

Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990

Autor:
Massin, Thomas

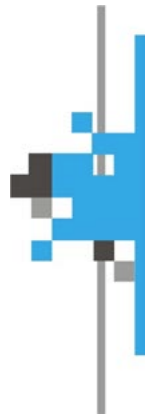
Revista:
Revista Transporte y Territorio

2015, 12, 48-69



Artículo

Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990



Thomas Massin

Centre de Recherche et de Documentation des Amériques, Université Paris 3, Francia / Instituto Superior de Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Recibido: 24 de octubre de 2014. Aceptado: 8 de diciembre de 2014.

Resumen

La reforma portuaria de 1992 ha permitido la reactivación de los puertos argentinos, específicamente en el litoral del bajo Paraná entre Buenos Aires y Rosario. Si la trayectoria de los puertos de estas dos metrópolis es bien conocida, no es el caso con respecto a los puertos de las ciudades medianas en su territorio intermedio. Así, el artículo propone estudiar las dinámicas espaciales, institucionales y funcionales de los procesos portuarios en este territorio, haciendo hincapié en dos escalas: el litoral metropolitano y la conurbación de Campana-Zárate. La hipótesis es que la estructuración litoral se realiza según un modelo original: las terminales portuarias, a la vez marítimas y fluviales, de las ciudades medianas del bajo Paraná son las más dinámicas y se especializan en tráficos *ricos*, tanto de importación como de exportación. Por lo tanto, estas ciudades portuarias se nutren de los procesos metropolitanos, pero también los estructuran como lugar de anclaje de los flujos globalizados. El primer objetivo es proponer una tipología minuciosa del centenar de terminales del litoral por medio de un Sistema de Información Geográfica (SIG). El segundo es presentar las relaciones entre los principales actores en los procesos portuarios. El caso de Campana-Zárate es muy revelador de estas a nivel municipal y varias visitas de campo y entrevistas han permitido entenderlas.

Palabras clave

Terminales portuarias
Argentina
Paraná
Territorio metropolitano
Actores portuarios

Abstract

Port dynamics of the Paraná metropolitan coast since 1990. The port reform of 1992 has made the recovery of Argentinean ports possible, specifically on the Paraná coast between Buenos Aires and Rosario. Although the trajectory of these two metropolitan ports is well known, it is not the case of the ports located in medium-sized cities in the interval. This article aims to study the port dynamics in this territory in its spatial, institutional and functional dimensions, focusing on two scales: the metropolitan coast and the urban center of Campana-Zárate. The hypothesis is that the coast structures itself around an original model: the port terminals of the coastal

Key words

Port terminals
Argentina
Paraná
Metropolitan territory
Port stakeholders

medium-sized cities are the most dynamic, both fluvial and maritime, and show a balanced traffic composition between imports and exports. Therefore, these port cities feed on metropolitan processes but also structure these processes as a place of anchoring the globalized flows. The first objective is to propose a fine typology of the hundred port terminals through a GIS. The second is to analyze the relationships between the major stakeholders in the port processes. The case of Campana-Zárate is very revealing of these relationships at a municipal scale. Several field visits and interviews have allowed us to understand them.

Palavras-chave

Terminais portuárias
Argentina
Paraná
Território metropolitano
Atores portuários

Introducción

Este artículo trata sobre los puertos del litoral metropolitano argentino, *espina dorsal* del sector industrial que ha articulado históricamente el desarrollo territorial del país, especialmente del territorio situado entre Buenos Aires y Rosario, que hoy agrupa 16 millones de habitantes y que genera más de la mitad del PBI nacional (Instituto de Gestión de Ciudades, 2012). Las características naturales y la planificación de los tramos río abajo a lo largo de 300 km del Paraná volvieron eficaces el transporte marítimo y fluvial de las producciones agrícolas e industriales de la pampa con barcos de ultramar, a partir del final del siglo XIX. De esta manera, sobre la orilla derecha se organizó tempranamente un sistema portuario metropolitano alrededor de los dos polos urbanos del AMBA¹ y de Rosario y de un conjunto de puertos secundarios que se localizaron en las ciudades medianas del litoral (Figura 1). Con la modernización y la construcción de nuevos muelles, después de la reforma portuaria de 1992, el litoral metropolitano cuenta hoy con un centenar de terminales que aseguran aproximadamente el 70% del tráfico portuario nacional. Este se compone del estuario común a los ríos Paraná y Uruguay, con los puertos de Buenos Aires y de La Plata (20% del tráfico) y de la costa fluvial del Paraná aguas arriba de Buenos Aires hasta Rosario (50% del tráfico) (Consejo Portuario Argentino, 2010).

La hipótesis que sostenemos en este artículo es que la dinámica portuaria de ese litoral está relacionada con los procesos metropolitanos y con las políticas liberales que se establecieron en la metrópolis a principio de los años noventa (Ciccolella, 1999; Torres, 2001; Prévôt-Schapira, 2001, 2002). Precisamente, desde esa fecha, suponemos que el criterio determinante para la localización de los puertos es la capacidad de un espacio para poner en relación, con la mayor eficiencia posible, las dos interfaces globalizadas, marítima y metropolitana. Esta relación es doble: los puertos se nutren de las ventajas comparativas del territorio metropolitano, construyéndolo y transformándolo (Veltz, 2009).

Si bien la literatura es abundante acerca de los puertos de Buenos Aires y Rosario (Guibert y Velut, 1998; Prévôt-Schapira, 2001; Arrese, 2002; Novoa, 2005; Forget, 2012), las descripciones detalladas del sistema portuario a escala nacional son escasas y antiguas (Denis, 1920; Ortiz, 1943; Vigarí 1979:357). Más específicamente, a excepción de los trabajos de Zuidwijk (2002), Foulquier (2007) y Forget (2012), hay pocos trabajos sobre las actividades portuarias en las ciudades medianas. Este artículo propone entonces tener en cuenta tres escalas para analizar las terminales portuarias del litoral: el litoral metropolitano, que considera el conjunto de los puertos del Río de la Plata y del litoral hasta Rosario; el corredor metropolitano, situado entre las áreas metropolitanas de Buenos Aires y Rosario y estructurado por la ruta 9, la línea férrea Mitre y la vía fluvial del Paraná; y la conurbación de Campana-Zárate, uno de los polos industriales y portuarios del litoral metropolitano (Figura 2).

1. El AMBA es el Área Metropolitana de Buenos Aires, cuya definición y límites son variables. Agrupa cerca de 14 millones de habitantes en una cuarentena de partidos. En general, se considera un radio de alrededor de 100 km desde el centro de la ciudad de Buenos Aires como el territorio septentrional del AMBA.

