

# Ciudad y Río 2008

## La Ribera de la Ciudad de Buenos Aires

*El 24 de noviembre de 2008 se realizaron en el Club Alemán de Equitación dos Mesas Redondas en las que se analizaron temas vinculados con la Ribera de la Ciudad de Buenos Aires.*

*Participaron dos elencos de destacados funcionarios y profesionales que integran respectivamente una mesa de expositores y una de panelistas.*

*Los expositores abordaron los temas propuestos en algunos casos con una presentación de power point. Los panelistas reaccionaron a lo dicho por los expositores para adherir, criticar o aportar y exponer su posición.*

### Mesa 1

## CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

### EXPOSITORES

---

#### **Ing. Susana Marinelli**

Subgerente de Accesos del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI)

#### **Arq. Alfredo Garay**

Profesor Titular de Planeamiento Urbano - FADU

#### **Arq. Martín Orduna**

Director del Centro de Estudios del Transporte del Área Metropolitana - FADU

#### **Lic. Juan Carlos del Palacio**

Licenciado en Administración Naviera

### Ing. Susana Marinelli

Nosotros vamos a ver el enfoque dentro de lo que es nuestro ámbito, el carretero y el del órgano de concesiones viales. La Ciudad de Buenos Aires tiene una impronta demasiado significativa dentro del Área Metropolitana, tanto desde el punto de vista geográfico como sociopolítico.

Por lo tanto, sabemos que cualquier tipo de actividad que se desarrolle en las vías carreteras de acceso a la misma, va a impactar decididamente en sus movimientos. Nosotros desde el OCCOVI y, precisamente desde la Subgerencia de Accesos a la CBA, tratamos de consensuar las futuras obras tanto con las autoridades de la CBA como con las de aquellos municipios que, emplazados dentro de la Provincia de Buenos Aires, están directamente involucrados.

Vamos a recordar brevemente cuáles son nuestras vías de acceso. Ellas están formadas por los accesos Norte, Oeste, Ricchieri y Buenos Aires - La Plata. También está la primera vía de circunvalación que es la Gral. Paz, sobre la cual actualmente estamos tratando de accionar con una remodelación y ampliación. En total tenemos unos 300km. de acceso. Tenemos las cifras de tránsito, la variación de las mismas. Podemos analizar también la evolución del tránsito, cuánto ha sido la recaudación de ellas, el costo de las obras. Y sabemos lo que implica para la CBA el haber dado mayor capacidad a la red de accesos. No obstante ello, nosotros tenemos previsto una serie de obras que podrían llegar a mejorar, aunque parcialmente, el transporte y el tránsito del Área Metropolitana. La posibilidad de actuar sobre el segundo anillo de la ciudad, la Ruta Provincial N° 4, y poder concretar el tercer anillo, que es la prolongación del Buen Ayre, van a poder ayudar positivamente, al transporte y tránsito del área. También el hecho de tener previstos centros logísticos para hacer el trasbordo de las cargas de camiones de gran porte a otros menores, para que la entrada a través de las arterias viales a la Ciudad tenga mucho menor impacto.

También tenemos otras, como el mejoramiento de la Ruta 8 y de la 201. Pero evidentemente todas estas obras, que son importantes, no van a dar una solución definitiva porque lo que se necesita es una planificación sectorial, es decir, un plan que logre consensuarse, concretarse y sustentarse en un período razonable y que pueda ser reemplazado por otro superador.

En cuanto al tema vial carretero, nosotros tenemos dos obras en carpeta, la Gral. Paz y la Autopista Ribereña.

- Con respecto a la Gral. Paz, tenemos la readecuación de los intercambiadores entre el Acceso Oeste y el Acceso Norte, la inclusión del cuarto carril, las calzadas principales y el tercer carril en sentido descendente en el tránsito pesado entre el Acceso Norte y la Lugones.
- Con respecto a la Autopista Ribereña, para nosotros es una obra sumamente importante, es la conexión natural Norte - Sur. Actualmente estamos en el proceso de adjudicación del proyecto ejecutivo. Esta es una obra que pensábamos que iba a concretarse ya en la década del '80.

Cuando yo trabajaba en la Dirección Nacional de Vialidad, desde las ventanas veía la construcción de los pilotes. Ya hay más de 100 pilotes hincados, desde la zona de

Retiro casi hasta Lavalle, en la traza prevista originalmente que va por Alicia Moreau de Justo y Huergo-Madero.

Después de muchos anteproyectos preliminares, acá hay presentes profesionales que han participado activamente en algunos de ellos, y después de haber evaluado más de 20 variantes con trazas y alturas alternativas; ahora está en marcha la licitación de un proyecto ejecutivo con dos premisas básicas.

La primera es mantener la traza original, entre A. M. de Justo y Huergo-Madero y, altimétricamente, en túnel. Con tres puntos de conexiones, es decir, que no sea sólo para tránsito pasante, que son a la altura de Av. Garay, a la altura de la Av. Córdoba y a la altura del Puerto y la Terminal de Ómnibus de Retiro. Esta sería la traza prevista. Esto va a dar lugar, evidentemente, a distintas opiniones a través de evaluaciones técnicas y operativamente.

Pero, si bien podríamos tener distintos criterios, los viales y los urbanistas, en este momento lo que tenemos es esto. La longitud es de 5,3 km. Esa es la conexión con la Illia, las bajadas a la zona del Puerto, la conexión a la zona de la Av. Córdoba y la conexión con la Autopista 25 de Mayo y la Autopista Buenos Aires - La Plata.

En la planimetría se plantea a través de un túnel que, por supuesto, tiene sus pros y sus contras. Desde el punto de vista urbanístico es una buena solución. Desde el punto de vista estrictamente vial tiene inconvenientes: el hecho de no poder transportar por un túnel sustancias peligrosas; el hecho de tener pendientes importantes, su conexión con las ramas actuales de la 25 de Mayo y un poco menos pero también, con la Illia; el hecho de tener que salvar el tritubo de aguas que está a la altura de la Av. Córdoba y el mayor gasto, no sólo de obras sino de mantenimiento.

La operación de todas las instalaciones complementarias que necesita un túnel, de ventilación, de seguridad, hace que el mantenimiento, en el que los argentinos no tenemos demasiada cultura, puede complicar un proyecto de esta naturaleza. Hay una etapa preliminar en este estudio donde se pueden analizar algunas alternativas, que básicamente van a pivotar sobre ésta. Pero, si llegara a demostrarse que los inconvenientes o las dificultades podrían ser de una envergadura superior a las previstas, podría llegar a plantearse, con criterio, alguna otra alternativa.

El corte transversal que aquí vemos significa dos calzadas de 4 carriles c/u y tiene también posibilidades de tener salidas peatonales con una galería auxiliar.

Esto fue licitado en el año 2006. Distintas circunstancias no permitieron todavía concretar la adjudicación, pero actualmente está en proceso. Han quedado tres consorcios de los cinco que se presentaron, seguramente alguno de ellos encarará el proyecto.

Con la Autopista Ribereña, que originalmente estaba en el contrato de la Autopista Buenos Aires- La Plata, estaba también vinculada la obra de la Av. Pedro de Mendoza. Esta obra cuenta con un proyecto aprobado, hecha en su momento por el concesionario y aprobada por la entonces OCRABA, hoy OCCOVI, y con un acuerdo por parte de la Ciudad. Sería muy importante retomar este tema que ahora ha quedado desvinculado de la Autopista Ribereña y que queda en manos del GCBA. Esta obra podría ser la continuación de Puerto Madero, desde Brasil hasta la calle Ministro Brin, ya casi llegando a Caminito.

Si bien tenemos que considerar que al final hay también un asentamiento precario, que habrá que resolver, hay, a la altura de la calle Villafañe, una arenera que tiene una actividad con tránsito pesado muy importante. También, parecería que no es adecuado su emplazamiento en ese sector. Habría también que resolver algunos temas como los galpones que correspondían al ex Buquebús y demás, lo que permitiría trazar una avenida 3 + 3 que sería muy importante para el movimiento de la zona ribereña sur.

Esas son las obras que nosotros tenemos en el ámbito ribereño de la CBA. Con respecto a la Pedro de Mendoza, la Ciudad seguramente tomará la posta. Eso es lo que, en principio, podríamos comentarles. Gracias.

Arq. Alfredo Garay

### **“La construcción de un pacto metropolitano”**

El tema que me gustaría tratar hoy es cómo un conjunto de decisiones sectoriales terminan conformando la madeja de decisiones que marcan, pautan, la transformación de la Ciudad. Muchas veces se habla de la ausencia de planeamiento. A mí me gustaría centrar bien el tema y precisar lo que está faltando. No es que no haya reflexiones de cómo funciona la ciudad, sino que estas reflexiones están cargadas de un contenido sectorial.

