

PERMEABILIDAD EN TERRITORIOS DE CONECTIVIDAD

MARIA JORGE

NOV 2023

La importancia creciente de los puertos en las cadenas de logística a escala mundial, sus flujos relacionales y vínculos que éstos entraman con el territorio a través de su conectividad multimodal, con el espacio urbano circundante y con otros espacios más alejados, atravesados y no integrados a las redes de circulación (Veltz, P, 1999) implican nuevas dinámicas e integraciones en territorios de conectividad.

Los puertos, dada su condición de localización abierta al resto del mundo, se constituyeron a través de la historia urbana en génesis del desarrollo de la ciudad que los alberga, y con la cual han construido y construyen, una red de interacciones dinámicas traducidas en formas y espacios urbanos.

El desarrollo de un puerto y consecuentemente de la ciudad portuaria ha dependido de una serie de oportunidades territoriales y geográficas y también de una amplia red de normativas y relaciones institucionales, comerciales y sociales sobre los recursos geográficos, infraestructurales, de organización económica y humana y relacional que tienen los territorios y los gobiernos.

Nos interesa analizar los procesos de permeabilidad del puerto con la ciudad, considerando la permeabilidad como la interacción e integración de actividades entre la ciudad y el puerto.

Puerto, de portus, latín, puerta, paso, al y desde el resto del mundo.

Articulación global local.

Puerto y foreland.

Puerto y hinterland.

Frontera

Distinta dinámica según distintos momentos de la economía política:

Sustitución de importaciones, proteccionismo, o

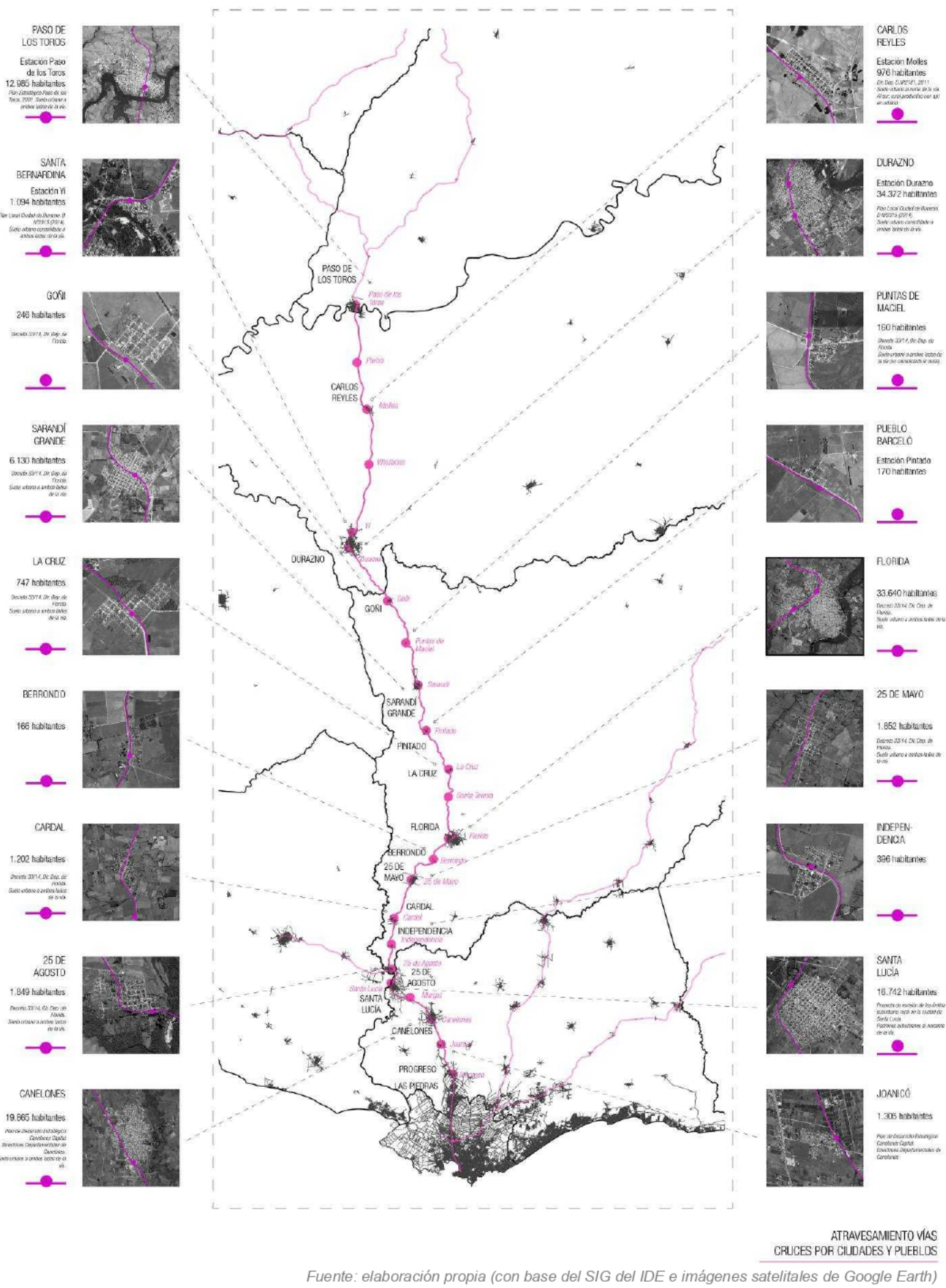
Economía abierta, zonas especiales, comercio