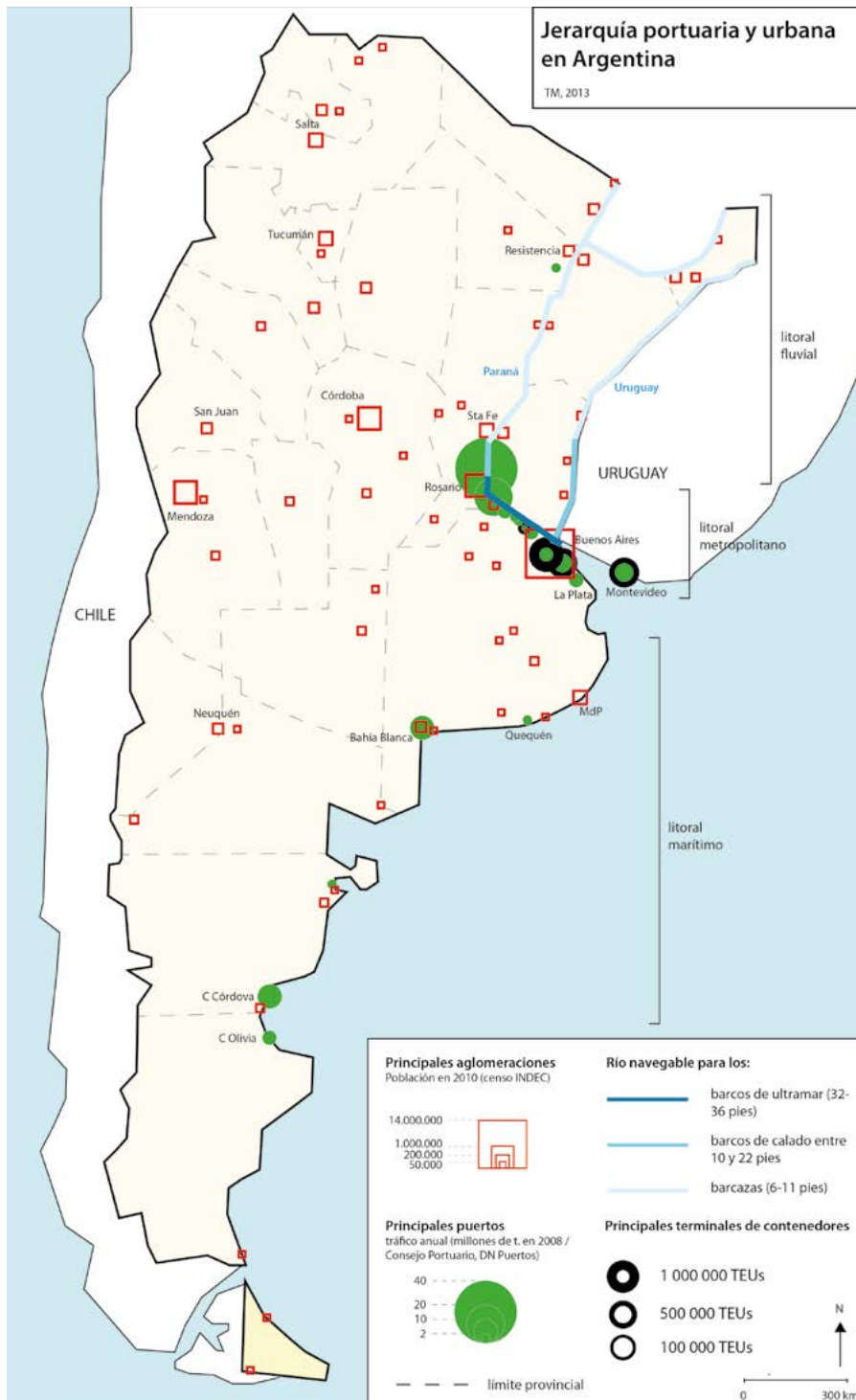
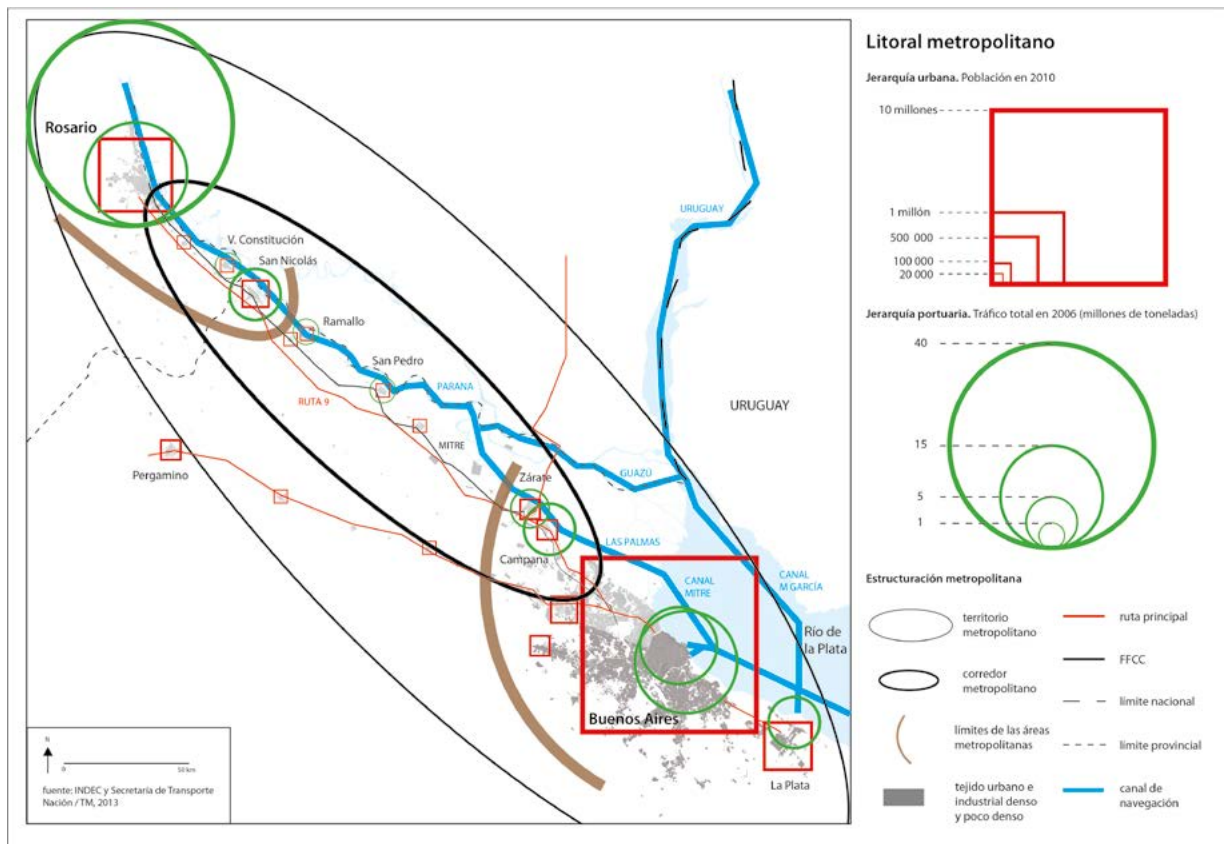


Figura 1. Jerarquía portuaria y urbana en Argentina. Fuente: T. Massin

Objetivos y métodos

Hablar de puerto, término que califica aquí un conjunto de instalaciones que sirven para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc., localizadas en una misma municipalidad, es poco eficaz. Por lo tanto proponemos trabajar sobre las terminales portuarias autónomas, donde cada una depende de sus propios modos de gestión, sus propietarios y sus actividades particulares. Esto permite estudiar a la vez las múltiples configuraciones portuarias existentes y la complejidad de los juegos de actores, dos grandes dimensiones de los procesos metropolitanos recientes.

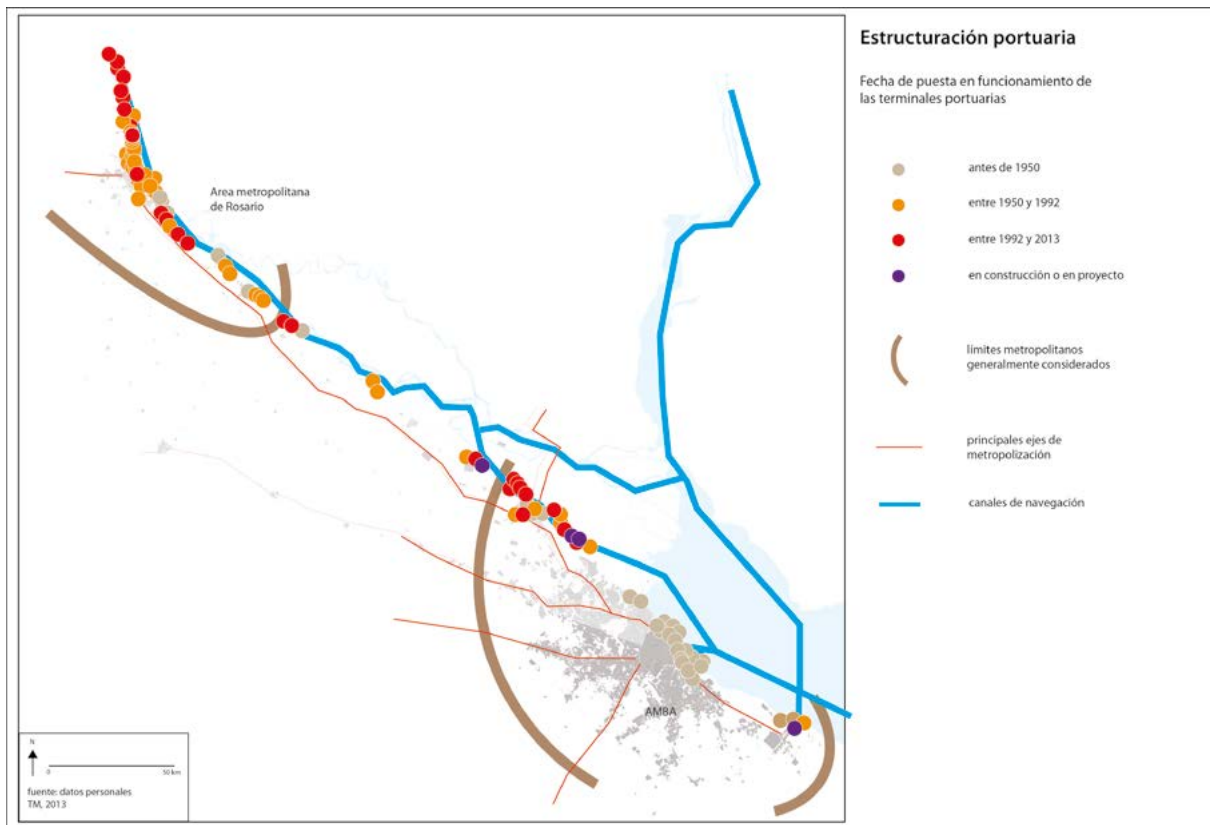


El primer objetivo es presentar una tipología de las terminales, que forman un conjunto impreciso y heterogéneo. Para esto se ha creado una base de datos georreferenciados, bajo la forma de un Sistema de Información Geográfica (SIG). Las fuentes utilizadas son una colección de planos del siglo XX a escala 1:50.000 y 1:100.000, consultados en el Instituto Geográfico Nacional y en varias bibliotecas municipales. Cuando se dispuso de estadísticas homogéneas y comparables, se añadieron datos sobre la actividad portuaria. Hemos encontrado estadísticas completas de la actividad para los años 1918 (Cámara Argentina de la Construcción, 2011), 1965, 1970, 1976, 1977, 1978 (Programa del Sector Transporte, 1979), 1981 (Chiozza, 1981) y de 2000 a 2008 (Dirección Nacional de Puertos, 2006; Consejo Portuario Argentino, 2010). Además, los puertos más importantes publican un anuario con algunos datos no exhaustivos (Global Ports, 2010, 2012, 2013). Esta base de datos fue utilizada en un SIG que permite la localización precisa de una centena de terminales portuarias ubicadas entre La Plata y Puerto General San Martín, en función de las fechas en que entraron en funcionamiento y el tipo de actividad que desarrollan.

Figura 2. El litoral metropolitano. Fuente: T. Massin

El segundo objetivo es identificar las relaciones entre los actores involucrados dentro de estos procesos portuarios. Optamos por enfocarnos en las terminales privadas en la zona de Campana-Zárate que hemos podido visitar. Este trabajo de campo se completó con una veintena de entrevistas, llevadas a cabo entre 2012 y 2014, con actores portuarios y responsables municipales, además de una revisión de los diarios locales y especializados (La Auténtica Defensa, El Debate, La Voz de Zárate, suplemento Comercio exterior de la Nación, entre otros).

El artículo se organiza en tres partes: primero propone un enfoque histórico sobre las transformaciones espaciales, institucionales y funcionales de la organización portuaria del litoral metropolitano. Segundo, presenta la conurbación de Campana-Zárate, que permite analizar, en una tercera parte, los roles de los actores portuarios, haciendo hincapié en el poder de las operadores portuarios privados en el marco de la metropolización.