En vialidad se reflexiona sobre la vialidad, en puertos, sobre los puertos, en medio ambiente se reflexiona sobre las cuencas, en el CEAMSE se reflexiona sobre los residuos. La pregunta es ¿cuál es el ámbito donde estas reflexiones sectoriales conforman una visión de conjunto? Durante muchos años tuvimos la ilusión de que una Oficina de Planeamiento subordinaría este sistema de toma de decisiones con una visión global. Lo que la experiencia

viene demostrando es que nunca las oficinas de planeamiento tienen ese poder de subordinación. Sobre todo porque los manojos de intereses que se reúnen alrededor de cada una de estas decisiones sectoriales, implican mucho mayor capacidad de decisión de la que tienen generalmente las oficinas de Ordenamiento Urbano y Planeamiento de los municipios, las provincias o la Nación.

Se podría decir que es una decisión de poder político, pero por otra parte, las decisiones de cómo se va conformando la agenda cotidiana hacen que estas decisiones sectoriales sean las que predominen. Por eso, al hacer lineamientos estratégicos, lo que nos propusimos no fue inventar un plan nuevo, plantear una utopía de lo que se podría llegar a hacer con la Ciudad, sino tratar de ver en cada uno de los ámbitos sectoriales cuáles son los dilemas que se presentan y realizar un ejercicio prospectivo analizando qué sucede cuando combinamos estos dilemas. Es decir, qué sinergias o qué contradicciones se plantean y verificar qué capacidad tenemos de generar escenarios alternativos a partir de estas posibles combinaciones. En todo caso, para los que estén interesados, les podemos hacer llegar una copia del trabajo, de lo que fue este ejercicio de lineamientos estratégicos.

En esta reunión me voy a concentrar en aquello que tiene que ver con el área de la costa y en analizar, más concretamente, el problema de los usos portuarios.

Verificamos tres grandes ejes de diagnóstico:

- La Ciudad debería revisar, o reconstruir o modernizar la matriz de soporte del sistema productivo, como una primera gran tarea, de la que se derivan 4 decisiones: el problema energético, el problema de la localización del Puerto, el problema del trazado vial y el problema de la localización industrial.
- Hay un segundo gran paquete de temas que tiene que ver con reconstruir la matriz de soporte ambiental y, alrededor de este tema, que es quizás una de las matrices más agredidas de soporte de la Ciudad, aparece el problema de las cuencas, cómo es, cómo son los criterios de manejo de cuencas.  
Aparece el problema de los residuos, el problema del control del borde periurbano, y el problema del sistema metropolitano de áreas verdes.
- Por último, el tercer gran contenedor, siempre dedicándonos al sistema de soportes, porque habría dos temáticas que tienen que ver con lo social y con la gestión que conformarían otros grandes paquetes aparte, que tiene que ver con la matriz de

movilidad y crecimiento. ¿Cómo se resuelve el transporte público en la Ciudad? En esto aparece un tema vinculado a la modalidad de gestión y a la posibilidad de combinaciones entre sistemas de transporte. ¿Cómo se resuelve el tema de las redes sanitarias de agua y cloaca? Dos cuestiones, vinculadas a esto: una es ¿cómo va a crecer la Ciudad para absorber una expansión de 1.250.000 habitantes cada 10 años, que es el crecimiento que actualmente tiene, y es el que esperamos que va a tener durante los próximos 20 años. Otra, ¿cómo va a ser el sistema de centros, ¿si va a ser una estructura montada sobre la forma del transporte en común, sobre las viejas centralidades, o si va a ser un sistema nuevo?

Esta matriz de tomar 12 temas, identificar los dilemas alrededor de cada tema, nos lleva a buscar cómo se combinan entre sí. Me gustaría hoy analizar uno, que es el tema del Puerto, y verificar estas sinergias y contradicciones respecto de cuál es el dilema que se presenta hoy alrededor del puerto del mismo.

Hoy sabemos que el puerto presenta una crisis profunda, en esta **diapositiva** vemos la zona del Pontón Recalada, los canales de acceso al sistema de puertos y las entradas concretas al Puerto de La Plata y al Puerto de Buenos Aires.

Lo que venimos viendo es que el Puerto de Buenos Aires, tal como se lo conoce, míticamente, como el gran puerto de la ciudad, a lo largo de las últimas décadas, ha venido modificándose en un sistema de puertos especializados que, se despliegan a lo largo de todo el litoral costero.

En este sentido hay un dato que me interesa analizar y es que la mayoría de los puertos se han ubicado aguas arriba del Puerto de Buenos Aires, con excepción del puerto de Avellaneda que adquirió en la década del '90 un nuevo dinamismo. En general, estos puertos tienden a ser puertos sesgados sobre una parte de la productividad, puertos graneleros, automotrices, petroleros, siderúrgicos, gran parte son puertos privados. Pero también hay una cantidad significativa de puertos públicos.

Cuando analizamos el sistema de puertos y su impacto sobre la evolución de la ciudad, deberíamos también marcar otro punto importante que fue la construcción del Puente Zárate Brazo Largo y posteriormente del puente Rosario - Victoria, porque en el marco de los acuerdos del MERCOSUR, éstos son dos elementos que también han tendido a reforzar el papel de la zona norte del área metropolitana en términos del desarrollo logístico, el acarreo, manipulación de cargas y como pauta de localización industrial.

En los hechos, lo que venimos viendo, es que la mayoría de las industrias de nueva generación han optado como criterio de relocalización ubicarse en la proximidad de lo que podemos llamar las “rutas del MERCOSUR” es decir, en este espacio que va cerca de Zárate y Campana, ampliándose hacia Rosario y hacia Pilar. En los hechos hoy en día, cualquier industria que intenta localizarse va a buscar esta zona por esta multioferta de puertos especializados y de ejes viales prioritarios.

Cuando miramos las estrategias viales, vemos una situación parecida, si bien en el discurso aparece el interés por desarrollar vialidades concéntricas y transformar el esquema radial en una red alrededor del Área Metropolitana, a la hora de priorizar las obras, verificamos que se han concretado las obras de la zona norte y el estiramiento de la zona norte. Por ejemplo, hoy ya podemos andar por la prolongación de la ruta Panamericana. Se está ampliando Gaona hacia Mercedes y se va ampliar en el otro sentido.

En general, lo que aparece es que las vialidades concéntricas, como por ejemplo la prolongación del Camino del Buen Ayre, presentan dudas respecto de su rentabilidad. Obviamente porque todos los factores de localización fortalecen que, en términos de mercado, el sector norte es el que verifica la rentabilidad de las obras. En este sentido el modelo de urbanización al que avanzamos es un modelo que tiende a localizaciones dispersas montadas sobre estas grandes vialidades del Oeste y del Norte y con un sistema de puertos y puentes que abastece el crecimiento y dinamismo de la zona norte.

Hoy en día lo que observamos frente a esto es una crisis profunda del Puerto de Buenos Aires. El crecimiento del tráfico de containers a lo que lleva es a encarar el siguiente dilema que seguramente se analizará después con más precisión.

Si hay una posibilidad de modernizar las instalaciones del Puerto de Buenos Aires, tal cual se encuentra, o si hay necesidad de definir la construcción de un puerto de última generación en una nueva localización.

Habitualmente, en la experiencia internacional, los antiguos puertos localizados en los centros de las ciudades, tienden a relocalizarse, en general, aguas abajo. Y cuando lo analizamos en el caso concreto del Puerto de Buenos Aires, pensando las posibilidades de desarrollar puertos de cargas generales aguas arriba, nos encontramos con una serie de problemas, problemas de calado, de curvas en el canal, sobre todo por la longitud de los barcos, incluso en el marco de los proyectos de la Hidrovía, y ciertas restricciones en términos del mantenimiento y el peligro de accidentes en la navegación de estas canalizaciones artificiales.

En cambio, cuando observamos la posibilidad de apertura de un nuevo puerto de última generación aguas abajo, encontramos otro tipo de efectos. La primera es la construcción de un ámbito de interés de gran envergadura en la zona sur de la Ciudad, por lo tanto, la posibilidad de apertura de un centro logístico que induzca nuevas localizaciones industriales hacia el sur de la Ciudad, el fortalecimiento de las hipótesis de la construcción del camino del Buen Ayre y de la Ruta Provincial 6 como nuevos ejes redistribuidores de las actividades productivas y logísticas sobre el área suburbana y metropolitana y, por lo tanto, la posibilidad de esas nuevas vialidades de inducir un nuevo sistema de parques industriales que promueva una reorganización del espacio productivo en toda el Área Metropolitana. Cuando comparamos esto con las cifras de empleo o con la necesidad de generar empleo, los efectos para reequilibrar el área metropolitana son evidentes.

Voy a pasar unas **diapositivas** que muestran estos proyectos con datos. Vemos que el Puerto de Buenos Aires tiene una capacidad de 1,2 millones de TEUS y que la operación actual está en 700, 800 mil. Vemos que el Dock Sud ha tenido un crecimiento muy importante y se ha convertido en la central más competitiva respecto del Puerto de Buenos Aires.

El Puerto de La Plata venía en caída, pero últimamente hemos tenido noticias alentadoras respecto de nuevas inversiones.

Aparecen dudas respecto de los períodos de retracción y expansión. Cuando planteamos los Lineamientos Estratégicos, el país estaba creciendo al 7/8/9%. Veremos cuáles serán los impactos de la crisis internacional.

