.

9. En algunos trabajos anteriores hemos considerado de manera conjunta estos procesos: Domínguez Roca y Arias, 1997; Domínguez Roca, 1998; Domínguez Roca y Ciccolella, 2002.

### *Los conflictos en la relación entre el puerto y la ciudad*

La expresión *conflictos entre el puerto y la ciudad* merece alguna reflexión. *Conflicto* es una categoría de las ciencias sociales. El conflicto es siempre conflicto entre *sujetos* y no entre *objetos*. Cabe preguntarse si *el puerto y la ciudad* son sujetos sociales u objetos espaciales o una combinación de ambos. En un trabajo anterior (Domínguez Roca, 2006) propusimos considerar al puerto como una *estructura técnico-social localizada* que involucra tres niveles interrelacionados: *físico* (infraestructura y condiciones naturales); *funcional* (actividades y flujos); y *social* (actores y relaciones). Estos niveles no están separados entre sí, cada uno incluye al anterior. De esta manera, al hablar de *conflictos entre la ciudad y el puerto* nos referimos a conflictos entre *sujetos sociales* vinculados con las actividades y espacios portuarios y sujetos sociales vinculados con otras actividades urbanas, sin que ambos conjuntos de sujetos sean necesariamente excluyentes entre sí.

En el caso de Buenos Aires podemos identificar tres líneas principales de conflicto: los conflictos por la *jurisdicción* sobre los espacios y actividades portuarios; por el *uso del suelo*; y por los *flujos* de cargas con origen o destino en el puerto.



## La autonomía de la Ciudad de Buenos Aires y el conflicto por la jurisdicción portuaria

Hasta 1994 los habitantes de la ciudad de Buenos Aires, capital federal de la Argentina, no elegían al Intendente Municipal, que era designado por el Presidente de la Nación. En ese año fue reformada la Constitución Nacional, que incorporó, entre otras novedades, la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires. En 1996 sus habitantes eligieron por primera vez a su Jefe de Gobierno y a una Asamblea Constituyente que elaboró la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La Constitución de la Ciudad establece en su artículo 8° que “*el Puerto de Buenos Aires es del dominio público de la Ciudad, que ejerce el control de sus instalaciones, se encuentren o no concesionadas*”. Asimismo, el artículo 80°, inciso 6, establece que la Legislatura de la Ciudad “*dicta la ley de puertos de la Ciudad*”, mientras que el artículo 104, inciso 20, establece que el Jefe de Gobierno “*administra el puerto de la Ciudad*”.

Desde entonces la Ciudad reclama al Estado Nacional la transferencia del puerto a su jurisdicción. Este reclamo aún no ha sido satisfecho. El puerto de Buenos Aires es el único que sigue siendo administrado por el Estado Nacional, a través de la Administración General de Puertos, Sociedad del Estado. Los demás puertos del país han sido transferidos a las provincias respectivas, en virtud de lo dispuesto por la Ley de Puertos 24.093, de 1992.

A pesar de esta postergación, las diversas gestiones que se sucedieron en el Gobierno de la Ciudad han ido incorporando crecientemente la temática del puerto dentro de su agenda. Entre otros hitos podemos mencionar los trabajos realizados en el marco del Consejo del Plan Urbano Ambiental (GCBA, 2001); en el Programa de Desarrollo Económico Territorial de la Secretaría de Desarrollo Económico (Gorenstein, 2002; Domínguez Roca y Ciccolella, 2002); y más recientemente en el Consejo de Planeamiento Estratégico (GCBA, 2013a y 2013b). Estas preocupaciones también han sido abordadas por asociaciones profesionales como el Centro Argentino de Ingenieros y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CAI-CPAU, 2014).

### Los conflictos por el uso del suelo

La competencia por el uso del suelo entre las actividades portuarias o vinculadas con el puerto y las otras actividades urbanas ocurre en muchas ciudades del mundo, especialmente en aquellas donde existe un antiguo puerto localizado junto al área central de la ciudad. Con frecuencia, el traslado de las actividades portuarias hacia aguas más profundas es lo que genera la oportunidad para asignar nuevos usos a los espacios portuarios desafectados. En el caso de Buenos Aires no hay acuerdo sobre la posibilidad y conveniencia de una relocalización semejante en el corto o mediano plazo. Muchos expertos consideran inviable dicho traslado (Abramian, 2013; Vecslir, 2015), aunque otras voces se han pronunciado en sentido opuesto (Zuidwijk, 2015; Petrelli, 2015).