Territorios de conectividad

Jerarquías y vínculos en red relacionados a escalas tanto en ámbito local como global implican flujos relacionales y también espacios de exclusión entre los nodos más jerárquicos y otros que no llegan a conectarse a la red.

Estos espacios de exclusión consolidan una fragmentación espacial sobre un sistema de jerarquía urbana, privilegiando determinados lugares que conforman nodos y hubs, y creando vacíos o efectos de travesía entre paradas, creando un efecto de “túnel” sobre los territorios excluidos, reforzado por la tendencia de organización del territorio y del sistema de ciudades según el modelo de hub & spoke (nodos y radios). (Granda, José. Ciudades puerto en la economía globalizada la arquitectura organizacional de los flujos portuarios (2005) Cepal)

NUEVA EXPANSIÓN DEL COMPLEJO FORESTAL - SU EXPRESIÓN TERRITORIAL EN DIFERENTES ESCALAS
Aportes del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU)
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo Universidad de la República



Atravesamiento del Tren Central desde UPM hasta el puerto de MVD

Se ha estudiado el papel de los puertos en el desarrollo de la ciudad, en cuanto al potencial territorial, conectivo, económico, logístico, y la generación de ventajas para sus habitantes. Se comprueba que las ciudades puerto presentan más dinamismo en su crecimiento y que su influencia llega hasta unos 100 km de la costa (Gallup, J.L, Sachs J. et al).

Se distinguen 4 etapas históricas en lo que llama singular relación de la ciudad-puerto: 1) de unidad urbana-portuaria, 2) de crecimiento y distanciamiento, 3) de aislamiento y separación, enclave administrativo distinto del municipal en el mismo corazón de la ciudad (originando diferencias y conflictos entre ambos), y 4) de acercamiento e integración urbano-portuaria. (Barragán (1995), Navarro (1998), Grindlay Moreno (2008))

La consideración del puerto como contenedor de otros usos urbanos empieza a tener interés desde la década de los 80, cuando la intensificación de las actividades marítimas de comercio y los cambios en la tecnología de transporte presionaron a nuevas localizaciones en aguas más profundas, dejando espacios e infraestructuras portuarias en desuso. (fase etapa 3 a 4)

Los procesos de deslocalización y nuevos usos portuarios en las estructuras abandonadas, propios de la etapa 4, donde el puerto se traslada a lugares menos congestionados y aguas más profundas, más apropiados, dejan lugar a funciones portuarias de tipo blando, propias de la urbanización: terminal de pasajeros, cruceros, algún tipo de pesca o movimiento de remolcadores, y el desarrollo del water-front, paseos al borde del agua, deportes, centros de convenciones, actividades y funciones de vocación central con respecto a la localización, como bancos, algunos tipos de empresas, centros dedicados a funciones terciarias como investigación y tecnología y culturales.