**Fotos de Zárate y Campana**, Sistemas de Accesos al Puerto de Buenos Aires. Si analizamos el tema de accesos y operación portuaria está claro que estamos en un momento crítico. No hay áreas de apoyo ni vialidades adecuadas. La obra de la Autopista Ribereña ya nace colapsada por más que se haga esa obra...

Los accesos ferroviarios al puerto son deficientes. Nunca fueron muy buenos. Al puerto de Rosario entran todas las trochas, al Puerto de Buenos Aires sólo una o a lo sumo dos. Supone el desarrollo de playas de maniobra, obras de infraestructura para mejorar los accesos portuarios y el mantenimiento de la zona de Retiro como zona logística de apoyo para las actividades del puerto.

Frente a esto, la alternativa de hacer un *ring* en el Área Metropolitana sobre vías existentes que abra un acceso con todas las trochas a un puerto de última generación, las comparaciones son francamente ventajosas para la segunda opción.



Cuando nos referimos a las obras en el Puerto de Buenos Aires estamos hablando de relleno de dársenas, achicando el perímetro de atraque y agrandando las áreas operativas alrededor del puerto. Pero sigue vigente el tema de la falta de áreas operativas en las afueras del puerto. El Puerto operando va a requerir mayor ocupación del área de Retiro como playa de *containers*.

Si el Puerto de Buenos Aires y el Puerto de Avellaneda siguen siendo los dos grandes puertos de la ciudad, la vocación de la Cuenca Matanza Riachuelo es netamente productiva y logística y de hecho las obras que hoy se prevén, son autopistas ribereñas en los bordes. Esto nos presenta también un dilema: Si su recuperación es como área verde, como corredor de biodiversidad entre el borde periurbano y el eje costero, o si su perspectiva va a seguir siendo camiones, industria, logística.

Si es una vía navegable, esto supone que todos los puentes que se podrían hacer muy baratos tengan que ser puentes móviles, como los que en este momento se licitan o puentes con un gálibo como para que permita pasar por debajo una embarcación. Lo que sé es que las únicas embarcaciones que pasan son las de una empresa arenera. Para mantener esa empresa arenera estamos haciendo unos puentes que les cuestan a todos los vecinos de la ciudad y de la provincia un sobrecosto enorme, frente a vinculaciones que podrían ser muy ágiles y muy económicas. Valga como ejemplo el puente que se ha hecho para cruzar el Riachuelo a la altura de Avellaneda para sacar un barco que nunca pasó por debajo de ese puente y que supone una altura equivalente a 8 ó 10 pisos. Irracionalidades sectoriales que hablan a gritos de la necesidad de ver todas estas decisiones en una perspectiva de conjunto.

Otro tema es el de la gestión de un nuevo puerto. La Ciudad siempre ha reivindicado la propiedad del Puerto. De hecho cuando yo fui Secretario logramos la Ley que transfirió los puertos a las provincias. El Ministro de Economía de ese momento vetó el capítulo que transfería el puerto a la ciudad.

Independientemente de su localización estamos hablando de un puerto de interés metropolitano. En eso el conflicto entre la Ciudad, la Provincia y la Nación respecto de quién gerencia ese puerto, que se puede trasladar a quién lo financia, es uno de los puntos centrales de un Pacto Metropolitano. La localización de un puerto aguas abajo es un tema de interés común de las tres jurisdicciones. Entre tanto Montevideo y Santos prevén grandes obras de modificación de su puerto para competir con parte de las cargas del Puerto de Buenos Aires. Creo que éste es uno

de los temas estratégicos que suponen unidad de gestión común para las tres jurisdicciones.  
Muchas gracias.

Arq. Martín Orduna

### **“Movilidad Ribereña en el Área Metropolitana de Buenos Aires”**

En principio voy a comentar unos conceptos introductorios. Después, lo que podríamos denominar “Corredor Ribereño”, el tema de la Autopista Ribereña y alguna solución que pensamos para el problema de la movilidad en la ribera.

De manera introductoria les comento las hipótesis del trabajo:

- La ciudad del siglo XX sostenía el paradigma de la modernidad y ha cerrado su ciclo con el hito histórico del rediseño de Berlín. La movilidad del siglo XX tuvo como patrón, lamentablemente, al automóvil particular. Hoy en el siglo XXI sabemos que eso no puede ser y que la movilidad tiene que darse a partir del transporte público.
- Otra hipótesis: la ciudad cuya movilidad se basa en el automóvil particular, no alcanza en el nivel metropolitano los más mínimos estándares de sustentabilidad energética. El **NO** al auto no es un “no” caprichoso, no es un “no” sesgado en conceptos puramente sectoriales, sino que se amplía en una visión de sustentabilidad que nos *dice* que las ciudades son más sostenibles, desde el punto de vista de la energía, si se basan en el transporte público.
- Por último, esta hipótesis que es muy consonante con la exposición del Arq. Garay, que dice que el Puerto de Buenos Aires distribuirá paulatinamente sus cargas hacia otros puertos de la Ribera Metropolitana, indica que el Puerto de Buenos Aires ya no es más viable en un mediano - largo plazo.

Esta transparencia (imagen) da el marco para nuestro caso particular de Buenos Aires, que durante toda la primera parte del siglo XX tuvo un transporte público diversificado: tuvo trolebuses, tranvías, colectivos, trenes y subtes. Todo esto, a partir de los años '60 lo hemos perdido y la estocada final, el atentado final contra esto fue el desarrollo de la red de accesos a Buenos Aires que mejoró la movilidad vehicular y realizó prácticamente muy pocas inversiones en el transporte público. Esta es una asignatura pendiente, está pendiente la vinculación norte - sur, falta vincular esos puntos que pretende unir la Autopista Ribereña o algún otro proyecto.

**¿Qué entendemos por Corredor Ribereño?** Podría haber varias interpretaciones, pero podemos elegir una que define 6 corredores para la accesibilidad a la Ciudad de Buenos Aires.

Al Corredor Ribereño lo podríamos definir por la suma de dos corredores radiales metropolitanos. Conceptualmente, este esquema, área central y estos dos corredores que mencionaba, prestan oferta:

- para el acceso norte con tramos accesorios: el de la Av. Gral. Paz, Lugones y la Autopista Illia, y el transporte público de las líneas que convergen en la Estación de Retiro, líneas de colectivos.
- para el corredor sudeste, la Autopista Buenos Aires - La Plata y las líneas del FFCC Roca que convergen en Constitución y otras líneas de colectivos.

Lo que queda pendiente es la problemática de los usos del suelo, el Área Central, el Puerto, Aeroparque, esta gran zona, noticia en estos últimos días. Basta ver un pantallazo de este tipo, evidentemente es una zona de uso del suelo netamente de transporte.

El hecho de que exista una zona residencial, lamentablemente de bajas condiciones, la Villa 31, genera un conflicto, evidentemente. Esto ameritaría otra exposición, lo menciono porque está vinculado.

Algunos números: hablamos de un corredor norte con, aproximadamente, medio centenar de líneas de colectivos y el sistema Mitre, que están dando oferta a esta demanda. El sudeste, con 26 líneas de colectivo aproximadamente y el sistema Roca que presta esta oferta.

Un par de curvas para ilustrarnos sobre los modos masivos: son los dos sistemas Mitre y Sarmiento hasta el 2007. Están transportando unos 75 millones de pasajeros el sistema Mitre, y arriba de 100 el Roca. Pero es un sistema que lamentablemente por desinversión, no puede elevar la cantidad de pasajeros más de lo que históricamente levantó en la década del '90. Necesita inversión.

Lo que nos preocupa más a todos, es el crecimiento del tránsito en estos dos accesos, cuya curva más elevada podemos ver en el gráfico superior: un acceso norte que elevó su tránsito anual de 80 millones de vehículos en el año 2002 a casi 120 en el 2007 y una Autopista Buenos Aires - La Plata que crece, para el mismo lapso, de 40 millones en su tránsito pasante vehicular, a más de 60 millones. Algunos datos del 2008 más que arriesgar una hipótesis aseveran el crecimiento del tránsito. Si siguiéramos así, realmente vamos a una Buenos Aires que no es sustentable. Esto lo vemos todas las mañana en la Autopista Illia, es una temática a resolver y de esta forma no se resuelve.

Apelamos a decir **¿por qué seguimos trabajando con la bendita Autopista Ribereña?**

No puede ser que no tengamos otras soluciones, no puede ser que si todos dicen que el automóvil particular no debe entrar más a las ciudades... no puede ser que nosotros tengamos que seguir trabajando con este tipo de soluciones. Porque sabemos perfectamente que la congestión es un problema global, un problema que nos estresa. Damos la oferta de transporte público, la oferta de red vial y es un problema que siempre sigue existiendo.