Esta competencia por el suelo entre el puerto y otras actividades urbanas no se dirime por medio de mecanismos *puros* de mercado, dado que las tierras portuarias son propiedad del Estado Nacional y están asignadas de manera exclusiva al uso portuario por la normativa urbanística de la Ciudad. Cualquier cambio de uso del espacio portuario requiere decisiones políticas del Estado Nacional y la Legislatura de la Ciudad.

En Buenos Aires, el conflicto por el uso del suelo tuvo hasta ahora su expresión más visible en el caso de Puerto Madero, aunque otras áreas también han sido objeto de proyectos inmobiliarios, no concretados hasta ahora.

El desarrollo de Puerto Madero restó al puerto de Buenos Aires un área que tenía escasa actividad y cuyas instalaciones eran obsoletas con relación a los requerimientos actuales de las operaciones portuarias. Aún así, el lanzamiento del proyecto en 1989 generó resistencias en sectores vinculados a la actividad portuaria. La negociación posterior permitió prolongar por algunos años el uso portuario en el Dique IV, mientras los demás eran desafectados. Por otra parte, las críticas mencionadas también pudieron interpretarse como un modo indirecto de presionar para la sanción de una nueva Ley de Puertos, efectuada en 1992 (Garay, 2007:76 y 82, nota 14; Domínguez Roca, 1992:198)

El éxito de Puerto Madero incentivó la generación de otros proyectos urbanos en diversas áreas del puerto de Buenos Aires o en sus inmediaciones<sup>10</sup>. Entre tales áreas se pueden mencionar las de Retiro, Dársena Norte, Areneras e Isla Demarchi. Cabe destacar que los proyectos inmobiliarios para estas áreas fueron presentados desde el Estado Nacional bajo gobiernos de distinto signo político, desde 1993 (primera versión del Proyecto Retiro) hasta 2012 (proyecto de Polo Audiovisual en la Isla Demarchi), a menudo en relación directa con inversores privados. La participación de los gobiernos locales (de la Ciudad) ha sido en general secundaria, ya sea planteando objeciones a los proyectos o acompañándolos<sup>11</sup>. En cualquier caso, cada una de estas iniciativas requeriría, para llevarse a cabo, contar con la aprobación de la Legislatura local. Esto dependería de algún acuerdo entre los gobiernos nacional y local. Hasta ahora ninguno de estos grandes proyectos sobre tierras portuarias ha llegado a ser aprobado oficialmente, pero las áreas de referencia vuelven a ser objeto de propuestas y discusiones de manera recurrente. En este sentido, la transferencia definitiva del dominio y administración del puerto a la Ciudad sería una condición necesaria para dar un marco de racionalidad, previsibilidad y transparencia a las decisiones sobre el uso y apropiación de los espacios portuarios, más allá de las mayorías políticas circunstanciales.

### Los conflictos por el flujo de vehículos de carga con origen o destino en el puerto

La circulación de camiones pesados por las calles de la ciudad genera un conjunto de efectos negativos: congestión del tránsito, accidentes, destrucción de pavimentos, afectación de inmuebles por las vibraciones, altos niveles de ruido, contaminación del aire, etc. Una parte de ese tránsito pesado está vinculada a la actividad portuaria.

Algunos trabajos han intentado cuantificar la participación de los vehículos con origen o destino en el puerto sobre el total del tránsito de cargas en distintos lugares de la ciudad (Domínguez Roca, 2003; Universidad Tecnológica Nacional, 2010)

Por otra parte, la problemática de los accesos terrestres al puerto no puede verse solamente como un impacto del puerto sobre la ciudad: también es un condicionante para el desarrollo de la propia actividad portuaria<sup>12</sup>. En este sentido, la resolución de esta problemática es de interés tanto para el puerto como para la ciudad.

Entre los trabajos que analizan la problemática de los accesos viales y ferroviarios al puerto de Buenos Aires y formulan propuestas al respecto cabe mencionar los de Carretero y Basadona (2013), AGP (2005, 2009), Basadona (2001) y Cossetini (1999).

### Las propuestas para la relación entre el puerto y la ciudad

La problemática de la *relación puerto-ciudad* ha venido ocupando un lugar creciente en los planes y otros documentos producidos en las últimas décadas, tanto *desde la ciudad* (GCBA, 2001, 2008, 2013a, 2013b) como *desde el puerto* (AGP 2001, 2005, 2009).