En el caso de del puerto de Montevideo-bahía, observamos que ha sucedido un proceso contrario: en los últimos años se ha ampliado e intensificado la ocupación de suelo en el recinto portuario para explanadas de contenedores, terminales de producción, silos, tránsito y usos de puerto en etapa 3, mientras que la deslocalización y desplazamiento se ha planificado en actividades portuarias blandas.

El puerto moderno y la discusión política sobre su construcción a fines del siglo XIX

"..hombres ilustrados preferirían que los millones que absorbería la construcción del puerto de Montevideo se aplicarán más bien a mejoramientos en la red de caminos del interior. ¿Pero que es el puerto? ¿No es acaso un puente entre el sistema de arterias de comunicación de todo el país y de las vías marítimas de comunicacion mundial? Declaro que no encuentro lógica en los que prefieren los caminos y puentes antes que el puerto, como si el puerto a su vez dejara de ser el gran puente en el orden de las comunicaciones interiores de la República con el resto del mundo."

(Análisis comparativo de las soluciones técnicas y financieras proyectadas respecto de este asunto. JJCastro ex ministro de Fomento. Objeto rectificación de las afirmaciones erróneas a Jacobo Varela)

Transformaciones historicas en el puerto de Montevideo

Primera internacionalización. Grandes transformaciones portuarias desde 1870 hasta 1930. Muelles, dársenas, rellenos, galpones intra y extra recinto modificaron el paisaje de la Aguada, administradas por privados hasta la construcción del puerto moderno comenzado en 1901, de dominio estatal. La ley ferroviaria de 1884 y siguientes conectaron el territorio interior ganadero y agrícola con la capital y el puerto, y a la capital y al puerto con el interior y las fronteras.

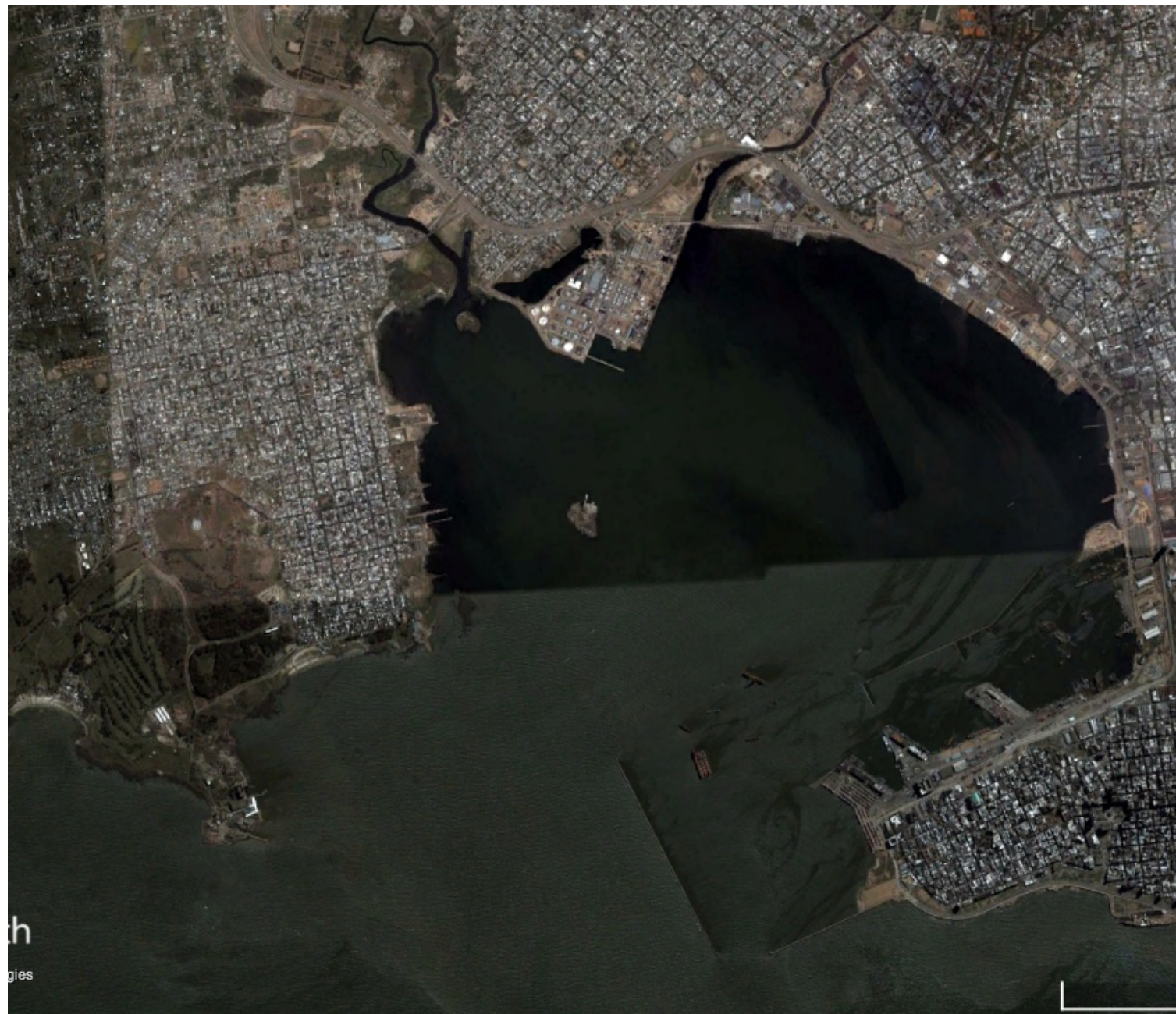
Crecimiento hacia dentro. La construcción de la refinería en 1931 inicia la etapa económica de sustitución de importaciones. Se consolida la frontera entre la bahía y los barrios cercanos de Capurro y La Teja. Esas decisiones impactaron en la trama urbana, modificando la morfología de la costa de la bahía. Hasta la década de 1970 los cambios en el puerto serán mínimos.