Estructuración portuaria

Fecha de puesta en funcionamiento de las terminales portuarias

- antes de 1950
- entre 1950 y 1992
- entre 1992 y 2013
- en construcción o en proyecto
- límites metropolitanos generalmente considerados
- principales ejes de metropolización
- canales de navegación

Las tres grandes etapas de la organización espacial, institucional y funcional del sistema portuario

Figura 3. Estructuración portuaria. Fuente: T. Massin

Un recorte en tres períodos permite un análisis conjunto de tres dimensiones - organización espacial, esquema institucional, tipos de actividad - de las dinámicas portuarias del litoral metropolitano.

La organización espacial del litoral: de la ciudad-puerto a una ex portuarización

La Figura 3 indica la fecha de inicio de funcionamiento de las terminales según los tres períodos elegidos, sin que haya sido posible considerar las obras de modernización de las terminales.

La edad de oro del litoral y el modelo de ciudad-puerto

La apertura del Paraná a la navegación en 1852, combinada con la expansión de la red ferroviaria y una fuerte inmigración europea, forma parte del desarrollo económico del país. Rápidamente, el litoral río abajo y su *hinterland*, la pampa, se integran a la economía mundial a partir de la aparición de las fábricas frigoríficas y los puertos construidos principalmente con capitales ingleses. Al respecto, Carballo (2004:26) subraya que, si en 1880 solo cuatro puertos argentinos reciben los barcos de ultramar (Buenos Aires, Rosario, San Nicolás y Concepción), en 1890 son nueve, incluidas en particular las zonas de Campana, La Plata y Zárate y luego catorce en 1900, al contar, entre otros, con Bahía Blanca y Villa Constitución, gracias a los primeros dragados de los canales del río. El sistema portuario de la región tiene entonces un tráfico comparable al de Londres o Nueva York (Ducruet, 2012). Ese dinamismo prematuro del litoral se explica por las excelentes condiciones naturales (emplazamiento en agua profunda, ancho y tranquilidad del río, presencia de una barranca natural) y la proximidad de la pampa, caracterizada por ser una llanura agrícola muy productiva.

Las instalaciones portuarias de esta época se construyen, por lo tanto, en las ciudades (Buenos Aires, Rosario, Campana, Villa Constitución) o en sus alrededores directos (San Nicolás, Zárate). Asimismo aparece, de manera precoz, un encadenamiento de ciudades portuarias entre Buenos Aires y Rosario, conectadas a la red ferroviaria que une las dos metrópolis y que garantiza la gran mayoría de las exportaciones del país, el cabotaje y las conexiones fluviales de pasajeros entre ciudades. Este “excepcional encuentro de una vía fluvial-marítima y de una llanura natural y destacadamente fértil, que propicia las grandes culturas de granos y de oleaginosos, es el origen de la sorprendente prosperidad que conoció la Argentina de 1900 a 1930” (Gaignard, 1979).

Hegemonía de Buenos Aires, dinamismo de los puertos industriales y decadencia de los puertos comerciales

Después de los años treinta y del estancamiento industrial y portuario general del litoral, simbolizado por el cierre de los principales frigoríficos, las políticas impulsadas en los años cuarenta y cincuenta favorecen el establecimiento de las industrias pesadas, públicas y privadas, en las ciudades litorales: es el nacimiento del *eje fluvio-industrial* que une Buenos Aires a Rosario. Los casos ejemplares son las industrias química, papelera y sobre todo siderúrgica con la implantación de tres fábricas en Campana, Ramallo y Villa Constitución y de sus respectivos muelles para importar las materias primas y exportar los productos manufacturados. La mayoría de estas terminales industriales se sitúan en los bordes de las ciudades, en los límites del tejido urbano, que se extienden rápidamente a lo largo del siglo XX. Paralelamente, a partir de 1942, el sistema portuario comercial existente es estatizado con una política de centralización: el puerto de Buenos Aires toma una posición hegemónica respecto del resto del país (Forget, 2011). En 1956 se crea la Administración General de Puertos (AGP) y, en 1963, la Junta Nacional de Granos; los dos organismos van a imponer entonces la política portuaria de la Argentina. La primera recibe como patrimonio todos los puertos comerciales del país, unos sesenta aproximadamente, incluidos los cuatro más importantes; la segunda se apropia del monopolio de las embarcaciones de cereales. Pero esta gestión centralizada resulta poco eficaz, y la actividad de los puertos entra en decadencia y la flota fluvial nacional comienza a envejecer (Zuidwijk, 2002: 219), mientras que los camiones que circulan por la reciente red de rutas se vuelven el modo de transporte dominante. Además, el sistema portuario público no presta ninguna atención a las evoluciones mundiales, a pesar de la aparición de grandes graneleros de cereal en el Paraná (Forget, 2011:64).

Sin embargo, a finales de los años setenta, las regulaciones se flexibilizan y las autoridades permiten la construcción de terminales privadas dedicadas a los cereales en el norte de Rosario. Luego, la *contenerización* llega al país en los años ochenta. Finalmente, en 1992, una profunda reforma portuaria entra en vigencia en el marco de la instauración de políticas neoliberales del gobierno de Carlos Menem, dentro de un contexto global de cambios de régimen de los puertos en Sudamérica. Hoy el sistema portuario nacional asegura el 90% del comercio exterior argentino (C3T, 2013).

Desde 1992, (re)despliegue de los puertos privados en la costa metropolitana

Esta activación de los puertos privados se produce en el marco de una concentración sin precedentes de inversiones en construcción y emprendimientos que se pueden observar en la metrópolis (barrios cerrados, autopistas, parques industriales), lo cual tiene un impacto notorio en la reorganización espacial con la extensión del tejido urbano, la fragmentación territorial y el desarrollo de accesos rápidos de transporte vial (Ciccollella, 1999). Aunque en los pocos casos de terminales bajo concesión (Buenos Aires, Rosario, San Nicolás, Ramallo y Villa Constitución) los sitios portuarios originales son reactivados, se observa una transformación morfológica mayor: el conjunto de ciudades-puertos se convierte en un modelo de *ex portuarización*, en el cual, a imagen

de la *ex urbanización*, las terminales se sitúan fuera de la zona aglomerada, pero bajo influencia metropolitana directa (Soja, 2000; Ducruet, 2008; Monié, 2012). A lo largo del siglo XX, la localización de las terminales se ha hecho según un gradiente de distancia a los centros de las ciudades, en el marco “de un sorprendente proceso de extensión material” del área metropolitana (Carré, 2013:20).

Las transformaciones institucionales: descentralización y privatización

El proceso de reforma portuaria en América del Sur afecta primero a Chile al comienzo de los años ochenta, luego, diez años más tarde, a la Argentina y al resto de los países del continente. La ley de 1992 establece el marco legal de privatización de los servicios portuarios y de los regímenes de concesión de las infraestructuras. También dicta la disolución de la AGP² y de la descentralización de los puertos hacia las autoridades provinciales. Esta opera según dos modalidades. Por un lado, los pequeños puertos pasan a estar bajo la jurisdicción de las provincias que los solicitan; todas las provincias se acogen a esta legislación, salvo Formosa. Por otro lado, se crean seis puertos autónomos: Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Santa Fe, Rosario y Ushuaia. Cada uno de ellos es administrado por un organismo público compuesto por representantes de la provincia, de la municipalidad, de los operadores y de los empleados. De hecho, la reorganización se produce, en la mayoría de los casos, alrededor de concesiones cuya duración varía entre 20 y 30 años. Esta reforma abre la gestión de los puertos a los actores privados y a la competencia, y contribuye a la reactivación del instrumento portuario (Guibert y Velut, 1998:100).

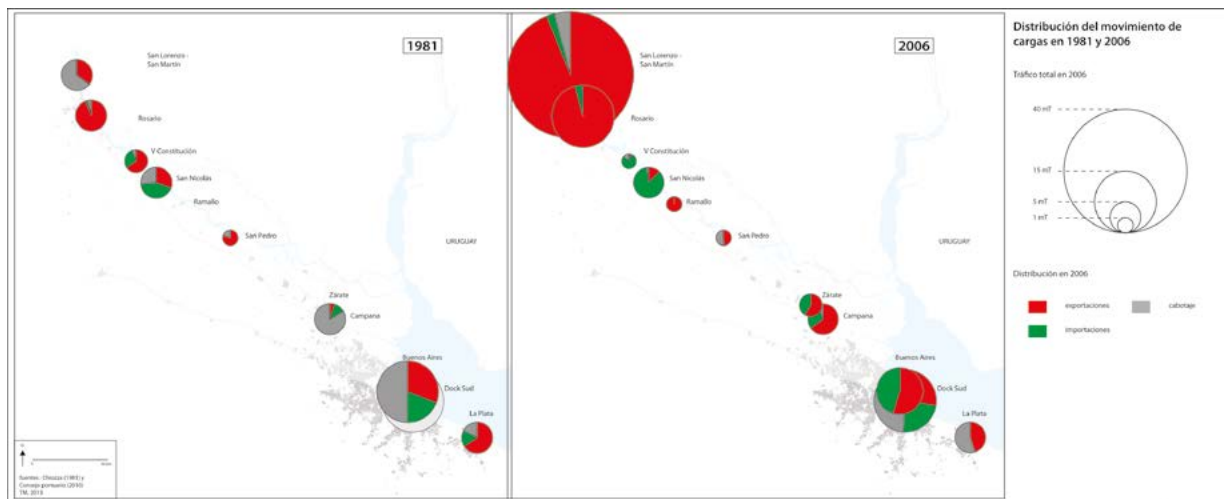
2. La disolución es en realidad una reorganización del organismo que conserva la responsabilidad de las concesiones del puerto de Buenos Aires.