10. Este tipo de propuestas no se restringe a los espacios portuarios y peri-portuarios: toda gran extensión de tierras públicas situadas en zonas de alto valor inmobiliario puede ser de interés para un gran proyecto urbano. Cabe recordar el proyecto de mudar las actividades del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires a una isla artificial en el Río de la Plata (la *Aeroisla*) liberando los terrenos del actual aeropuerto para usos residenciales y terciarios; y los proyectos para los terrenos ferroviarios ubicados en los barrios de Palermo, Caballito y Liniers, que recientemente fueron objeto de sendos concursos de ideas (Domínguez Roca, 2013)

11. La excepción a esto sería, precisamente, el proyecto Puerto Madero, donde la iniciativa habría surgido inicialmente de los ámbitos de Planeamiento de la MCBA (aún cuando la Ciudad no era jurídicamente autónoma en ese momento) y luego fue asumida por el Poder Ejecutivo Nacional.

12. En este trabajo no abordamos el tema de los accesos acuáticos, a pesar de su relevancia y complejidad en el caso del puerto de Buenos Aires, por considerar que no está vinculado de manera directa con la relación puerto-ciudad, aunque sí lo está de manera indirecta (dado que la escala de los buques incide en la actividad).

Los contenidos de estos numerosos y diversos documentos merecerían un análisis detallado y sistemático. A partir de una primera lectura de los mismos, podríamos sostener que en los últimos años ha ido tomando forma cierta convergencia en torno a algunas ideas que podríamos sintetizar en los siguientes términos:

- » Las actividades vinculadas con el puerto son importantes para la vida económica de la ciudad<sup>13</sup>;
- » En el corto plazo no se vislumbran posibilidades de trasladar las actividades del puerto de Buenos Aires a otras localizaciones;
- » Es necesario mejorar los accesos terrestres al puerto (ferroviarios y viales), tanto para reducir los impactos negativos del tránsito de vehículos de carga en el espacio urbano como para aumentar la eficiencia de las actividades portuarias;
- » Es necesario definir un marco institucional claro y previsible para la actividad del puerto y su relación con la ciudad; este marco requeriría la transferencia de la plena jurisdicción sobre el espacio portuario a la Ciudad;
- » Las decisiones estratégicas con respecto al puerto y su relación con la ciudad requieren considerar el contexto de esta relación en diversas escalas geográficas: metropolitana, nacional, regional, global.

13. Según el Plan Maestro 2030 "los empleos directos de la actividad del Puerto de Buenos Aires fueron estimados en 21.000 y los directos e indirectos en más de 100.000" (AGP, 2005:78). El Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires del Consejo de Planeamiento Estratégico (GCBA, 2013b:32) asume la estimación de 20.000 empleos directos, tomada de AGP (2009).

A estos aparentes consensos se contraponen numerosos interrogantes que pueden plantearse cuando se *bajan* esas ideas generales a niveles de mayor concreción, como por ejemplo:

- » ¿Cuál es la contribución real de las actividades vinculadas con el puerto a la economía de la ciudad y del área metropolitana, en términos de producto bruto, empleo e ingresos fiscales?
- » ¿Qué roles podrán cumplir el puerto de Buenos Aires y los otros puertos de la región metropolitana (Dock Sud, La Plata, Zárate) en el futuro?
- » ¿Cuántas terminales de contenedores deben operar en el puerto de Buenos Aires, teniendo en cuenta sus condiciones de competitividad, su relación con la Ciudad y sus perspectivas futuras?
- » ¿Cuáles son las obras necesarias y prioritarias para mejorar los accesos ferroviarios y viales al puerto de Buenos Aires? ¿Quién y cómo debe financiarlas?
- » ¿Cuáles son los argumentos jurídicos que avalan la transferencia plena de la jurisdicción, el dominio y la administración del puerto a la Ciudad? ¿Debe constituirse la Sociedad Administradora del Puerto? ¿Cuál debe ser su composición? ¿De qué manera participará la población de la Ciudad en las decisiones sobre los espacios y actividades portuarios?

Estas preguntas pueden resultar útiles para plantear de una manera más sistemática algunos de los problemas y dilemas que se generan en la relación entre el puerto y la ciudad, para la investigación, las políticas públicas y la participación ciudadana.