Sí, es un problema si el carril por donde circula el colectivo o el tranvía se congestiona por determinado motivo, porque está llevando más cantidad de personas y las está llevando de un modo más sustentable. **¿Qué han hecho otras ciudades?** Mi idea no es dar una receta porque cada ciudad tiene su problemática particular, pero voy a dar dos casos:

- El caso de Toronto, que ha solucionado su movilidad pasante al área central con dos soluciones: por transporte público, esa traza amarilla en forma de U, que da accesibilidad al centro de la ciudad bajo nivel; y, sobre nivel, soluciones como ese tranvía que vemos allí. Con una planificación sesgada con la mentalidad de los años '50, ya experimentó lo que sería una Autopista Ribereña, ahí la vemos pasante por delante de lo que serían sus Catalinas. Genera un espacio que divide y acentúa la espalda de la ciudad a la ribera, que acentúa la discontinuidad de la trama urbana, que ciertamente presta movilidad para el transporte privado y los vehículos, pero nada más que eso y por supuesto, genera enormes metros cuadrados de espacio residual bajo esa autopista. En los '60, '70, tuvieron que recurrir a los así llamados *Park & Ride*, prácticamente todas las estaciones de la red de metro y la de ferrocarriles de Toronto, tienen siempre algún recoveco para un estacionamiento, para aparcar y tomar el transporte público.
- El segundo caso, que en las hipótesis mencioné al principio, es Berlín. Una ciudad que fue realmente devastada en la guerra, dividida por muchos años y que, hasta el año '90 no pudo volver a recuperar su unidad, y, ¿cuál fue la solución para ellos? Si bien tenían la oportunidad con todo el espacio libre que dejó el muro de Berlín, de poder aplicar un planteo racionalista, un espacio moderno, sin embargo optó por esto: por darle conectividad en pleno centro, a metros de su sede legislativa nacional y su sede ejecutiva federal, con esta gran estación central que vemos en las imágenes. En pleno centro de Berlín, se constituyó en la mayor obra civil de Europa en los últimos años. Esta vinculación conecta todo el sistema ferroviario, europeo, nacional y regional.

Abajo convergen los subterráneos y las líneas de colectivos. Este tipo de estaciones, son las estaciones que en el siglo XXI pueden materializarse... Hace 100 años nosotros pudimos hacer la Plaza Miserere, una estación que le da accesibilidad al tren y al subterráneo, ¿por qué no podemos pensar en Buenos Aires una obra de este tipo? Buenos Aires lo puede hacer sin duda y lo puede hacer en un sistema de transporte integrado de transporte masivo. Pero si somos coherentes y apostamos al transporte público masivo y no hacemos más autopistas. No podemos tener la incoherencia de otras ciudades que brindan accesibilidad, invierten mucho en transporte público y siguen haciendo autopistas.

Rápidamente les voy a contar esta alternativa que estamos manejando, es un proyecto antiguo. Se planteó en los años '60 junto al Esquema Director. Creemos que la Red de Expreso Regional es una alternativa válida. Tiene muchísimo más impacto que lo que significaría aumentar 10, 20km. la red de subte porque presta servicio e impacta en toda la movilidad ribereña.

Aquí hay un primer esquema de principios de los años '70, vinculando un par de líneas norte - sur ferroviarias. Hoy pensamos en poder vincular los sistemas Mitre, los sistemas de la línea Roca también, y por supuesto, el corredor del oeste con la línea Sarmiento, generando 3 puntos en las estaciones de la periferia del área central, Retiro, Constitución y Once, que ya no sean meramente de transferencia sino de continuidad del sistema bajo el área central, generando un punto importante de revitalización en la Estación 9 de Julio. Se podría generar otro punto más en la zona del Correo Central. Pero lo importante sería poder vincular estos 3 puntos, como lo tienen otras ciudades como Madrid, París y la misma Berlín.

Para terminar, hay estas 6 ventajas: se vincularían los 4 sistemas ferroviarios, Mitre, Roca, Sarmiento y San Martín, esto configura hasta el 84% de la demanda, se eliminan transbordos, se generan nuevos centros de trasbordos y, por supuesto, se da una mejor calidad de vida al área central y una mejor calidad ambiental.

Lic. Juan Carlos Del Palacio

### **“Situación Actual del Puerto de Buenos Aires”**

Vamos a profundizar algunos temas, a los que ya se refirió el Arq. Garay, desde el lugar de la situación esperable para el Puerto de Buenos Aires, a la luz de sus proyecciones de carga y sus limitaciones, entre otros aspectos.

Básicamente tenemos que partir del diagnóstico referido a la situación actual del comercio exterior argentino, que impacta fuertemente en el Puerto de Buenos Aires, así como también en otros puertos del país. Éste ha verificado un crecimiento sostenido en los últimos años, que ha sido muy importante en el caso de algunas terminales portuarias específicamente. Más allá de que aún no puede predecirse el impacto de la crisis financiera internacional por la que el mundo hoy atraviesa, todos los pronósticos indican que va a seguir, aunque en forma más moderada, en crecimiento.

El otro problema grave es el de las infraestructuras que no acompañan el crecimiento apuntado. En el caso de nuestro sector nos referimos a las instalaciones portuarias, las vías navegables, los accesos terrestres al puerto. Cuando hablamos de acceso náutico, nos estamos refiriendo a la profundidad necesaria para hacerlo de uso racional y efectivo, permitiendo así su adaptación a la nueva tendencia en cuanto al incremento en el tamaño de los buques.

El otro tema en cuestión es la clara demora en que incurren las autoridades para tomar las necesarias decisiones de inversión para llevar a cabo estos emprendimientos. Si bien, para este sector de la economía, algunos emprendimientos, que serán luego comentados, están en marcha. La eficiencia y la productividad deben ser mejoradas ya que los costos logísticos argentinos, que fueron calculados y analizados en detalle en un trabajo efectuado por el Banco Mundial que también veremos luego, se sitúan en el doble del registrado en los países desarrollados. Son valores que no pueden ser iguales, pero a los que habría que tender.

En cuanto a la situación portuaria mundial, presentamos aquí el ranking de los 10 primeros puertos de contenedores del mundo en el año 2007, así como también el crecimiento anual experimentado en el último trienio. Nos encontramos que hasta el 5º lugar son todos puertos del sudeste asiático y, que a excepción de Singapur, los cuatro primeros son puertos chinos.

Por su parte, en el contexto latinoamericano, Buenos Aires está ubicado en el 5º lugar en el mismo año 2007. Es importante la posición que detenta, considerando en conjunto a Puerto Nuevo y Exolgan (Dock Sud), destacando que alcanzó en el año '98 la primera posición entre los

puertos latinoamericanos. También se muestra el crecimiento de estas instalaciones portuarias en el período 2001-2007 y 2004-2007, permitiéndonos efectuar comparaciones entre ellos.

A continuación se presenta el ranking de los puertos argentinos que operan contenedores, destacándose claramente Buenos Aires respecto del resto. Sin embargo cabe consignar que de haber participado ambas instalaciones (Puerto Nuevo y Dock Sud) del 95,6% del movimiento total portuario de contenedores en el año 2000 se pasó, en el año 2007, a una participación del 90,7%. Si bien sigue siendo absolutamente mayoritaria, indica ya la presencia de otras terminales en el interior del país que comienzan a operar un mayor volumen de contenedores. En el mismo cuadro pueden observarse también las tasas de crecimiento de los distintos puertos correspondientes a los períodos 2000-2007 y 2003-2007.

Para hablar de oferta y demanda y de cómo responder al crecimiento esperado de la demanda con una oferta racional de instalaciones, debe analizarse la correspondencia entre aquellas que compitan por un mismo mercado. Por lo tanto no se puede tomar, a efectos de calcular estimaciones futuras de carga, únicamente a los puertos de Buenos Aires, sino en su condición de integrantes de un Área Metropolitana conjuntamente con las terminales de Zárate y La Plata. A su vez también debe ser incorporado el puerto de Montevideo, porque participa de la carga dirigida a esta región u originada en ella. Por lo tanto, vamos a ver cuál ha sido la evolución de estos puertos en los últimos años (2004/2007).

Su comportamiento ha sido el que refieren las cuatro líneas inferiores del gráfico, constituyendo la superior, la suma de todos para igual período; asimismo puede notarse la participación de cada puerto en el gráfico de tortas de abajo a la derecha, donde casi el 50% del volumen total corresponde a las terminales de Buenos Aires. En el quinquenio 2003-2007 el promedio de crecimiento fue del 18,2% para el Puerto Nuevo de Buenos Aires, mientras que el Puerto de Montevideo lo hizo al 15,6% y Dock Sud al 16%.

El Puerto Nuevo de Buenos Aires en el año 2007 creció un 3,1% respecto al 2006, significando esa retracción una clara alarma. Se puede afirmar que la desaceleración de este crecimiento va de la mano de la limitación referida a la falta de espacios. Pero, igualmente el Puerto de Buenos Aires está mostrando que este año va a movilizar más carga que el año pasado, estimándose que su crecimiento respecto al 2007 alcanzará al 8%. Estamos hablando de Puerto Nuevo exclusivamente, valor que se debe básicamente al destacado aumento de las exportaciones, tema que responde a un análisis económico y va más allá del tema portuario.