Globalización. En 1980 con las aperturas comerciales y los cambios tecnológicos se instala en el muelle de escala la primera explanada para contenedores. Se construyen los accesos que implican una nueva frontera entre la ciudad y la bahía. A partir del 2005 y en respuesta a la gran actividad mundial, el puerto retoma una dinámica intensiva, creciendo en espacio hacia la bahía, construyendo nuevos muelles y expandiendo su área portuaria.



Las vistas aereas
de 1985, 2000 y
2004 no muestran
expansión
portuaria.

Vista bahía y puerto Google Earth año 1985
(accesos ruta 1 y 5)



Vista Google Earth año 2000



Vista Google Earth año 2004



Vista Google Earth año 2010

Puerto de Montevideo vistas aéreas

La ley de puertos de 1992, la condición de puerto libre y de trasbordo de mercaderías, la concreción de la licitación de la primer explanada de contenedores y las otras terminales especializadas y muelles observados en las fotos aéreas de 2010 en adelante, responden a las demandas de la globalización y la intensificación del comercio desde regiones de producción primaria al resto del mundo.

Distinguimos 3 areas de intervención en la ciudad puerto

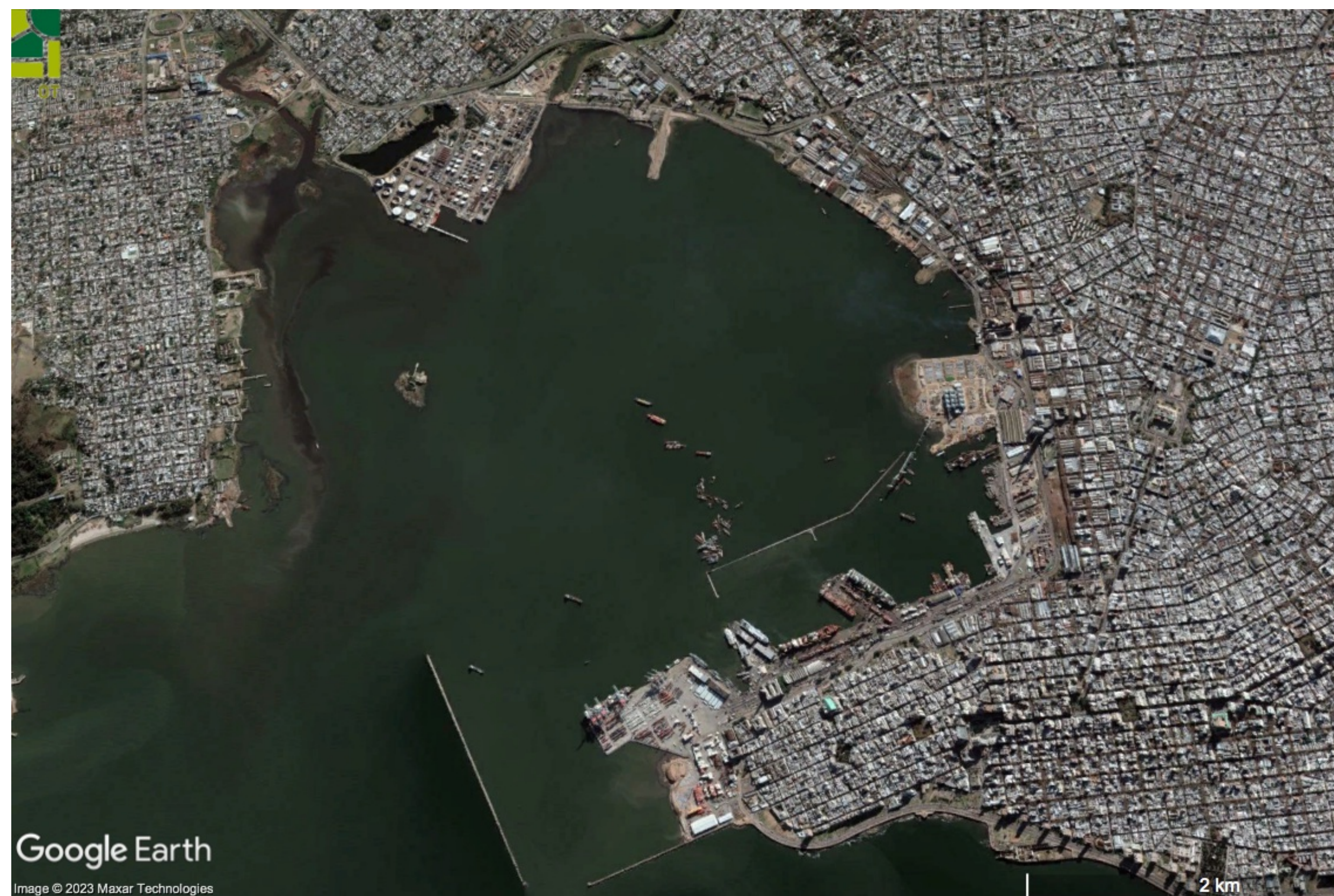
El puerto

Las areas aledañas

La línea costera o frente de agua

Diferentes escalas

Diferentes implicaciones y e institucionalidades



Vista Google Earth año 2015 Bahía



Vista Google Earth año 2023 area Rbla y CV

Procesos de intensificación al interior del puerto y en sus accesos.

Procesos de intensificación en la ciudad vieja y el frente costero



Vista Google Earth Montevideo Harbour Bahía



Vista Google Earth Distrito el Globo

Procesos de intensificación al interior del puerto y en sus accesos.

Procesos de intensificación en la ciudad vieja y el frente costero

Bernardo Sanchez Pavón (2003) define al concepto de puerto como una realidad multifuncional y polivalente, con importantes efectos sobre la cadena logística y la vida de las ciudades:

“el puerto es un acceso:
lugar de atraque y desatraque,
una parte del litoral
un espacio urbano
una zona industrial (sumando procesos a su interior)
un punto de conexión intermodal
un área logística y de almacenamiento
un espacio lúdico y de esparcimiento
una zona comercial
un elemento del paisaje”,

Las multiples funciones del puerto descriptas nos remiten al concepto de Walter Buhr de infraestructura definida por sus funciones y no por sus atributos. Podemos intuir que la idea de función, el para qué, conlleva la identificación de redes vinculares en diferentes escalas.