## Bibliografía

### I. Una relación en permanente transformación

- » ALEMANY, Joan; BRUTTOMESSO, Rinio (coord.) (2011) *La ciudad portuaria del siglo XXI: nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad*. Venecia: RETE.
- » BIRD, James (1971) *Seaports and seaports terminals*. London: Hutchinson University Library.
- » BRUTTOMESSO, Rinio (ed.) (1993) *Waterfronts. A new frontier for cities on water*. Venecia: International Center Cities on Water.
- » FEDELE, Javier (2010) *Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje*. Tesis doctoral en Arquitectura y Urbanismo. Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya. <<http://www.tdx.cat/handle/10803/6073>>.
- » MEYER, Han (1999) *City and port. Transformation of port cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Book.
- » HANAPPE, P.; SAVY, M. (1981) *Industrial ports and the Kondratieff Cycle*. En: HOYLE, B.S.; PINDER, D.A. (eds). *Cityport industrialisation and regional development: spatial analysis and planning strategies*. Oxford, Pergamon, pp. 11-21.
- » HOYLE, Brian (1989) The port-city interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, vol. 20, nº 20, pp. 429-436.
- » HOYLE, Brian; PINDER, David; HUSAIN, Sohail (1988) *Revitalising the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment*. London: Belhaven Press.
- » KONDRATIEV, Nikolai (1984) *The Long Wave Cycle*. New York: Richardson & Snyder.
- » KNOX, Paul; AGNEW, John; MCCARTHY Linda (2008) *The geography of the world economy*. London: Hodder Education.
- » TOBAL CONESA, Cristòfol (1997) Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad. *Biblio 3w Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. II nº 24. Barcelona, Universidad de Barcelona. <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-24.htm>>

### II. Apuntes sobre la relación puerto-ciudad en Buenos Aires

- » ARGENTINA. ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E. (2001) *Puerto Buenos Aires. Plan Director. Marco general*. Buenos Aires: Administración General de Puertos, Sociedad del Estado.
- » ARGENTINA. ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E. (2005) *Plan Maestro 2030: Desarrollo del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Administración General de Puertos, Sociedad del Estado, enero 2005.
- » ARGENTINA. ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E. (2009) *Plan Maestro 2030: Desarrollo del Puerto de Buenos Aires, evaluación y actualización*. Buenos Aires: Administración General de Puertos, Sociedad del Estado, julio de 2009.

- » ARMERO SISTO, Carlos (editor) *Anuario portuario y marítimo*. Buenos Aires (varias ediciones)
- » BASADONNA, Juan (Dir.) (2001) Transporte de cargas en Ciudad de Buenos Aires y Región Metropolitana. Ordenamiento del sistema, [Estudios del] *Plan Urbano Ambiental*, vol. 15. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental, Buenos Aires.
- » CARRETERO, Roberto y BASADONNA, Juan (2013) Los accesos ferroviarios al Puerto de Buenos Aires y el Área Metropolitana, en Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Unidad de Coordinación del Plan Estratégico. Consejo de Planeamiento Estratégico (2013a) *Visiones Estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma, pp. 77-87.
- » COMISIÓN DE ÁREA METROPOLITANA CAI-CPAU (2014) [Centro Argentino de Ingenieros – Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo]. Dossier 02 Puertos. Buenos Aires, septiembre de 2014.
- » COSSETTINI, Gastón (1999) El transporte ferroviario de cargas. En GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES: *Plan Urbano Ambiental*. 4. *Estudio de transporte y circulación urbana*, pp 173-191.
- » CUENYA, Beatriz (2004) Grandes proyectos y teorías sobre la nueva política urbana en la era de la globalización. Reflexiones a partir de la experiencia de la ciudad de Buenos Aires, en CUENYA, Beatriz; FIDEL, Carlos y HERZER, Hilda (coords.) (2004) *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI, pp. 89-110.
- » CUENYA, Beatriz (2012) Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflictos de intereses. Notas sobre la experiencia argentina. En CUENYA, Beatriz; Pedro NOVAIS y Carlos VAINER (compiladores) (2012) *Grandes proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, pp. 27-66.
- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J. (1992) Sujetos sociales y reciclaje del espacio urbano: el caso de Puerto Madero, Buenos Aires, 1989/91, en *Boletim de Geografia Teorética* (Rio Claro, SP, Brasil), vol. 22, nº 43-44, pp. 194-199.
- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J. (1999) Dynamique urbaine et restructuration portuaire: le cas de Buenos Aires, en *CERUR. Notes de Recherche, Documents de travail, Études*, nº 8. Paris: Centre d'Études et de Recherches Urbaines et Régionales.
- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J. (2003) *Incidencia de la actividad portuaria en el espacio urbano: el caso del tránsito pesado en la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires*. Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras (inédita)
- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J (2005) Centralidad y políticas urbanas: reflexiones sobre el 'deterioro' y la 'rehabilitación', en *GEOUSP- Espaço e Tempo. Revista da pós-graduação em Geografia*. São Paulo: Uni versidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, novembro 2005, nº 18, pp. 213-232 [ISSN 1414-7416]
- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J. (2006) Contenedores y turistas: reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto a inicios del siglo XXI, en *Geografía, espacio y sociedad*, vol. 1, nº 1. Las Palmas: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, enero 2006. [Actualmente disponible en la página web de la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas: [http://www.aippyc.org/intranet/biblioteca\\_digital/GES-2005-17.pdf](http://www.aippyc.org/intranet/biblioteca_digital/GES-2005-17.pdf) ]
- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis Javier (2007) Urban reconversion and port uses, en LIERNUR, Jorge F. (editor) (2007) *Puerto Madero waterfront*. Munich-Berlin-London-New York: Harvard University Graduate School of Design – Prestel, pp. 48-60.

- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J. (2013) El debate sobre el uso de tierras públicas en la Ciudad de Buenos Aires. *14º Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Organizado por Unión Geográfica Internacional – Comité Nacional Perú. Lima, 8 al 12 de abril.
- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J.; ARIAS, Fernando (1997) Privatización y cambio tecnológico en el puerto de Buenos Aires: su impacto en el espacio urbano. *VI Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Actas. Buenos Aires, 17 al 21 marzo de 1997, CD
- » DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J.; CICOLELLA, Pablo (2002) Puerto de Buenos Aires: transformaciones recientes, situación actual y perspectivas. *Coyuntura Económica de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Desarrollo Económico, Centro de Estudios para el Desarrollo Económico Metropolitano, nº5, mayo de 2002, pp. 194-213. Disponible en [http://www.cedem.gov.ar/areas/hacienda/sis\\_estadistico/coyuntura\\_2002\\_0051.pdf](http://www.cedem.gov.ar/areas/hacienda/sis_estadistico/coyuntura_2002_0051.pdf)
- » FEDELE, Javier (2011a) *Puerto de Santa Fe: paisajes de una continua construcción*. Santa Fe: Ediciones UNL.
- » FEDELE, Javier (2011b) Puertos sin barcos. El espacio urbano en el proceso de reconversión de usos del área portuaria de Santa Fe. *AREA. Agenda de Reflexión en Arquitectura, Diseño y Urbanismo* Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, nº 11, octubre, pp. 37-53.
- » GARAY, Alfredo (2007) On the administration of urban projects; The lessons of Puerto Madero”, en LIERNUR, Jorge F. (editor) (2007) *Puerto Madero waterfront*. Munich-Berlin-London-New York: Harvard University Graduate School of Design – Prestel, pp. 74-83.
- » GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (1996) *Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*.
- » GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (2001) *Programa de Actuación Aeroparque-Puerto-Retiro. Informe final*. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- » GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (2008) *Ley 2930: Plan Urbano Ambiental*.
- » GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES. UNIDAD DE COORDINACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO (2013a) *Visiones estratégicas sobre el puerto de Buenos Aires*.
- » GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES. UNIDAD DE COORDINACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO (2013b) *Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires*.
- » GORELIK, Adrián (2007) The Puerto Madero competition and urban ideas in Buenos Aires in the 1980s, en LIERNUR, Jorge F. (editor) (2007) *Puerto Madero waterfront*. Munich-Berlin-London-New York: Harvard University Graduate School of Design – Prestel, pp. 62-73.
- » GORENSTEIN, Silvia (2002) *Tres estudios sobre la perspectiva institucional en el sector portuario. Análisis referencial para el Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma, Secretaría de Desarrollo Económico, Programa de Desarrollo Económico Territorial.