Hoy se encuentran tres grandes tipos de modelo de gestión de puertos en la Argentina (Cuadro 1). En el modelo *landlord port*, la gestión y la prestación de servicio son garantizadas por los actores privados mientras que la propiedad y el control dependen de actores públicos: o del Estado federal por medio de la AGP en el caso de Buenos Aires (1), o del gobierno provincial en las otras terminales (2). En el modelo *private port*, los actores privados son propietarios de la infraestructura y aseguran ellos mismos los servicios portuarios (3).

Cuadro 1. Los diferentes tipos de gestión de puertos desde la reforma de 1992.

Fuente: T. Massin

Estatuto	Tipo	Ejemplo	Principales operadores
Ciudad de Buenos Aires			
AGP	(1)	Puerto Nuevo	Terminales Río de la Plata (T1 y T2)
			TPA (T3)
			APM Terminals (T4)
			BACTSSA – Hutchison (T5)
Provincia de Buenos Aires			
Delegación (3 en total)	(2)	Dock Sud	Unas 20 empresas: Exolgan, YPF, Shell, TAGSA...
		San Nicolás	Profertil, PAMSA, Ponal
Consorcio de gestión (5 en total)	(2)	Bahía Blanca	Cargill, Dreyfus, Toepfer, Profertil
		La Plata	TecPlata (ICTSI)
Terminal privado comercial	(3)	TZ (Zárate)	Murchison
		Tagsa (Campana)	Odfjell
Terminal privado industrial	(3)	Terminal Puerto Ramallo	Bunge
		Siderca (Campana)	Siderca
Provincia de Santa Fe			
Entes Administradores de la Provincia (4 en total)	(2)	Rosario (ENAPRO)	Terminal Puerto Rosario (T1 y T2)
Terminal privado	(3)	San Lorenzo – San Martín	Toepfer, Bunge, Cargill, Dreyfus, Noble, Vicentín
		Acindar (V. Constitución)	CASPORT SA



Pluralidad de actividades: los cinco polos portuarios

Para entender mejor la actividad portuaria, se aportan tres mapas (Figuras 4, 5 y 6) que permiten cruzar la localización, la actividad principal y el estatuto jurídico de las terminales portuarias. La ley de 1992 clasifica los puertos según tres criterios: el propietario (Estado Federal, Provincia, Municipalidad o particular); el uso (público o privado); el destino (comercial: vende sus servicios a terceros; industrial: uso recreativo o exclusivo del titular). Sin embargo, la carencia de informaciones precisas y la posibilidad de que un puerto pertenezca a varias categorías hacen que la clasificación sea poco eficaz. Por lo tanto, hemos adoptado una tipología propia, basada en lo que plantea Forget (2011: 65) y en el *Plan maestro y director* de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (2008) con diez categorías de actividad y cuatro categorías de estatuto: terminales bajo concesión, terminales industriales, terminales privadas y otras. Se distinguen entonces cinco polos portuarios, caracterizados por actividades que son a la vez complementarias y contrapuestas en sus usos, y que se rigen con estatutos heterogéneos.

Figura 4. Distribución del movimiento de cargas en 1981 y 2006. Fuente: T. Massin

Dos polos polifuncionales de tráfico rico

La metrópolis central: está compuesta por el polo Buenos Aires-Dock Sud con un tráfico de 28 millones de toneladas en 2006 y 16 terminales en concesión a lo largo de 10 km de costa. A finales de la década de 1980, se generaron nuevas actividades en esta zona gracias al transporte marítimo de gran tonelaje, como los buques portacontenedores y graneleros post-Panamax. Actualmente su actividad se ha diversificado, aunque con un predominio del transporte de contenedores e hidrocarburos. Como sucede en la mayoría de las ciudades de América del Sur, este polo responde al modelo de metrópolis marítima, que se caracteriza por el mantenimiento de las actividades y la existencia de conexiones portuarias, a pesar de la presión inmobiliaria que se da en los espacios urbanos (Ducruet, 2008).

La zona metropolitana norte de Buenos Aires: el encadenamiento portuario se centra en los partidos de Campana y Zárate, con un tráfico anual de 10 millones de toneladas y 18 terminales comerciales o industriales a lo largo de 40 km de costa. El tráfico en los puertos es diverso y está estrechamente vinculado con las actividades de la zona metropolitana (actividades logísticas e industriales de grupos líderes mundiales en su ámbito): Zárate es el puerto más importante del país para autos y para contenedores, mientras que Campana fue el primero en especializarse en actividades de granel. La actividad de hidrocarburos y productos químicos también es importante. Además, al igual que en el puerto de Buenos Aires, los movimientos de las terminales se distribuyen de manera relativamente uniforme entre importaciones y exportaciones.