Midiendo la permeabilidad entre ciudad y puerto

La consideracion de la ciudad puerto como motor de desarrollo regional, implica para Sanchez Pavon una nueva orientación de las relaciones puerto-ciudad y supone tener en cuenta:

- a) La recuperacion del protagonismo urbano de los espacios portuarios, potenciando la utilización de sus instalaciones para diversas actividades ciudadanas.
- b) Intensificar la función residencial de las zonas aledañas a los puertos.
- c) Facilitar la accesibilidad al puerto.
- d) Mantenimiento de edificios e instalaciones con un cierto carácter histórico y que, de alguna forma, sirvan de identificación de los ciudadanos con el puerto, memoria viva de un pasado común.
- e) Han de eliminarse los efectos medioambientales negativos de las actividades portuarias sobre la ciudad. Especialmente sería importante prestar atención a la contaminación acústica y visual.

- f) Es preciso arbitrar medios de difusión de las externalidades positivas que el puerto proyecta sobre la ciudad. No se trata de hacer constar unas cifras en un anuario estadístico sino de dar información inteligible para todos los ciudadanos en forma tal que sea comprensible a la vez que convincente.
- g) El puerto y sus instalaciones han de convertirse en elemento revalorizador del valor patrimonial de los inmuebles circundantes.
- h) Hay que apostar por una labor informativa por parte de las autoridades portuarias de las futuras necesidades de medios materiales y humanos, con la finalidad de que el sector privado sea capaz de anticiparse a las mismas y ello pueda ser aprovechado como elemento de desarrollo de empleo y producción.
- i) Es indispensable un apoyo decidido de las autoridades portuarias a los investigadores, única forma de conocer adecuadamente todas las oportunidades que las infraestructuras portuarias ofrecen.
- j) En el caso de puertos enclavados en núcleos urbanos, se hace preciso un impulso decidido del ferrocarril como el mejor modo de transporte para garantizar la intermodalidad y, a la vez, un desarrollo sostenible.
- k) Deben ser estudiadas las posibilidades de situar en el puerto inmuebles destinados a actividades culturales relacionadas con el mar, como manifestación de la integración entre el puerto y la ciudad.

Analizando el caso de Montevideo a traves de estos puntos:

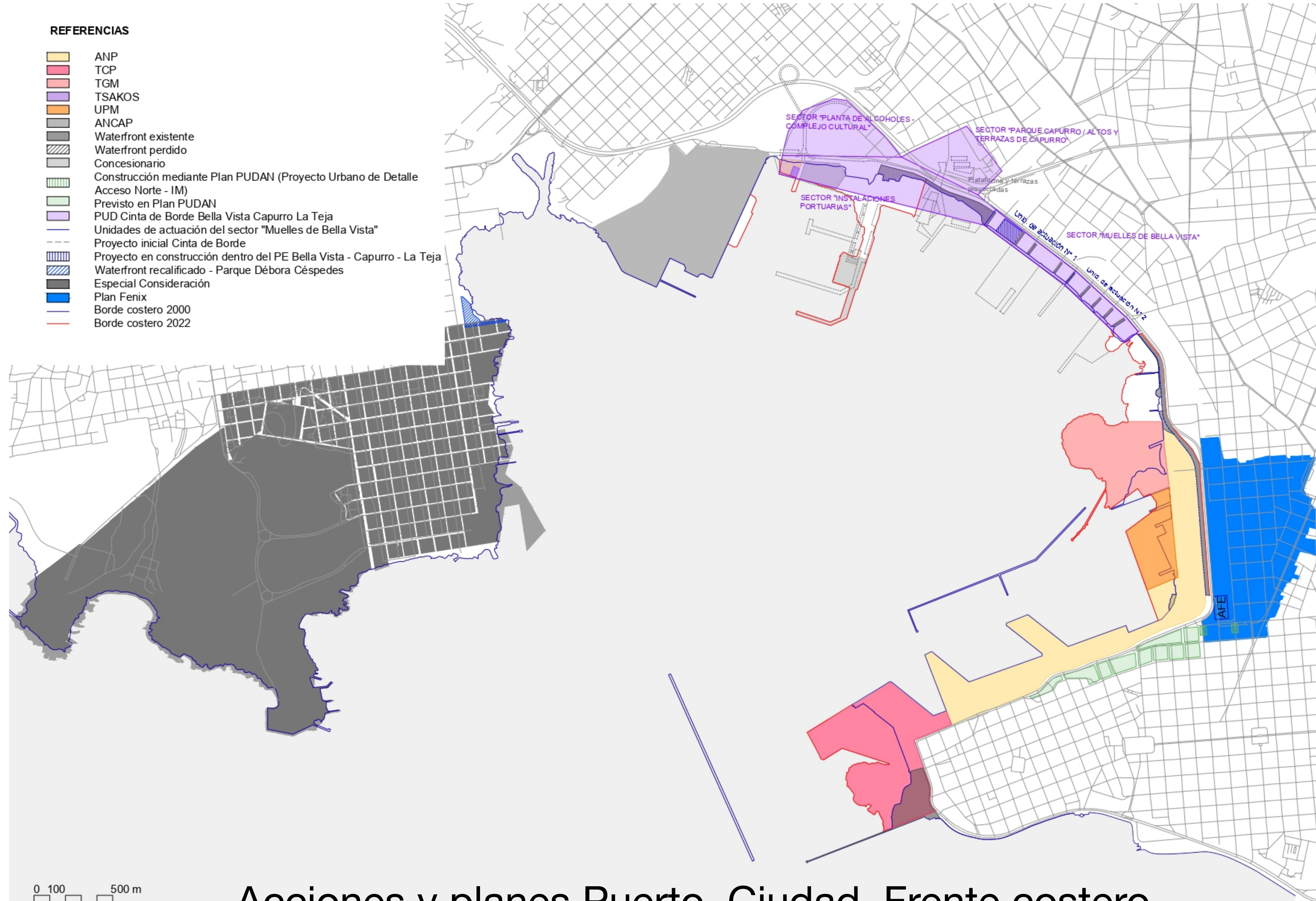
Las exigencias de las normas de seguridad internacionales y de controles que impiden el libre acceso al puerto, desfavorecen la instalación dentro del puerto de actividades culturales relacionadas con el mar, que propicien la integración puerto ciudad. Problemas medioambientales, de congestión y acusticos, causados por actividades industriales y de transporte terrestre, han desplazado la dinamica residencial a otros barrios. El cambio tecnológico redujo la importancia del puerto en el mercado laboral presencial, y tambien en el transporte de pasajeros, al sustituirse los viajes en buques transatlanticos por viajes aereos, apartando al puerto de la cotidianeidad ciudadana. La construcción reciente de galpones y terminales y el uso intensivo del puerto y cambios en la movilidad han creado barreras visuales al paisaje maritimo tradicional, donde se infiere la bahía a traves de las gruas y siluetas industriales.

Por otro lado se ha intensificado la construcción residencial asociada a incentivos fiscales, se han recalificado e intervenido espacios publicos en zonas aledañas al puerto y la bahia, y algunos otros programas en proceso con la planificación constante del gobierno departamental, ejecutada por si mismo, en