- » JAJAMOVICH, Guillermo (2012) De Parque España a Puerto Madero. Proyectos urbanos y gestión entre Argentina y España, en CUENYA, Beatriz; Pedro NOVAIS y Carlos VAINER (compiladores) (2012) *Grandes proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, pp. 119-144.
- » LEVILLIER, Roberto (1939) Conquista y organización del Tucumán, en LEVENE, Ricardo (Dir.) *Historia de la Nación Argentina*, vol. 3, pp. 241-278. Buenos Aires: El Ateneo.
- » LEVIN, Mirta (2012) Los grandes proyectos urbanos. La experiencia de la ciudad de Rosario, Argentina, en *Café de las Ciudades*, año 11, n° 119, septiembre < [http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes\\_119.htm](http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_119.htm) >
- » LIERNUR, Jorge F. (editor) (2007a) *Puerto Madero waterfront*. Munich-Berlin-London-New York: Harvard University Graduate School of Design – Prestel.
- » LIERNUR, Jorge F. (2007b) Puerto Madero: An Argentine History, en LIERNUR, Jorge F. (editor) (2007) *Puerto Madero waterfront*. Munich-Berlin-London-New York: Harvard University Graduate School of Design – Prestel, pp. 32-47.
- » NOVOA, Graciela (2005) Puerto Madero: un proyecto bisagra, en WELCH GUERRA, Max (2005) *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*. Buenos Aires: Biblos, pp. 203-233.
- » PETRELLI, Hernán (2015) ¿Año Nuevo, Puerto Nuevo? El fin de las concesiones portuarias y el futuro de Buenos Aires, en *Café de las Ciudades* (Buenos Aires), año 14, n° 146-147, diciembre 2014-enero 2015. < [http://www.cafedelasciudades.com.ar/politica\\_146.html](http://www.cafedelasciudades.com.ar/politica_146.html) >
- » SCOBIE, James (1986) *Buenos Aires, del centro a los barrios. 1870-1910*. Buenos Aires: Solar.
- » SHMIDT, Claudia (2007) The architecture of Puerto Madero in the 1990s, en LIERNUR, Jorge F. (editor) (2007) *Puerto Madero waterfront*. Munich-Berlin-London-New York: Harvard University Graduate School of Design – Prestel, pp. 84-103.
- » SILVESTRI, Graciela (1993) La ciudad y el río, en LIERNUR, Jorge Francisco y SILVESTRI, Graciela: *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*. Buenos Aires: Sudamericana, pp. 97-176.
- » SILVESTRI, Graciela y GORELIK, Adrián (1990) Réquiem para el puerto. El pensamiento urbano y las transformaciones de la ciudad, en *Punto de Vista. Revista de Cultura* (Buenos Aires), año XIII, n° 39, diciembre, pp. 17-25.
- » UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL. SECRETARÍA DE EXTENSIÓN UNIVERSITARIA. CENTRO TECNOLÓGICO DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (2010) *Informe técnico sobre tránsito de cargas en Avda. Ing. Huergo de la C.A.B.A.* Buenos Aires: Universidad Tecnológica Nacional.
- » VECSLIR, Oscar (2015) Gestión, infraestructura y logística: otra mirada sobre el futuro portuario de Buenos Aires, en *Café de las Ciudades* (Buenos Aires), año 14, n° 148, febrero 2015. Disponible en < [http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes\\_148.html#pn](http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_148.html#pn) >
- » ZUIDWIJK, Antonio (2015) Hay que estudiar el nivel de competencia, en *El Cronista* (Buenos Aires), Suplemento Transport & Cargo, 4 de febrero de 2015.

**Javier Fedele / ddrassaness@gmail.com**

Doctor Arquitecto, por la Universidad Politécnica de Catalunya (Barcelona). Investigador del Conicet. Profesor en Universidad Nacional del Litoral (Santa Fe, Argentina). Dicta seminarios de posgrado en Universidad Nacional de Rosario (Rosario, Argentina). Profesor invitado en posgrados en Universidades de Barcelona (UPC, UAB, España); Salvador (UFBA, Brasil); Zaragoza (UNIZAR, España); Santiago de Chile (PUC, Chile). Su trabajo se ubica en el campo de Historia y Cultura Urbana. Ha publicado tres libros y diversos artículos sobre la relación puerto-ciudad.

**Luis J. Domínguez Roca / luisdom@filo.uba.ar**

Licenciado y Profesor en Geografía (UBA), Magíster en Políticas Ambientales y Territoriales (UBA). Profesor Adjunto regular de Geografía Urbana en la Facultad de Filosofía y Letras (UBA). Profesor en la Maestría de Políticas Ambientales y Territoriales e investigador en el Instituto de Geografía de la misma Facultad, donde participa en los programas “Transporte y Territorio” y “Desarrollo Territorial y Estudios Metropolitanos”. Ha publicado varios trabajos sobre Políticas Urbanas y sobre la relación puerto-ciudad en Buenos Aires.