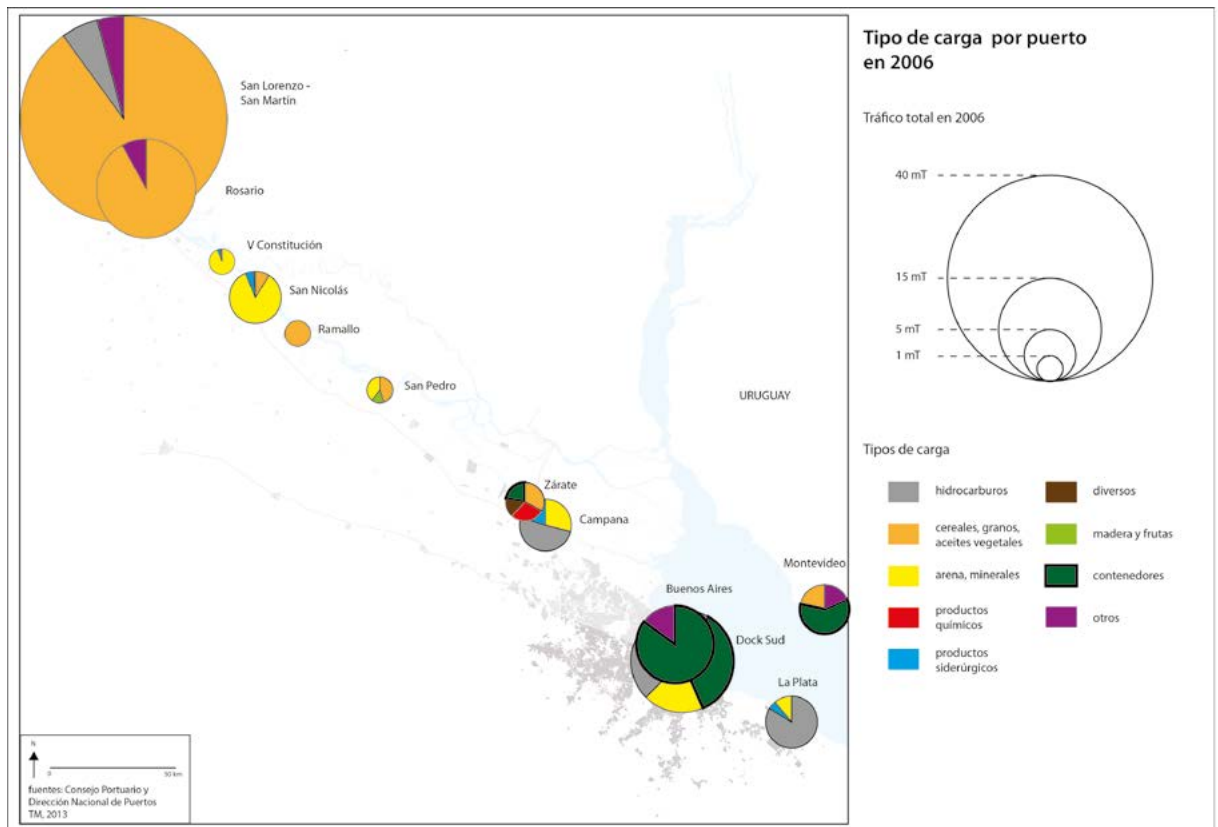


Figura 5. Tipo de carga por puerto en 2006. Fuente: T. Massin

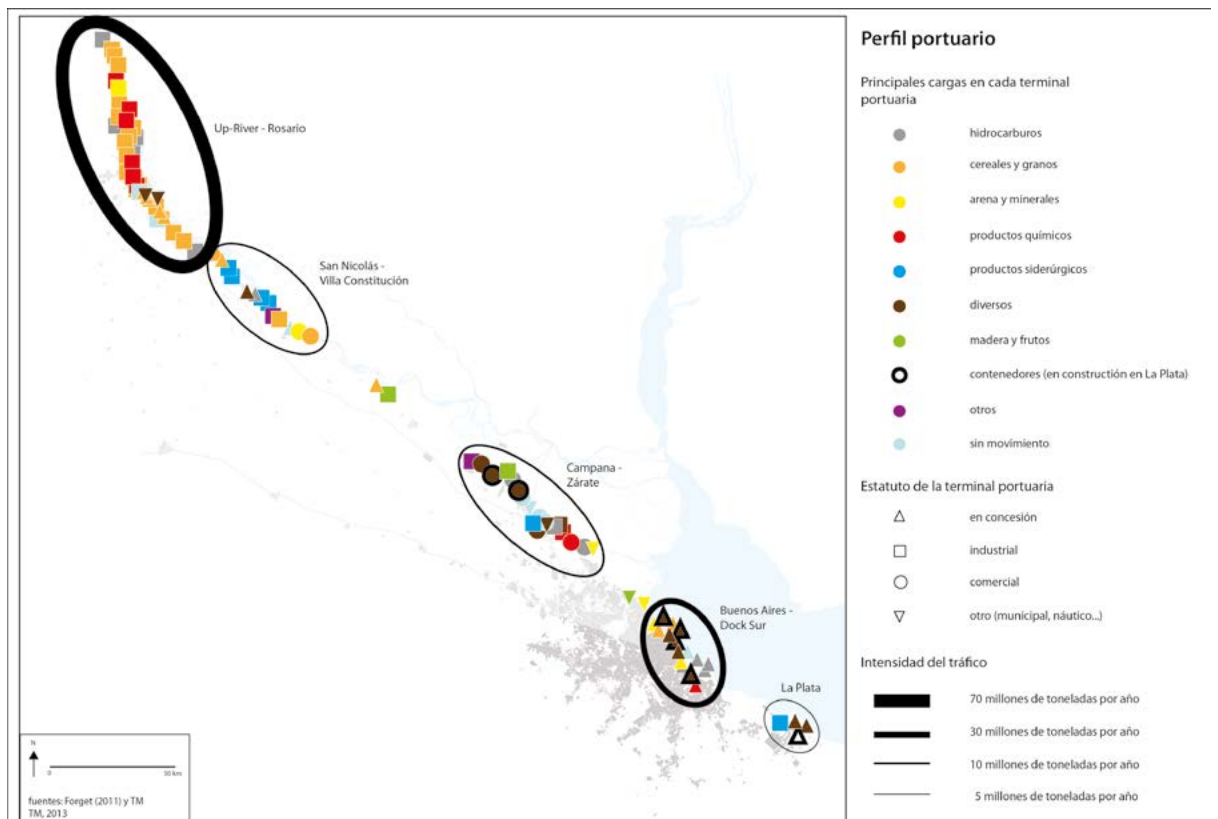


Figura 6. Perfil portuario. Fuente: T. Massin

Dos periferias portuarias de tráfico industrial y de materias primas

La periferia metropolitana sur de Buenos Aires: comprende el puerto de La Plata-Ensenada-Berisso, el más cercano al estuario de la Plata y del océano: es un polo portuario petroquímico con varias terminales en concesión y un tráfico anual de 5 millones de toneladas. Se caracteriza por la diversificación y tiene las condiciones para convertirse en el segundo puerto más grande de contenedores del país, antes de Zárate y después de Buenos Aires: Tecplata, en construcción, movilizará 150.000 contenedores al año en una primera etapa y, luego, 300.000.

La periferia sur de Rosario: en esta zona se ubica el polo San Nicolás-Villa Constitución-Ramallo con un tráfico de 9 millones de toneladas, 14 terminales y 45 km de costa. Las actividades están tradicionalmente asociadas con el mineral, la arena y la siderurgia, con cuatro terminales industriales marcadas por una proporción significativa de importaciones. Hay que destacar que fue una zona privilegiada para las inversiones industriales y portuarias del Estado en los años cincuenta, lo que explica la fuerte presencia de terminales industriales y concesionadas. Además, el tráfico de cereales ocupa un lugar cada vez más importante, ya que los grandes grupos del grano van instalando poco a poco sus instalaciones en el sur de Rosario.

La cadena de instalaciones agroexportadoras

Estas instalaciones se ubican en el polo que se extiende de Rosario a San Lorenzo-Puerto General San Martín, llamado *Up River*. Es la principal zona portuaria del país en toneladas con un tráfico de 65 millones de toneladas por año, mayoritariamente exportados, que se divide en 36 terminales, privadas o en concesión, a lo largo de 40 km. Es también el complejo de trituración de soja más grande del mundo.

Síntesis: un modelo original

Este estudio sobre las terminales del litoral del Paraná proporciona algunas conclusiones generales acerca del aparato portuario metropolitano.

En primer lugar, hay que destacar el dinamismo del litoral metropolitano comparado con los otros dos litorales. El litoral marítimo de la costa atlántica representa aproximadamente el 30% del tráfico de mercancías a nivel nacional, cifra estable desde 1980. A su vez, el litoral fluvial del Paraná y del Uruguay, imposible de navegar con los buques de ultramar, asegura menos del 1% del tráfico, frente al 30% en 1918. Por lo tanto, se ha producido una inversión del tráfico fluvial en beneficio del litoral marítimo entre 1918 y la década del ochenta. En cuanto al litoral metropolitano, desde 1918 el volumen de la actividad es cada vez mayor y estable en proporción del total nacional, con los dos tercios de la actividad portuaria del país. Sin embargo, existe una gran disparidad entre la actividad del estuario, que ha pasado de representar el 41% de la actividad nacional en 1918 al 20% en 2008, y la del Paraná inferior, del 18% al 51%, que es la zona más dinámica hoy en día (Cuadro 2).

En segundo lugar, se trata de un patrón que es a la vez clásico y original. Clásico, ya que la metropolización de las actividades es la tendencia en las metrópolis portuarias mundiales. Original, porque el modelo *anyport*³ (Bird, 1963) se aplica a la gran mayoría de los puertos mundiales con una lógica de localización de las instalaciones aguas abajo, más cerca del mar (Brocard y Lecoquierre, 1995; Ducruet, 2005 y 2008). En el caso del litoral argentino, las actividades se deslizan río arriba. Esta organización espacial, nacida a finales del siglo XIX, ha permitido de manera eficiente las exportaciones de materias primas sobre las cuales se ha construido el país. Con la

3. *Anyport* es un modelo que describe las etapas de la evolución técnica y espacial de las infraestructuras portuarias: desde el puerto inicial ligado al centro urbano, el desarrollo de los muelles es el resultado de la evolución de la tecnología marítima y de la mejora de la manutención. En paralelo, las nuevas instalaciones portuarias se construyen cada vez más lejos del centro de la ciudad para escapar de las presiones inmobiliarias y para aprovechar un calado máximo.

Cuadro 2. Tráfico portuario por litoral. Fuentes: Programa del Sector Transporte (1979), Chiozza (1981), Consejo Portuario Argentino (2010), Cámara Argentina de la Construcción (2011). Nota: A: tráfico portuario anual en millones de toneladas / B: porcentaje del tráfico portuario nacional

	1918		1965		1981		2000		2008	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Litoral marítimo	0,3	2,0%	14,2	19,0%	25,6	28,3%	40,8	32,0%	48,2	28,7%
Litoral fluvial	4,3	30,4%	8,4	11,3%	5,5	6,1%	5,2	4,1%	1,1	0,7%
Litoral metropolitano	9,6	67,6%	52,1	69,7%	59,2	65,6%	81,3	63,9%	118,7	70,7%
estuario Río de la Plata	7,1	41,2%	36,5	48,9%	30,8	34,1%	25,5	20,1%	33,1	19,5%
bajo Paraná	2,5	17,6%	15,6	20,9%	28,4	31,5%	55,8	43,8%	85,6	51,0%
Total nacional	14,2	100%	74,7	100%	90,3	100%	127,3	100%	168,0	100%

reorganización portuaria de 1992, los actores portuarios privados pudieron poner un gran número de terminales al mismo nivel que los otros puertos mundiales, con instalaciones de embarque y desembarque eficientes y conectadas a las redes globalizadas que apoyan las actividades industriales metropolitanas y que compiten con el puerto de Buenos Aires (Forget, 2011:66).

Esta organización se observa en la ubicación de las actividades de contenedores: solamente los puertos cerca del estuario (Zárate, La Plata, Buenos Aires y Montevideo en Uruguay) disponen de terminales equipadas para manejar grandes cantidades de contenedores. Hay una intensa rivalidad entre estos polos, y también con Santos en Brasil, por apropiarse del aumento del tráfico; así, los proyectos de nuevas terminales (Tecplata en La Plata, PTP en Zárate) o mejoramiento de las instalaciones (Exolgan en Buenos Aires, TZ y Delta Dock en Zárate) se multiplican.

Por último, como lo destaca Foulquier (2001:163), las terminales portuarias de exportación de granel y de granos del *Up River* desempeñan un papel menor en la estructuración de la zona metropolitana de Rosario. En cambio, muy cerca del Río de la Plata, las terminales multifuncionales y especializadas en el tráfico *rico* (carga general, contenedores, *roll on / roll off*), tanto de importación como de exportación, estructuran los procesos metropolitanos, como sitios de anclaje de los flujos globalizados. Ahora bien, estas terminales suelen ser comerciales y, por lo tanto, no están sujetas a la regulación de las autoridades públicas. Más adelante se plantea un estudio de los actores involucrados.

La conurbación de Campana-Zárate

La elección de un estudio más detallado de las terminales privadas se ha centrado en el polo industrial y portuario de Campana-Zárate, por su dinamismo y su posición en el frente metropolitano del AMBA.

Un polo industrial y portuario privado en crecimiento

Las dos ciudades de Campana-Zárate, separadas por una distancia de diez kilómetros entre sí, suman una población cercana a las 200.000 personas y forman uno de los grandes centros productivos e industriales del país (Donato, 2007) (Figuras 7 y 8). A pesar de esta importancia, la literatura sobre la conurbación es escasa, salvo los