En general las proyecciones de carga para la región indican que se puede alcanzar un crecimiento anual entre 5% y 6% para los países de la costa este sudamericana, siendo éste un pronóstico elaborado por prestigiosas consultoras internacionales. Aunque se destaca que atenta para su efectiva concreción, el actual escenario de crisis y se desconoce cabalmente su comportamiento futuro.

Se mostrarán las proyecciones al año 2015 de los movimientos de contenedores esperados en todos estos puertos que participan de la región, y cuyo crecimiento muestra una directa correspondencia con el crecimiento del PBI, justamente porque nos estamos refiriendo a carga general contenedorizada. Por lo tanto, estimando un crecimiento de un 6% anual del PBI el año próximo, para después caer un 1% cada año y fijarlo y mantenerlo en un 3% anual, se espera alcanzar 3.7 millones de TEUS en el 2015 (considerando los puertos argentinos del Área Metropolitana más Montevideo). Por su parte, las terminales argentinas mencionadas (Puerto Nuevo, Dock Sud y Zárate) movilizaron 1.7 millones de TEUS en el año 2007, esperándose cerrar el 2008 con 1.9 millones de TEUS y proyectando para el año 2015 un total de 2.7 millones de TEUS.

Cuando se trata el caso de Puerto Nuevo únicamente, operó 1.153.000 TEUS en el 2007 y espera alcanzar 1.2 millones este año, mientras que para el año 2015 se espera un total de 1.9 millones de TEUS. Todos estos números se presentan a los efectos de permitir la comparación entre la proyección de demanda esperada para todos estos puertos, respecto a sus capacidades físicas de movilización de cargas.

En cuanto al cálculo de las capacidades hay varios trabajos elaborados al respecto. El Plan Maestro 2030 de la Administración General de Puertos específicamente las determina. Un trabajo elaborado en el exterior, el mismo del Banco Mundial que fuera mencionado anteriormente, apuntando a reducir los costos logísticos, calcula las referidas capacidades y la fija para todos estos puertos de la siguiente manera: 1.225.000 TEUS para Puerto Nuevo, 660 mil para Dock Sud, y 170 mil para Zárate, lo que hace un total de algo más de 2 millones de TEUS. Por lo tanto, y según los valores que estuvimos viendo estaríamos alcanzando ya el máximo de capacidad en el Puerto de Buenos Aires con 1.2 millones este año, contra 1.225 millones de TEUS calculados, lo que indica que nos encontramos sobre el límite y muy mal, si no se hacen ya las cosas que se deben hacer.

Podemos plantear dos escenarios posibles:



- Si se mantiene la situación actual sin cambios, va a ser sobrepasada la capacidad operativa del puerto prontamente. Surge de los números que estamos viendo la falta de oferta de instalaciones portuarias para atender la demanda esperada. En este caso puede aparecer una o más de una alternativa para dar respuesta conveniente a tal brecha. En tal sentido se analizaron al Norte de Buenos Aires posibilidades de construir nuevas instalaciones entre Campana y Zárate y, al Sur de la zona metropolitana, en La Plata, que podrían llegar a movilizar 1.5 millones de TEUS en los próximos años.
- Otro, es que se realicen las obras definidas en el Plan Maestro 2030: cegado de dársenas, aprovechamiento conveniente de los espacios ferroviarios en zona retroportuaria (entre la autopista Illia, el acceso ferroviario al puerto y la calle J. Salguero, son 18/20 ha, donde se localiza la estación Saldías). Estas son tierras del ONABE que podrían pasar a integrar el área de operaciones logísticas vinculada con la operación portuaria.

Debe analizarse además, la situación imperante en el transporte marítimo mundial a efectos de entender y dar respuesta a los requerimientos que se plantean en el escenario del transporte mundial, donde se verifica un incremento constante y progresivo en el tamaño de los buques, más allá de algunos ajustes, por efecto de la crisis, en la cantidad de buques a amarrar. Por otra parte se están concentrando las líneas marítimas en unas pocas empresas, y grandes buques operan en grandes puertos concentradores (*hubs*) que los vinculan con otros puertos menores (alimentadores o *feeders*). Son tráficos asignados a buques de menor tamaño. Todo ello va de la mano de los requerimientos, por parte de los buques, de mayor y mejor infraestructura portuaria como así también de profundidades acordes en los accesos náuticos.

La mayoría de las rutas de navegación de los grandes buques se desarrollan en sentido Este-Oeste, dejando la distribución entre puertos *hub* y *feeder* a los tráficos con sentido Norte-Sur. Las embarcaciones menores reemplazadas por otras de mayor capacidad portante son desplazadas de las rutas Este-Oeste a los tráficos Norte-Sur. Como no son unidades de porte tan menor, presentan igualmente importantes requerimientos de infraestructura a los puertos, que se ven obligados a *aggiornarse* en esta materia.

Todos estos aspectos se relacionan con el efecto benéfico que buscan los armadores y que aportan las economías de escala.

**¿Qué buques arriban hoy al puerto de Buenos Aires?** Los que normalmente operan se ubican entre los 235m y 250m de eslora y 32 de manga (recordemos que algo más de 32m es el actual ancho del Canal de Panamá, por lo que aquellas embarcaciones que lo superan se las denomina “post-panamax”). Recalan buques más grandes pero hay limitaciones para la operación desde el punto de vista del utilaje portuario, dado que los buques de 40m de eslora tienen 16 filas de contenedores de manga, por lo que requieren de un tipo especial de grúas. Las terminales “Río de la Plata” (1, 2 y 3 de Puerto Nuevo) y “Exolgan” (Dock Sud) cuentan con esos equipos. Pueden igualmente destinarse grúas móviles, pero no resultará la misma rapidez y eficiencia en el desarrollo de las operaciones de carga y descarga.

En cuanto a la tendencia de los armadores hoy, es la de hacer masivo el arribo a nuestras aguas de buques de 280m de eslora, 40 m de manga y capacidad de 5400 TEUS. Por lo tanto, si la tendencia al arribo generalizado de este tipo de embarcaciones se confirma, no hay otra opción que adaptar las infraestructuras a estos requerimientos.

En este gráfico (fuente Ing. Abramian) podemos ver en tres colores cómo se comporta la distribución por esloras de los distintos buques arribados al Puerto de Buenos Aires, clasificados por los distintos rangos de las mismas. Así puede verificarse que ha crecido fuertemente el rango de las esloras menores, ha disminuido el de las medias, y experimentó un fuerte incremento el de las mayores. El que haya más requerimientos de buques de menor eslora es un indicador que muestra una marcada tendencia al *feeder* (transporte alimentador y mayor participación intermodal), así como también el desplazamiento de las esloras medias a esloras mayores responde a la tendencia de la llegada de buques mayores.

### **¿Cuál es la situación del Puerto de Buenos Aires?**

Presenta un marcado déficit en cuanto a accesibilidad. En cuanto a la náutica, ya se ha comentado, pero también es así en lo que se refiere a la terrestre, tanto vial como ferroviaria. Los desarrollos en este aspecto y que vinculan a la ciudad con el puerto, son llevados a cabo en forma independiente por las autoridades de las jurisdicciones intervinientes.

Las decisiones vinculadas a la activa relación ciudad-puerto no se están tomando en forma conjunta. No se están sentando, a la mesa del acuerdo, Nación y Ciudad. También debería sentarse la Provincia de Buenos Aires para, entre todos, ir resolviendo los problemas que hoy persisten, así como también aquellos que se vayan presentando.

También se deben afrontar los extra-costos generados por la falta de participación del ferrocarril dado que no ingresa al puerto. Sólo lo hace la línea del Belgrano desde el Norte y la

del Roca desde el Sur. No acceden todas las trazas, y otras líneas entran a jurisdicción portuaria mediante maniobras engorrosas y peligrosas. Cabe aquí destacar que está en marcha un proyecto de la Administración General de Puertos que, una vez concretado, permitirá el acceso de todas las líneas ferroviarias. Incluye la construcción de una estación de transferencia dentro de la misma jurisdicción portuaria. Pero falta aún contar con un área de transferencia de cargas dentro del puerto y otra en zona retroportuaria, actuando como complemento y *buffer* de las operaciones que se llevan a cabo en los muelles y los patios de las terminales.

También es necesario contar con otras zonas de ruptura de carga algo más alejadas. En este aspecto son varias las alternativas posibles: en zona cercana a la Av. General Paz, el mismo Mercado Central, en el Parque Roca, etc. Hay que lograr la ruptura de las cargas evitando viajes de camiones con contenedores vacíos que van y vuelven del puerto, cuando lo podrían hacer hacia y desde otras zonas, específicamente áreas logísticas, de la misma forma que se lleva a cabo en otras partes del mundo.

Dock Sud por su parte tiene los mismos problemas del Puerto de Buenos Aires, pero más aliviado en cuanto al ingreso desde el Sur, aunque el acceso ferroviario también es complicado.

En cuanto al acceso náutico cabe consignar que la autoridad portuaria está trabajando en algunos proyectos con distinto grado de desarrollo y avance, como lo es el de ensanchar la bocana de acceso al puerto, el desplazamiento de la escollera hacia afuera, el ensanchamiento del canal de pasaje.