coordinación con la inversión privada, y en la disposición de suelo para cooperativas. Los limites con el puerto y el frente costero son tratados e intervenidos dentro del objetivo del POT de recuperar la bahía como centralidad montevideana y de espacio de recreamiento, convivencia e inclusión social.

Concluyendo, las acciones del puerto y la ciudad muestran dinamicas independientes que aparentan escasa coordinación entre si. Su integración, con intensidades diferentes sobre el mismo espacio, y con un puerto que ha aumentado sus barreras fisicas, visuales y administrativas con la ciudad, no se percibe en lo inmediato.

REFERENCIAS

- ANP
- TCP
- TGM
- TSAKOS
- UPM
- ANCAP
- Waterfront existente
- Waterfront perdido
- Concesionario
- Construcción mediante Plan PUDAN (Proyecto Urbano de Detalle
- Acceso Norte - IM)
- Previsto en Plan PUDAN
- PUD Cinta de Borde Bella Vista Capurro La Teja
- Unidades de actuación del sector "Muelles de Bella Vista"
- Proyecto inicial Cinta de Borde
- Proyecto en construcción dentro del PE Bella Vista - Capurro - La Teja
- Waterfront recalificado - Parque Débora Céspedes
- Especial Consideración
- Plan Fenix
- Borde costero 2000
- Borde costero 2022



Acciones y planes Puerto, Ciudad, Frente costero

FIN

GRACIAS!