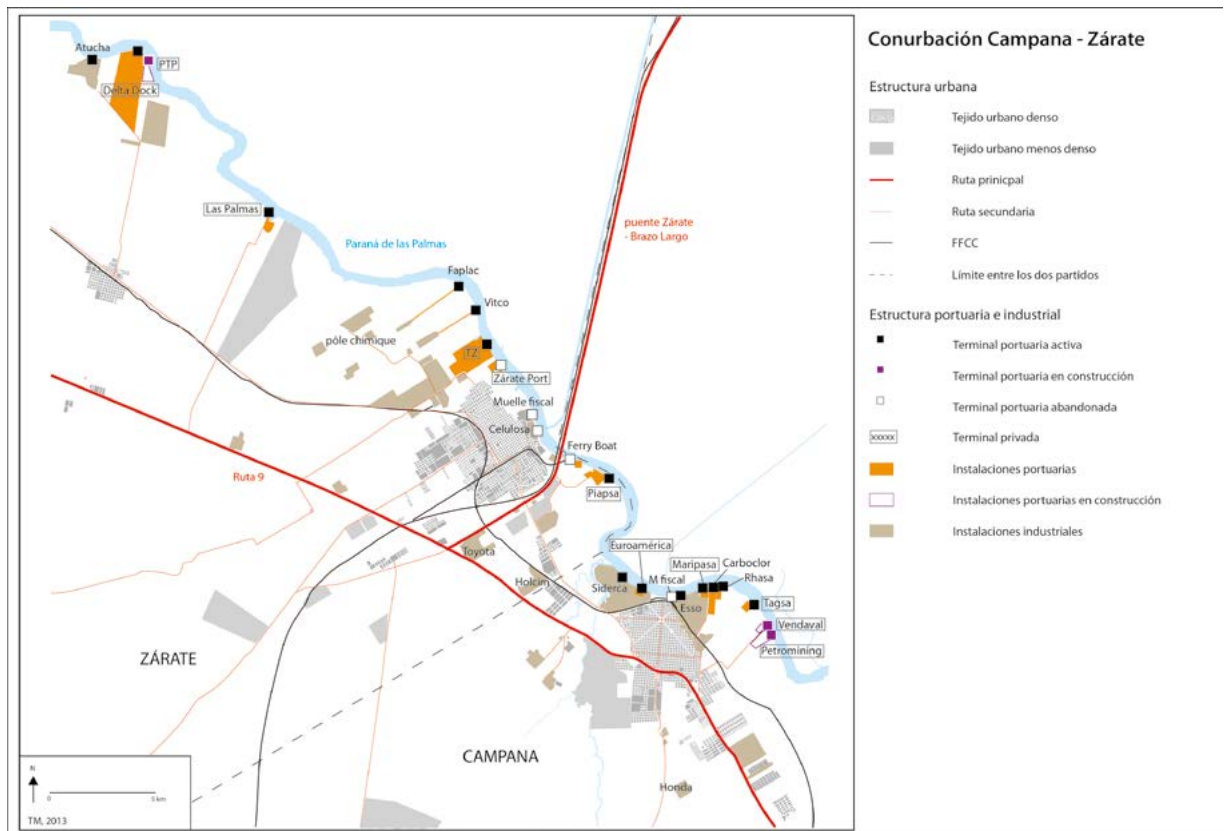


Figura 7. Conurbación de Campana-Zárate. Fuente: T. Massin



Figura 8. Litoral portuario del Paraná en Zárate. Fuente: A. Martín, 2009

trabajos de Carballo (2004), Barenboim (2011) y Carriquiriborde (2012) que destacan el peso de las actividades siderúrgicas, químicas, automovilísticas y logísticas, cuyo desarrollo ha gravitado alrededor de las actividades portuarias. Actualmente estas tienen lugar en:

- » Terminales industriales (Faplac, Siderca, Esso, Rhasa, Carbochlor), todas construidas antes de 1980, salvo Faplac; dos están en construcción (Vandaval y Petrominig).
- » Terminales comerciales (*service ports*) de granel de todo tipo (Delta Dock, Piapsa, Euroamerica, Maripasa), contenedores (TZ), automóviles (TZ, Delta Dock), granos (Las Palmas) y petroquímicos (Vitco, Tagsa), más una en construcción (PTP).

También se destaca la presencia de cinco terminales abandonadas y terrenos baldíos portuarios, que son la evidencia de procesos profundos de reconversión. Se trata de puertos públicos de principios del siglo XX que ya no funcionan desde hace décadas (Muelle Fiscal de Zárate, Muelle Fiscal de Campana, FerryBoat) o puertos privados más recientes que han sido abandonados (Zárate Puerto, Celulosa).

Ventajas en relación con Buenos Aires

El argumento generalmente sostenido para explicar este dinamismo es la disponibilidad de grandes predios baratos, a diferencia de la situación en Buenos Aires donde las terminales portuarias están encerradas entre el Río de la Plata y la ciudad densa. Así, Foulquier (2001:156) señala que el puerto de Buenos Aires sufre de una falta de espacio y que se han formulado varios proyectos de expansión. Sin embargo, varios obstáculos lo han hecho fracasar: legal, debido a su estatuto mixto y complejo; político, como puerto histórico de la capital del país; y financiero. En Campana-Zárate, las terminales privadas están libres de la intervención de los poderes públicos, y la tierra está disponible y a precios de compra accesibles (entrevistas).

El espacio disponible también facilita la conexión con las infraestructuras viales y ferroviarias. En Buenos Aires, la congestión de las vías de acceso a las zonas portuarias es problemática y la conexión con la línea de ferrocarril Roca solo permite un vínculo con el sur de la provincia de Buenos Aires, mientras que casi el 75% de las exportaciones portuarias vienen de la parte norte (Forget, 2011:66; Zuidwijk, 2011). En cambio, las instalaciones de Campana-Zárate están conectadas a la línea del ferrocarril Mitre que proporciona una conexión con la parte norte del país. Los costos de transferencia y de transporte siguen siendo altos, pero tienen un verdadero potencial.

Las ventajas de la zona, en relación con los otros puertos del litoral metropolitano, se pueden resumir en el costo del servicio y las condiciones de acceso fluvial y terrestre, así como las oportunidades de expansión y modernización que ofrecen las instalaciones, necesarias a corto plazo (Llorente, 2010). Por último, se agrega otra dimensión: posee una situación metropolitana privilegiada. Veltz (2009:124) habla del “poder metropolitano” como resultado de la serie de “interacciones de base territorial”. En Campana-Zárate estas condiciones se manifiestan de la siguiente forma: una vieja tradición industrial, que ha producido una mano de obra abundante y bien formada; la presencia consolidada de grandes empresas mundiales, que a partir de finales del siglo XIX han utilizado los puertos para apoyar sus negocios; y un marco político y jurídico bastante flexible para el desarrollo de las actividades industriales. Además, esta zona se encuentra cerca del foco urbano de Buenos Aires.

El poder de los actores portuarios privados en un marco institucional débil

En este apartado, se aporta información más detallada sobre las once infraestructuras portuarias privadas del polo Campana y Zárate, todas construidas entre 1992 y 2014 (Cuadro 3). Se propone la siguiente tipología, basada en la propuesta de Forget (2012:218).

Cuadro 3. Las once terminales estudiadas. Fuentes: entrevistas, revista de prensa y <http://trade.nosis.com/>

Año de puesta en funcionamiento	Inversiones desde la puesta en funcionamiento (millones US \$)	Propietario	Facturación anual estimada (millones US \$)	Número de empleados	Principales actividades
1999	45	Arrebillaga (Argentina)	entre 5 y 20	50	granel
2001	15	Molinos Cañuelas / Nabili (Argentina)	entre 5 y 20	150	granel y granos
1996 (vehículos) 2001 (contenedores)	55	Murchison (90%, Argentina) y Cotia Trading (10%, Brasil)	entre 20 y 100	670 / 690	vehículos y contenedores
1992	-	Transportes Don Pedro (Brasil)	entre 5 y 20	90 / 100	granel sólido
1996	-	Transportes Don Pedro (Brasil)	-	-	granel sólido
1998	-	Odfjell (Noruega)	entre 5 y 10	50	granel líquido
1997 – 2010	-	capitales argentinos	entre 1 y 5	20	productos químicos
2014	15	Trafigura (Suiza)	-	-	combustibles
2014	-	Arenera Vendaval (Argentina)	-	-	arena
2014	30	PTP Group (Argentina)	-	-	granel líquido y contenedores

Los actores privados: constructores y operadores... y promotores inmobiliarios

Los actores portuarios se volvieron “actores metropolitanos de primer orden” (Prévôt-Schapira, 2001), desde un punto de vista tanto morfológico como económico-financiero.

En una dimensión morfológica, son promotores muy activos con proyectos portuarios modernos de tamaño medio. En la conurbación *fabrican* el espacio litoral metropolitano: nuestras estimaciones suman más de mil hectáreas de construcciones portuarias en total, es decir, entre un cuarto y un tercio de la superficie construida de la aglomeración (Massin, 2014). A estas actividades hay que agregar el rol del desarrollador inmobiliario con programas de alta gama. El ejemplo más notable es el Proyecto Zárate Chico, primera etapa del plan municipal de revitalización costera. Consiste en la construcción de viviendas, oficinas y un hotel en un predio de diez hectáreas con vista al río, en el sitio de una antigua planta de refrigeración rehabilitada para este proyecto específico. Uno de los dos desarrollistas más importantes es Servicios Portuarios, sociedad financiera argentina que se dedica a dos actividades principales: la gestión y operación de cinco terminales portuarias costeras y el desarrollo de proyectos inmobiliarios en Rosario, Villa Constitución y Zárate. Estas construcciones participan de la expansión periférica, en un contexto de cambios rápidos en el uso del suelo y una gran competencia por su control.

En la dimensión económico-financiera, estos actores están fuertemente conectados a las dinámicas de la globalización y desempeñan un papel importante en la economía metropolitana. Según lo permitido por la ley de 1992, los actores privados trabajan íntegramente el proyecto portuario: desde la compra de los terrenos para la construcción de terminales, pasando por las conexiones a las redes viales y ferroviarias, hasta el dragado de acceso a



Figura 9. Terminal Zárate.
Fuente: Institucional, 2010

los muelles. En la zona, el costo promedio de construcción y puesta en servicio de una terminal se estima entre 8 y 45 millones de dólares, frente a los 300 millones de dólares invertidos por Bunge para su complejo portuario y de trituración en Ramallo o los 200 a 400 millones para la construcción de la terminal de contenedores Tecplata en La Plata (revista de prensa). Es difícil brindar explicaciones específicas sobre la brecha en estas inversiones, pero sin duda se puede mencionar el precio de la tierra y una complejidad técnica menor. Por lo general, son los mismos actores quienes se encargan de la explotación de las terminales. En todo caso, son actores principalmente argentinos con capacidades financieras importantes, pero que no están entre los más poderosos de los grupos nacionales. Según nuestras estimaciones, las inversiones en construcción y agrandamiento de las terminales privadas llegan a 250 millones de dólares desde 2001 (Massin, 2014).

Se identifican tres perfiles de actores portuarios: el primero incluye empresas especializadas en la logística portuaria (TZ, PTP, Tagsa), el segundo en el transporte en general (Euroamerica, Maripasa) y el tercero en el negocio de granos (Las Palmas, Petromining).