En este [slide](#) vemos el acceso al puerto desde ultramar, la zona de recalada frente a Montevideo, y el km. 12, donde comienza el acceso a Puerto Nuevo y Dock Sud que luego de 5km. comunes se ramifica en el Canal Norte que comunica con Puerto Nuevo, y el Canal Sur con Puerto Sur y Dock Sud.

Se destaca también en cuanto a los accesos terrestres, la importante congestión que se verifica en la avenida Ing. Huergo donde se contaron 9000 unidades pasantes, tema que debe resolverse y prontamente.

Otro problema a dar respuesta es el de los camiones que ingresan por el Norte; la congestión sobre las calles aledañas; analizar la posibilidad de crear un carril exclusivo para el transporte portuario en la calle Ramón Castillo; anillos alternativos para el tráfico pasante que vincula el Norte y el Sur; etc.

En cuanto a la participación del transporte ferroviario debe resaltarse que si bien es necesaria una mayor participación relacionada con el puerto, tampoco puede representar éste la

gran solución, dado que operando a pleno podrían ser movilizados por este modo 300.000 TEUS /año. Lo mismo sucede con la Autopista Ribereña, cuya concreción y puesta en marcha no solucionará todos los problemas del tránsito portuario con destino en Puerto Nuevo o Dock Sud. En ambos casos representan partes de la solución.

### **¿Qué es lo recomendable entonces en cuanto a los puertos en el Área Metropolitana?**

Mantener y potenciar los puertos existentes, pensando en otros alternativos.

Básicamente contar con un Plan Estratégico que sienta a la misma mesa a los tres grandes actores ya mencionados. La expectativa de demanda futura nos muestra como razonable que en esa zona metropolitana, al sur y al norte de Buenos Aires, deberán localizarse nuevas alternativas o emprendimientos portuarios. De igual manera deberá impulsarse una mejora global de la red de captación y distribución de cargas por ferrocarril.

Es marcada la tendencia de incremento esperado del tráfico de contenedores, no sólo porque son más en cantidad sino por el crecimiento del índice de contenedorización de las cargas. Mercadería que antes no era imaginable que pudiera ser transportada en contenedores, ahora lo hace. Son necesarios nuevos espacios operativos, y contar con generosas profundidades en los accesos. Hoy nos encontramos al límite de la capacidad del Puerto de Buenos Aires, por lo que se deben tomar medidas que apunten a su solución.

Los puertos de Buenos Aires y Dock Sud siguen manteniéndose en las preferencias de los armadores, dado que en la ciudad y en su contorno se prestan todos los servicios que ellos requieren, así como también todos los servicios conexos con la actividad. Asimismo los armadores muestran interés por atender desde Buenos Aires toda la subregión.

Aunque debe considerarse que nada se podrá hacer sin una adecuada y conveniente planificación que incluya a los tres grandes actores, los puertos de la región metropolitana representan todavía un importante desafío.

## PANELISTAS

---

### **Arq. Andrés Borthagaray**

Arquitecto UBA - Director Ejecutivo del Consejo del Plan Estratégico GCBA

### **Ing. Roberto Agosta**

Ingeniero Civil UCA - Director del Depto. de Transporte Facultad de Ingeniería UBA

### **Ing. Juan Pablo Martínez**

Ingeniero Electromecánico UBA - Especialista en Ingeniería Ferroviaria

### **Lic. Luis Domínguez Roca**

Lic. en Geografía UBA - Profesor adjunto de Geografía Urbana

### **Arq. Carlos Libedinsky**

Arquitecto UBA - Profesor de Diseño Avanzado UBA

## Andrés Borthagaray

Voy a tratar de elegir algunos puntos desde la perspectiva que puedo plantear yo, como Director Ejecutivo del Consejo del Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires. El COPE de la CBA tiene un documento que se llama “10 políticas de Estado” que trata de sintetizar algunas grandes prioridades, varias de las cuales fueron planteadas aquí.

Una de ellas es tener una visión metropolitana en el abordaje de los problemas y otra es tener como prioridad real el transporte público, tanto por una cuestión ambiental como social y urbanística en la ciudad. Otra tiene que ver con un desarrollo económico genuino para lo cual el Puerto está relacionado y está presente en los análisis. Otra tiene que ver con los criterios para evaluar estratégicamente los grandes proyectos para lo cual es fundamental considerar alternativas: Una evaluación vale si uno demostró que una alternativa era mejor que otra. Acá cabe un comentario a lo que se dijo, cuando se habla y que conozco y que es cierto, que se han evaluado más de 20 trazados diferentes para la Autopista Ribereña, uno de los problemas que tenemos es que son todas evaluaciones entre proyectos viales.

En Rotterdam, para la conexión que sale hacia Alemania, lo que evaluaron fue cuál era la mejor salida posible y no por una mirada restringida a una agencia vial, sino con criterios más amplios. La decisión que tomaron fue que había que hacer una conexión con 4 pares de vías exclusivas para el ferrocarril de carga porque era más barato y más eficiente en términos ambientales y de los conflictos con la ciudad. El presupuesto era alto, casi 1.400 millones de euros, pero fue construido en tiempo y forma y hoy funciona.

Creo que también nos tiene que ilustrar, lo dijo bien la Ing. Marinelli, cuando uno habla de hacer algo enterrado acá, con nuestras tradiciones y costos de mantenimiento, en general se

nos suele ir para arriba. Si uno piensa que en Boston, cuando enterraron la autopista, en un proyecto que ellos llaman el *Big Dig*, con lo más fino de la ingeniería del MIT, los costos se les fueron arriba 5 veces de lo que habían calculado. Deberíamos por lo menos preocuparnos, sobre todo sabiendo que hay una cantidad de prioridades fundamentales en cómo funciona hoy el transporte público, con lo que pasa en el Conurbano, con lo que pasó en las estaciones, en Constitución hace poco y lo que podría pasar con las cargas sobre el tren.

También hay que considerar alternativas. Cuando uno habla de la conexión al norte, una cuestión fundamental es la reserva del Saldías dentro del complejo logístico ferro portuario. Pensar la posibilidad, ya lo hemos hablado con el Ing. Martínez, del trazado del ferrocarril con cuatro pares de vías. Todo esto analizado a la luz de otros proyectos ferroviarios que han tomado estado público, como la conexión a Rosario, con un trazado que no va uniendo los grandes puertos que aquí se mostraron.

Estoy totalmente de acuerdo con lo que dice el Arq. Garay de poder articular las distintas visiones sectoriales, porque cada uno dentro de lo suyo agota las alternativas pero se puede mejorar con una visión de conjunto. Yo creo que hay una debilidad institucional a la hora de evaluar los proyectos. Si los proyectos son evaluados dentro del organismo que opera en uno solo de los modos, obviamente la visión a va a ser más estrecha y sesgada que si son evaluados en conjunto con un abanico más amplio de alternativas. Sobre todo, si esas evaluaciones son interdisciplinarias, se hacen accesibles e incluyen procesos de consulta pública, pasan por los presupuestos públicos y no por reciclajes de fondos de peajes como pasa a nivel Ciudad y Nación por el sistema institucional que existe.

Aún sin hacer juicios de valor de cómo se gestionan los fondos, que probablemente sea la mejor gestión posible, es interesantes contraponer la metodología con otros sistemas. En Gran Bretaña por ejemplo la empresa pública responsable de las autopistas no puede tomar decisiones sobre proyectos de infraestructura y esos proyectos quedan en manos del Departamento de Transporte, que ve el conjunto de la cuestión y no sólo un modo.

Otro comentario: cuando se habla de los peligros de accidentes del puerto, es verdad que pueden existir. Pero probablemente los peligros más grandes de la Ciudad de Buenos Aires surgen por la ubicación del Aeroparque. Como dice el informe del CAI, su ubicación actual tiene limitaciones muy serias para la seguridad y sin embargo, muchas de las decisiones viales importantes que se están desarrollando hoy tienen que ver con el Aeroparque y su emplazamiento

actual y esto también tiene que ver con todas las cuestiones logísticas de la zona. Eso debería también entrar en el análisis del conjunto.

Es innegable la importancia nacional del Puerto de Buenos Aires, no sólo por una cuestión económica sino también histórica. La cuestión es dónde está representado el interés nacional en la gestión del puerto. Acá bien se dijo: que estas zonas críticas del puerto estén afectadas a lo que es específicamente lo portuario. Uno puede preguntarse si el desarrollo de las zonas de casino o de cuestiones inmobiliarias, terminales de Manuel Tienda León y varias cosas más emplazadas allí, responden realmente al interés estrictamente portuario para un desarrollo genuino de largo plazo y, por lo tanto, al interés nacional, o para el caso, al interés de la ciudad o a otro tipo de intereses.

También con respecto a lo que decía el Arq. Orduna es necesario poner otros proyectos en esta comparación de prioridades.

Los proyectos viales que en general se justifican con el acceso al puerto o para servir al tránsito pasante, sin embargo prevén salidas a las Av. Córdoba, Pueyrredón y otras. Allí hay una inconsistencia a tratar y costos que no se compadecen con otras prioridades enunciadas y que deberían tener más presencia: el viejo anhelo de una red expresa regional, mejorar la articulación entre las distintas redes del transporte público y los grandes centros de transferencia. Estas deberían ser las verdaderas prioridades.