En el primer grupo se destacan las instalaciones Terminal Zárate o TZ (Figura 9) que fueron construidas por el grupo argentino Murchison, especializado desde hace más de un siglo en las operaciones portuarias. En 1988, durante los debates en el Congreso de la Nación sobre la reforma portuaria, la empresa empieza a buscar un terreno “ubicado en el norte y fuera de Buenos Aires, cerca de una ciudad, pero no encerrada por ella” (entrevista). El grupo compra entonces un centenar de hectáreas en Zárate. El primer paso es la puesta en marcha de una terminal especializada para automóviles, y luego en 2001 de otra para contenedores. En la actualidad, estas dos terminales son las más dinámicas de la región. En 2011, 400.000 vehículos exportados y 400.000 importados (es decir el 90% del total de los vehículos importados en el país) pasaron por sus muelles, que pueden almacenar 50.000 vehículos. La parte para contenedores experimenta un movimiento de 150.000 TEU anuales y el *masterplan* prevé más de 500.000, en su mayoría para la exportación. En total, la superficie operativa alcanza 135 hectáreas más 35 hectáreas de almacenes que están directamente conectadas a la red del ferrocarril Mitre. La terminal Tagsa, construida en 1996 por Odfjell, una empresa noruega especializada en el transporte y almacenamiento de líquidos a granel que posee una docena de terminales en todo el mundo, incluida una en Dock Sud, y la terminal en construcción al norte de Zárate por el grupo de PTP presentan estrategias similares.

En el segundo grupo se tienen que mencionar la terminal Euroamerica, construida en 1992 por la empresa danesa Lauritzen, uno de los principales actores portuarios mundiales, y Maripasa, construida en 1996 por la empresa argentina arenera Lojda. Fueron compradas en 2007 por el grupo logístico argentino Transportes Don Pedro, que cuenta con una flota de 10.000 vehículos y 19 centros de distribución en el país, y que quiere garantizarse así el control total de la cadena logística.

Por último, en el tercer grupo se encuentran algunos de los competidores más *modestos* de las poderosas transnacionales del grano (ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus), que transformaron el litoral en el norte de Rosario y no han invertido en las terminales portuarias de la conurbación⁴ (Forget, 2011). Este es el caso de la terminal de Las Palmas, propiedad de Molinos Cañuelas, que pertenece a la familia Navilli, grupo argentino activo desde 1930 en el comercio de granos. También se debe nombrar la empresa Trafigura, bajo el nombre de Petromining, que está construyendo una nueva terminal de combustibles minerales de 60 ha. Es el tercer grupo más grande vinculado al negocio del petróleo, por debajo de Vitol y Glencore. La compañía está presente en América Latina con sus filiales Terminal Impala y Puma Energy, y su división de minería MiningGroup.

4. Sus instalaciones más cercanas se encuentran cien kilómetros aguas arriba, en Ramallo.

La debilidad y la falta de coordinación de los actores públicos

Se suele presentar las prácticas políticas de los distintos niveles de gobierno - Nación, provincias y municipios - divergentes en un marco general de inestabilidad institucional (Merklen, 2007:320). En el ámbito portuario, la falta de visión global e integrada es obvia. Desde la reforma de 1992, el país, de organización federal, cuenta con una Secretaría Federal de Transporte que depende, desde 2012, del Ministerio del Interior y Transporte. Tiene bajo su responsabilidad la AGP, la empresa pública que administra el puerto de Buenos Aires. Además, cuenta con una Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, organizada en tres direcciones nacionales: vías navegables, transporte fluvial y marítimo y puertos. Este ente tiene poca autoridad directa sobre las terminales, y mucho menos sobre las de estatuto privado.

En el ámbito provincial, la Subsecretaría de Actividades Portuarias depende del Ministerio Provincial de Producción, Ciencia y Tecnología. Está a cargo de los puertos provinciales, bajo dos formas de gestión: las delegaciones (Dock Sud, San Nicolás, Coronel Rosales) y los consorcios (Bahía Blanca, La Plata, Mar del Plata, Quequén, San Pedro). Sin embargo, no tiene poder de control sobre los puertos privados.

Los dos mil municipios del país se encuentran en el último nivel institucional y han sido poco estudiados, aunque aparecen como los actores clave y, al mismo tiempo, son los más débiles frente a los actores privados. En términos generales, el municipio tiene poderes institucionales y financieros muy limitados, otorgados por *su* provincia (Prud'homme, Kopp y Huntzinger, 2004). Entre sus competencias se encuentran el desarrollo económico, el ordenamiento territorial y la protección del medio ambiente. En los hechos, los municipios del territorio metropolitano a veces están acorralados entre los intereses económicos relacionados con la implementación / ubicación de industrias o de barrios cerrados y las dimensiones sociales y ambientales, que se tornan de importancia secundaria (Ríos, 2005; Massin, 2013).

La debilidad de las instituciones públicas se hace más grande por la ausencia de coordinación y visión general de las actividades portuarias y por la participación indirecta de otros actores. Este es el caso de la Prefectura Naval Argentina, que depende del Ministerio Federal de Seguridad. En una decisión del año 2000, impide que naveguen buques superiores a 230 m en el Canal Emilio Mitre y en consecuencia en el Paraná, mientras que se les permite atracar en los puertos de Buenos Aires y La Plata. Un



Figura 10. Baldío en el sitio de Zárate Port. Fuente: Nuestro Mar, 2009

segundo ejemplo se refiere a la Terminal Las Palmas, que tiene prevista, desde hace varios años, una expansión de sus muelles. Hasta ahora no se ha podido realizar por desacuerdos con su *vecino*, un barrio cerrado náutico, llamado Puerto Panal. Los propietarios y los residentes se opusieron a esta expansión, debido al ruido causado por el trabajo. Desde hace cuatro años el proyecto se encuentra estancado.

Los grupos portuarios privados no pueden prever ni tener en cuenta este tipo de acontecimientos y son muy críticos con esta falta de regulación (entrevistas). Pero realizar emprendimientos en un marco incierto e impredecible es recurrente en varios ámbitos en la Argentina, y los beneficios esperados están a menudo a la altura de estas circunstancias.

Las consecuencias de la actividad portuaria en las ciudades: no hay creación de urbanidad

El caso de los puertos responde a este patrón: mientras las dos municipalidades de Campana y Zárate no tienen ninguna secretaría o dirección que se dedique a la actividad portuaria, ambas promueven las instalaciones portuarias que operan en la zona a cambio de apoyo político. En efecto, la localización de terminales portuarias modernas les da una visibilidad y un dinamismo industrial comprobables. Por ejemplo, la Cámara de Servicios Portuarios y de Comercio Exterior de Campana y Zárate, activa desde hace diez años, trabaja en estrecha colaboración con los dos municipios y organiza el seminario anual *Polo Estratégico Portuario Campana Zárate*. En consecuencia, los conflictos entre actores hoy son débiles y los operadores portuarios privados tienen plena libertad para llevar a cabo sus proyectos; ni los municipios, que están tratando de sacar provecho de este impulso, sin poder controlarlo mucho, ni la sociedad civil, poco movilizadas sobre este tema, se oponen. Es una situación paradójica, ya que no hay creación de *urbanidad* que sea en los sitios portuarios antiguos que fueron abandonados o en las nuevas terminales en la periferia.

En cuanto a los sitios portuarios antiguos, la reforma de 1992 ha liberado muchos terrenos baldíos. En Buenos Aires (Puerto Madero) y en Rosario se realizaron proyectos urbanos e inmobiliarios de gran amplitud, con base en el modelo *waterfront revitalization*. Sin embargo, es común que en las ciudades más pequeñas no se hayan realizado emprendimientos de reciclaje urbano de los sitios históricos, lo que aceleró la deterioración de los tejidos lindantes a los puertos. Un ejemplo significativo es el que se observa en el baldío portuario de Puerto Zárate (construido originalmente sobre un baldío industrial), que quedó en abandono como resultado de la quiebra de la terminal en 2010 (Figura 10).

La construcción de nuevos sitios portuarios en la periferia también tiene impactos negativos en cuanto a la morfología, las circulaciones y la especialización funcional. De hecho, se han construido espacios *ex nihilo*, herméticos (acceso controlado, limitado a



Figura 11. Puerto de granos Villa Constitución. Fuente: T. Massin, 2012

los empleados), monofuncionales y de vocación puramente técnica. Están conectados directamente a la carretera o a las instalaciones industriales, sin conexión directa a la ciudad, excepto por algunos empleados que llegan a pie o en bicicleta por una carretera secundaria. Por lo tanto, estos dispositivos no permiten la diversidad, el intercambio y la *simultaneidad* (Lefebvre, 1968). En alguna medida, se trata de un retorno al funcionalismo, consecuencia del aislamiento de las otras funciones que tiene la ciudad, en contra de las teorías y prácticas actuales de la planificación que promueven el uso mixto y la dimensión humana de la ciudad (Gehl, 2013).

A estas dificultades de integración urbana, provocadas por este funcionamiento portuario, hay que agregar la ausencia de repercusiones económicas para las ciudades. En primer lugar, las actividades portuarias no generan una cantidad considerable de impuestos: el único impuesto que se aplica es la *Tasa por Inspección de Seguridad e Higiene*. Representa aproximadamente el 0,3% de los recursos financieros para cada uno de los municipios, es decir, menos de US \$ 100 mil para un presupuesto anual de aproximadamente US \$ 40 millones (estadísticas de la provincia de Buenos Aires). Por otro lado, a diferencia de las grandes industrias presentes en la zona, las instalaciones portuarias crean pocos puestos de trabajo. En nuestra muestra, el número promedio de empleados es de 100 por terminal (hasta 650 en TZ). Por ejemplo, la planta siderúrgica Siderca emplea a 4.300 empleados y Toyota u Honda alrededor de 1.000 empleados cada una. Finalmente, las instalaciones portuarias generan un tráfico denso de camiones que deteriora las infraestructuras viales de acceso a las terminales, cuya responsabilidad recae en los municipios (Figura 11). Estos tratan de involucrar a los actores portuarios privados para financiar el mantenimiento y la reparación de las rutas y, en varios casos, el propio operador portuario financia la infraestructura vial.