## Ing. Roberto Agosta

Desde el punto de vista del transporte, en la ribera hay dos grandes cuestiones.

El Puerto como uso del suelo es un gran generador de viajes. Podemos plantear si el puerto tiene que estar ahí, si tiene que estar en otra parte o tiene que irse.

Creo que hay que plantearse horizontes de corto, mediano y largo plazo. En el corto plazo el puerto va a seguir estando ahí y esta es una situación con la que la Ciudad de Buenos Aires y el Área Metropolitana de Buenos Aires van a tener que convivir. En el largo plazo parece razonable buscar otra ubicación para el puerto.

El problema de fondo en cuanto a la movilidad en el área ribereña es la competencia por el espacio y por la infraestructura en la zona de mayor valor inmobiliario del Área Metropolitana. Tenemos que discutir esa competencia y con qué eficiencia desarrollamos la competencia por el espacio.

Cuando uno piensa que en un carril de una autopista tenemos 3000 personas por hora, resulta claro que esta no es la forma más eficiente de transportar personas.

En cuanto al uso del transporte público, en un ambiente como éste uno siente que está predicando entre creyentes. La discusión sobre las grandes obras de transporte público que necesita el Área Metropolitana es ineludible, ya que con excepción de la prolongación de las líneas de subte, la última obra importante de transporte público fue la electrificación del Roca hace casi 25 años.

Nos tenemos que dar el debate sobre las grandes inversiones de transporte público que faltan en Buenos Aires y en este sentido, la cuestión de los ferrocarriles pasantes es inevitable, no para ir por la ribera desde Quilmes hasta Vicente López sino para penetrar en el Área Central sin congestionar el sistema de transporte.

## Ing. Juan Pablo Martínez

En primer lugar en cuanto a la alocución de la Ing. Marinelli sobre el trazado de la Autopista Ribereña, no me cabe duda de que debe existir el *link* entre la Autopista La Plata y la Autopista Illia. Quizás sea bueno que sea subterráneo, con las limitaciones del caso. El acceso es fundamental para que las cargas que vienen del sur lleguen al Puerto Nuevo.

Quisiera dejar expresada mi duda sobre si debe existir el acceso proyectado en la Av. Córdoba. Por ese acceso no van a salir camiones, van a salir únicamente autos privados. Siempre que se nos muestran los proyectos de autopistas o de ferrocarriles, se nos muestra la sección transversal de las calzadas principales, pero nunca la sección transversal de las estaciones, de los patios, y en el caso de las autopistas, de los intercambiadores. En Córdoba y Madero habría un intercambiador monstruoso que va a producir un problema de tránsito fenomenal y además va a bloquear toda solución posible para acceder con el subterráneo al área de Puerto Madero, si es que algún día llegara. Dejo planteada la inquietud. Por supuesto no tengo la solución.

Respecto de lo dicho por el Arq. Garay y el Lic. del Palacio, parece que el Puerto de Buenos Aires está y va a estar bastante tiempo más, que está llegando a su punto de saturación en las condiciones actuales y que tiene un potencial de ampliación de su capacidad. No creo que haya que estrangular al puerto de BA. Pienso que mirando más lejos hay que pensar en alguna terminal que lo va a sustituir de acá a 50 años en la zona sur.

Pero hay problemas que resolver con el ferrocarril. El acceso ferroviario al Puerto es pésimo. Es incomprensible que el Estado en 50 años no haya mejorado el acceso ferroviario al



Puerto Nuevo. Es incomprensible que en 15 años, desde que se sacó el déficit ferroviario de encima, por lo menos durante los 90, el Estado no haya construido el acceso de los ferrocarriles de trocha ancha al Puerto. Esto sigue siendo una pelota que está picando. Debe resolverse.

También debe resolverse un futuro acceso ferroviario a un puerto que quizás esté en el sur, Ensenada o La Plata, completando el anillo ferroviario de circunvalación, que se puede realizar sin obras faraónicas, fantásticas. Tampoco lo vemos anunciado.

Todos los días nos enteramos de proyectos fantásticos, no los voy a nombrar, todos los conocemos. Los proyectos sensatos no son siquiera aludidos.

En cuanto a lo dicho por el Arq. Orduna, cuando reivindica la Red Expreso Regional, una idea de los años 70 y que él plantea como una importante vinculación por la Avenida 9 de Julio., creo que es muy importante que el subsuelo de la Av. 9 de Julio, se reserve con esta finalidad. Es el lugar donde podrá estar el día de mañana el gran corredor ferroviario Norte-Sur interconectado con todas las líneas del subte de Buenos Aires.

Por último un tema que los especialistas suelen eludir, es el problema de la ocupación de las áreas del nodo Puerto-Retiro, por la Villa 31. En el nodo Puerto-Retiro, no sólo está el Puerto Nuevo, están las terminales de los ferrocarriles, ahí va a tener que estar la interfase ferroviaria-portuaria que hay que realizar. Incluso ahí se prevé ubicar la Terminal del Tren Bala. Está la Terminal de Ómnibus que necesita áreas de servicio. El Puerto necesita del área de retropuerto. Me pregunto cómo es posible que todavía se discuta la permanencia de ese enclave urbano en este lugar. En la polémica que todos hemos escuchado estos días, algunos dicen que hay que sacar la villa, pero hacen una sutil distinción entre un sector histórico de la villa, donde predicó el Padre Mugica y un sector nuevo, invasivo, la 31 bis. Quiero decir que siendo gerente de Ferrocarriles Argentinos yo estuve el día 1 en que comenzó a reimplantarse la villa en el lugar, cuando todo eso estaba vacío. La villa creció al amparo de operaciones políticas, tuvo protección política, la sigue teniendo. La villa antigua, aquella villa del Padre Mugica, había dejado de existir y fue recreada artificialmente. Alguien lo tiene que decir con claridad: La Villa 31 no puede estar ahí porque esto es un nodo de transporte. No estoy pensando en la gente paqueta que vive del otro lado de la Av. del Libertador. Estoy pensando en el nodo de transporte. Esos terrenos tienen que tener como prioridad el uso transporte. Nada más.

## Lic. Luis Domínguez Roca

Se han notado muchas coincidencias, pero hay puntos con discusiones pendientes. Cuando nos juntamos entre investigadores y ONGs la sensación es la de predicar entre conversos. Los actores que toman las decisiones no son totalmente diferentes. Podemos tener un paso por el ámbito donde se toman las decisiones. No es mi caso.

Cuando se habla de sentar en una mesa a los actores es difícil. A veces no vienen a una mesa ni siquiera a hablar.

Lo mismo podría aplicarse para otros temas como el Aeropuerto. Desde que la ciudad es autónoma, entre los muchos efectos positivos que puede haber tenido, ha habido algún efecto colateral como puede ser esta idea que todo tiene que estar acá adentro. He escuchado frases como esta: ¿Cómo la ciudad no va a tener su Aeropuerto? Sí lo tiene. Que esté adentro o afuera de los límites jurisdiccionales es otra cosa. Lo mismo puede aplicarse al Puerto.

Sin entrar en el tema Aeropuerto, en el tema Puerto la visión metropolitana es fundamental. Parece haber un fuerte consenso respecto de que, nos guste o no, el Puerto de Buenos Aires va a seguir estando un buen tiempo y que en el largo plazo hay que buscar alternativas a escala metropolitana. ¿Cuál es el camino crítico desde la situación actual hasta ese largo plazo? Quizás habría que pensar en un mejor aprovechamiento de las tierras del puerto, sin ampliarlo, o con sólo esas ampliaciones pequeñas como el relleno de las dársenas que pueden ser muy importantes cualitativamente. Sin volver a proyectos faraónicos como los que se plantearon en los 90, se puede ampliar la productividad del puerto.

Así como ahora tiene un límite que quizás, desde el punto de vista portuario, sea un techo demasiado bajo, levantar ese techo, pero que tenga un techo, un límite el crecimiento del Puerto de Buenos Aires.

Hay que pensar en alternativas. Se habló de La Plata. Sería hora de que se ponga en marcha. De un puerto iniciado desde 0, al sur de La Plata, de los puertos existentes del área Zárate-Campana. En Zárate hay una Terminal que exporta autos que se amplió y empezó a exportar contenedores. Al poco tiempo apareció una resolución de la Dirección de Vías Navegables que descubría que ciertas curvas del Paraná no eran aptas para barcos de más de 200m de eslora. La gente de Zárate dice que esa fue una resolución hecha por presiones de intereses vinculados al Puerto de Buenos Aires para frenar el desarrollo del Puerto de Zárate. Me imagino que de la otra parte habrá argumentos diferentes. ¿Cómo hacer para que Buenos Aires tenga una buena funcionalidad como puerto? Lo que hay que hacer en tal sentido se ha dicho.

También ¿cómo hacer para no trabar la posibilidad de desarrollo de un sistema metropolitano de puertos? Es importante también pensar en la planificación de actividades logísticas en la Ruta 6, con algún enlace ferroviario.