Conclusión

La hipótesis sobre la existencia de un vínculo entre las dinámicas portuarias y las dinámicas metropolitanas desde la década de los noventa se confirma en sus dimensiones espaciales, institucionales y funcionales. En efecto, durante veinte años, la privatización del sistema portuario que se hizo en el marco de políticas neoliberales ha transformado

en profundidad el litoral metropolitano. Esta transformación, especialmente la conurbación de Campana-Zárate, se ha realizado por medio de la construcción *ex nihilo* de un complejo portuario moderno capaz de recibir las nuevas formas de tráfico portuario mundial. Es la obra de empresas principalmente argentinas con inversiones relativamente bajas y proporciona una gran eficiencia logística que permite la inserción de la metrópolis en las redes portuarias y económicas globalizadas, pero plantea preguntas acerca de la planificación urbana en dos escalas. Primero, la estructuración del litoral se hace según una lógica propia de los actores privados, que tiende a formar un mosaico de enclaves a lo largo del Paraná sin mantener la continuidad fluvial. Además, constituye un cambio profundo de la urbanidad en estas ciudades construidas a finales del siglo XIX en el tríptico ferrocarril-industrias-puerto, que organizó todos los aspectos de la ciudad y de lo urbano. Se trata de una especie de tercer espacio productivo y logístico sin las limitaciones espaciales, infraestructurales y políticas de la Capital Federal. Por lo tanto, una visión y medidas políticas integrales son necesarias para articular el futuro del territorio metropolitano y del sistema portuario.

Bibliografía

- » ARRESE, Álvaro (2002) Buenos Aires y la ribera del Plata. En: Borthagaray, J.-M. (ed.). *El Río de la Plata como territorio*. Buenos Aires: Infinito, pp. 149-176.
- » BARENBOIM, Cintia (2011) Generación de alternativas para la producción de tierra urbana en el distrito de Campana, Buenos Aires – Argentina. *Revista Arquisur*, n°1, pp. 20-31.
- » BIRD, James (1963) *The major seaports of United Kingdom*. Londres: Hutchinson.
- » BROCARD, Madeleine y LECOQUIERRE, Bruno (1995) Le chorotype de l'estuaire européen. *Mappemonde*, n° 3. <<http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M395/ESTUAIRE.pdf>>
- » CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN (2011) *Infraestructura portuaria en Argentina, 1810-2010*.
- » CARBALLO, Cristina (2004) *Crecimiento y desigualdad urbana. Implicancias ambientales y territoriales. Campana, 1950-2000*. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- » CARRÉ, Marie-Noëlle (2013) *Gouverner la métropole par les déchets*. Tesis doctoral, Universidad París 3.
- » CARRQUIRIBORDE, Helena (2012) Industrie, ports et transformations territoriales dans la région métropolitaine de Buenos Aires: Zárate et Campana, continuités et nouvelles dynamiques. En: Tellier, L. y Vainer C. (ed.). *Métropoles des Amériques en mutation*. Québec: Presses de l'Université du Québec, pp. 78-101.
- » CHIOZZA, Elena (1981) *Atlas económico de la República Argentina*. Centro Editor de América Latina.
- » CICCOLELLA, Pablo (1999) Globalización y dualización en la Región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *Eure* vol. 25 n° 76, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 5-27.
- » CONSEJO PORTUARIO ARGENTINO (2010) *Estadísticas de puertos*. <<http://www.consejoportuario.com.ar/estadisticas.aspx>>
- » C3T - Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (2013) *Observatorio Nacional de Datos de Transporte*. <<http://ondat.fra.utn.edu.ar/>>
- » DENIS, Pierre (1920) *La République argentine*. París: A. Collin.
- » DIRECCIÓN NACIONAL DE PUERTOS (2006) *Movimiento total de mercaderías en puertos argentinos, 2000-2006*.
- » DONATO, Vicente (2007) Políticas públicas y localización industrial en Argentina. *Observatorio iberoamericano del desarrollo local y la economía social* n° 1, pp. 351-385.
- » DUCRUET, César (2005) Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial. *Mappemonde* n° 77. <<http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/arto5106.html>>
- » DUCRUET, César (2008) Typologie mondiale des relations ville-port. *Cybergeo: European Journal of Geography* doc. 417. <<http://cybergeo.revues.org/17332>>
- » DUCRUET, César (2012) Ports et routes maritimes dans le monde (1890-1925).

Mappemonde n° 106. <<http://mappemonde.mgm.fr/num34/lieux/lieux12201.html>>

- » FORGET, Marie (2011) *Le Paraná argentin, un fleuve du nouveau monde*. Tesis doctoral, Universidad Lyon 2.
- » FORGET, Marie (2012) Transport et recompositions urbano-portuaires sur le Paraná. Le cas de Rosario (Argentine). *L'espace géographique*, tomo 41 n° 3 pp. 210-222.
- » FOULQUIER, Éric (2001) *L'Uruguay et son insertion régionale: le rôle des ports dans la structuration des territoires*. Tesis doctoral, Universidad de Nantes.
- » FOULQUIER, Éric (2007) Le froid, les agrumes et la mer. Logiques de flux, logiques d'espace dans le bassin de la Plata. *Géographie, économie, société* vol. 9 n° 3.
- » GAINARD, Romain (1979) *L'Argentine*. París: Gallimard.
- » GEHL, Jan (2013) *Pour des villes à échelle humaine*. París: Ecosociété.
- » GLOBAL PORTS (2010) *Anuario Portuario y Marítimo*. Prefectura Naval Argentina.
- » GLOBAL PORTS (2012) *Anuario Portuario y Marítimo*. Prefectura Naval Argentina.
- » GLOBAL PORTS (2013) *Anuario Portuario y Marítimo*. Prefectura Naval Argentina.
- » GUIBERT, Martine y VELUT, Sébastien (1998) Retour au rivage: le littoral argentin dans les années. 1990. En: Musset, A. (coord.). *Les Littoraux latino-américains. Terres à découvrir*. París: IHEAL, pp. 99-113.
- » INSTITUTO DE GESTIÓN DE CIUDADES (2012) *Agenda Megaciudad*.
- » LEFEBVRE, Henri (1968) *Le droit à la ville*. París: Anthropos.
- » LLORENTE, Francisco (2010) *Un estudio sobre la competitividad del Puerto de Buenos Aires a finales del 2008*. Tesis de maestría, Universidad de San Andrés.
- » MASSIN, Thomas (2013) Deltas y metropolización. En: Kalesnik F., Vicari R. (coord.), *Delta del Paraná: Historia, presente y futuro*. Buenos Aires: UNESCO, pp. 47-51.
- » MASSIN, Thomas (2014) Dynamiques portuaires du littoral métropolitain du Paraná (Argentine) depuis 1990. *Congrès Devport*, 12-13 de junio 2014, Le Havre, Francia.
- » MERKELN, Denis (2007) L'action de l'Etat face aux classes populaires. En: Quattrocchi-Woisson D. (ed.). *L'Argentine après la débâcle. Itinéraire d'une recomposition inédite*. París: Houdiard, pp. 299-327.
- » MONIE, Frédéric y VASCONCELOS Flavia (2012) Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins* n°15. <<http://confins.revues.org/7685>>
- » NOVOA, Graciela (2005) Puerto Madero: un proyecto bisagra. En: Welch Guerra, M. (ed.). *Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes*. Buenos Aires: Biblos, pp. 203-233.
- » ORTIZ, Ricardo (1943) *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Losada.
- » PROGRAMA DEL SECTOR TRANSPORTE (1979) *Plan Nacional de Transporte: Plan de corto plazo*.
- » PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France (2001) Buenos Aires, métropolisation et

nouvel ordre politique. *Hérodote* n° 101, pp. 122-152. <<http://www.cairn.info/revue-herodote-2001-2-page-122.htm>>

- » PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France (2002) Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades. *Eure* vol. 28 n° 85, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 31-50.
- » PRUD'HOMME Rémy, KOPP Pierre y HUNTZINGER Hervé (2004) *Stronger Municipalities for Stronger Cities in Argentina*. Workingpaper, IADB.
- » RÍOS, Diego (2005) Planificación urbana privada y desastres de inundación: las urbanizaciones cerradas polderizadas en el municipio de Tigre, Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio* n°17.
- » SOJA, Edward (2000) *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: BasilBlackwell.
- » SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES (2008) *Plan maestro y director del sistema de navegación troncal. Visión estratégica y bases para su formulación en el río Paraná*. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Secretaría de Transporte, Buenos Aires, Argentina.
- » TORRES, Horacio (2001) Cambios territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *Eure* vol. 27 n° 80, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 33-56. <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=So250-71612001008000003&lng=es&nrm=iso&tlng=es>
- » VELTZ, Pierre (2009) *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. París: PUF.
- » VIGARIÉ, André (1979) *Ports de commerce et vie littorale*. París: Hachette.
- » ZUIDWIJK, Antonio (2002) Navegación y puertos argentinos en la Cuenca de la Plata. En: Borthagaray, J.M. (ed.). *El Río de la Plata como territorio*. Buenos Aires: Infinito, pp. 215-245.
- » ZUIDWIJK, Antonio (2011) Algunas reflexiones sobre nuestros puertos y cadenas logísticas para contenedores. *Conferencia en la Universidad Tres de Febrero*, Argentina.

Thomas Massin / tommassin@gmail.com

Licenciado en Geografía (Universidad Paris 1 Sorbonne) y máster en Urbanismo (Escuela de Sciences Po Paris). Doctorando en el Centre de Recherche et de Documentation des Amériques, Universidad París 3, Francia (CREDA-Paris 3) y en el Instituto Superior de Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Argentina (ISU-FADU-UBA).