En cuanto a la circulación de cargas en la ciudad, en mi tesis de maestría trabajé sobre la zona sur de la ciudad, de la cual soy vecino. En algunos ejes en el año 2001, había una circulación de 1.400 vehículos pesados de promedio en calles urbanas de Boca, Barracas, Pompeya. Hubo una reforma de la Ley de Tránsito Pesado para canalizar ese tránsito por las autopistas, aprovechando el completamiento del distribuidor de Constitución que después trajo problemas. Los medios mostraron como se caían cosas de los camiones sobre la 9 de Julio Pero eso era bastante estratégico para el sur de la ciudad.

Quiero formular algunas preguntas. A la ingeniera Marinelli respecto de la Autopista Ribereña. La idea de hacer la autopista bajo nivel está desde los años 90, cuando fue el primer Master Plan para puerto Madero. En ese caso se planteaba en trinchera. La pregunta es ¿por qué tiene que ser cerrado, por qué túnel y no trinchera? ¿Cómo incide eso en los costos y en los riesgos? ¿Qué pasa con las rampas? ¿Cuántas cuerdas de rampas van a interrumpir el acceso a Puerto Madero? El proyecto de Pedro de Mendoza ¿hasta dónde llega? Por qué en Ministro Brin, ¿qué hay? una calle. No llega a Almirante Brown, no llega a conectar con el otro tramo de Pedro de Mendoza. Hasta qué punto ese proyecto resuelve la problemática de la circulación más allá de que mejorar esa zona desde el punto de vista visual y paisajístico vale la pena.

A Martín Orduna un comentario. Si la remodelación de Berlín significa el fin del planeamiento moderno o significa retomar el planeamiento moderno después de 20 años de predominio del postmodernismo en el pensamiento sobre la ciudad.

A Freddy Garay: En el caso del Puerto si es un dilema en el sentido estricto, de opciones mutuamente excluyentes, o si se podría pensar en un y/o, en opciones complementarias. Pensar en un desarrollo metropolitano, dándole la posibilidad de desarrollo a Buenos Aires, levantando un poco el techo sin levantarlo demasiado para que pueda manejar 1.200.000 TEUS sin que sea un monstruo de 3 millones.

A del Palacio ¿Qué piensa del caso de Zárate, si es viable o no el desarrollo en esa zona?

## Arq. Carlos Libedinsky

Me voy a centrar en el tema en que hemos intervenido más activamente que es el de la unión de las autopistas.

Primero coincido con la opinión del Ing. Martínez que se muestra contrario al intercambiador de Córdoba. Pienso que la conexión debe ser sin intercambiadores más que en los extremos. No se puede escribir una cosa con la mano y borrar con el codo. Desalentar los autos en la ciudad significa desalentarlos. Los estacionamientos deben ser periféricos, no estar dentro de la ciudad y no se debe alentar el ingreso de vehículos particulares.

Con respecto a la exposición de la Ing. Marinelli debo confesar la solidaridad con sus expresiones, por que con toda honestidad mencionó la decisión oficial señalado asimismo sus principales inconvenientes que son ambientales. Desde el punto de vista ambiental nada peor que los túneles. No sólo ese túnel donde irían vehículos a explosión, sino cualquier túnel, el de la 9 de Julio, por ejemplo. Hay que recordar que a la altura del obelisco hay 4 líneas de subte superpuestas con lo que irse más abajo significaría perforar el Acuífero Puelchense, imposible de suturar. Significaría un desastre ambiental de proporciones muy importantes.

Con respecto a nuestro proyecto de autopista: Une los puntos originales: por un lado donde la Autopista 9 de Julio intersecta con la Illia, por otro en San Juan y Huergo/Madero. Entre ambos puntos hay 4km. Uno está a 10m. de altura, pensemos en el puente que cruza Libertador, y otro está a 14m. Si nosotros bajáramos a una trinchera o trinchera tapada (hoy la palabra túnel tiene un significado muy preciso desde la aparición de las tuneleras) en cualquiera de esas opciones hay 3% de pendiente que es lo que permite Vialidad para las carreteras. Por lo menos 1/3 del recorrido no sería en túnel, sino en rampas que cortarían la ciudad. Desde el punto de vista ambiental un túnel, lo muestra la experiencia con estadísticas, consume 10 veces más energía que cualquier vía a cielo abierto. Se necesita iluminación día y noche, mecanismos antipolución, de señalamiento, de desagote...

Desde mi punto de vista unir dos puntos en altura, sólo distantes entre sí en 4km no puede ser de ningún modo que no sea en altura. Las experiencias del *Big Dig* en Boston lo muestran palmariamente. A los no sé cuántos años del proyecto original no está terminado todavía. Arriba es un desastre, hay accidentes. Hace poco se cayeron paneles que no permitieron el paso de la ambulancia y tuvieron que sacar a un infartado caminando.

Debe pasar por arriba sobre todo por la cantidad de interferencias que hay en el subsuelo: en primer lugar el triducto ya mencionado por la Ing. Marinelli, por donde desagua el sector viejo

de la ciudad, tanto pluviales como cloacas. Tiene aproximadamente 4,5m de profundidad más uno de tapada. Como es de ladrillo, para pasar por abajo habría que hacer toda una estructura de sostén, con lo cual la parte alta de cualquier sistema tendría que estar a unos 7m de profundidad. Si se hiciera con tuneleras de 15m, también podría perforarse el Puelchense, que a esa altura está a aproximadamente a 25m de profundidad. Sin contar una enorme cantidad de interferencias que están allí. Al revés de la CBA, donde son todas malas y viejas, son todas nuevas y en perfectas condiciones, porque son las que sirven a Puerto Madero.

Mucho se habló de las autopistas aéreas, como las anteriores de Boston, como algunas de las de Laura, que efectivamente cortan la ciudad en dos. No se puede decir lo mismo cuando pasan a cierta altura. Lo que proponemos es hacer una ristra de edificios, similares a los existentes por donde hay vías de tren y los estacionamientos. Nada peor, más amoral, que estos estacionamientos en el medio de la ciudad. Nunca un peor paisaje. Sobre esos estacionamientos proponemos construir edificios similares a los existentes y por encima de ellos, a 15m de altura, la Autopista, mucho más alta que el puente de Libertador que es de 8m.

La vía ferroviaria activa hay que conservarla. No la del tranvía que me parece inútil. Los ferrocarriles deben conectarse bajo tierra. La estación ferroviaria quedaría entre dos edificios. Hay que hacer un gambito por el edificio de Prefectura, que tiene cierta connotación histórica. En el espacio más paradigmático pondríamos una escalinata que hemos copiado de la mejor escalinata del mundo que es la de Plaza España.

Es distinto bajar de 0 a -5 que de +14,50 a -14.50. Hagamos un rápido paso por las diapositivas. (Describe lo que se ve)

Esto es lo que pasa debajo de las autopistas salvo cuando se las planea con algo debajo que las haga atractivas y deseables.

En un túnel no pueden pasar camiones con carga peligrosa. Los que conocen Nueva York saben que puede accederse por túnel o por puente. Los camiones, aún los que podrían hacerlo, no acceden por túnel porque tendrían que someterse a una serie de inspecciones.

## Preguntas a los expositores y derecho a réplica

**Susana Marinelli:** Voy a comenzar con las preguntas de la Autopista Ribereña. Cuando comencé con la exposición dije que con respecto al proyecto de esta autopista estaba la visión de los ingenieros, de los urbanistas y la de las autoridades. Aún dentro del órgano de control los ingenieros tenemos posiciones que no son uniformes. Sí es cierto que lo que frente al proyecto original, que era el viaducto, y una decisión a nivel superior que es el túnel, se intentó y no se pierde esperanzas de consensuar una combinación de trinchera - viaducto.

Una trinchera que podría llegar hasta antes de Córdoba, donde habría que empezar a subir para salvar los conductos. Pero también es cierto y comparto con el arquitecto que un túnel tiene muchos problemas. También los tendría la trinchera en cuanto a las pendientes, si bien no son tan rigurosas como las ha planteado. Tal vez con nuestro parque automotor de tránsito pesado se complica más porque, si bien nuestra ley de relación peso-potencia tiene muchísimos años, no se cumple. Eso dificulta el tránsito de nuestros camiones. Incluso la problemática que se suscitó en el Distribuidor de 9 de Julio, más que con la vía tiene que ver precisamente con el camión, con la estiba, con la relación potencia-peso, con un montón de esas cosas. En lo personal auspicio el viaducto que podrá ser a la altura que plantea el arquitecto o podrá tener combinaciones, porque se pueden hacer *obras de arte*, con arquitectos, que son verdaderas obras de arte, si no pobre Calatrava ¿de qué viviría? El contexto en que estamos trabajando hace que las decisiones pasen por otro nivel.

Con respecto a las ramas, las conexiones, que fuera pasante pudo haber sido su aspecto más original. No nos olvidemos que el proyecto de conexión norte-sur es de la década del 60. Aunque el tramo sur no existía en ese momento. Pero no nos olvidemos de que el tránsito vehicular, el automóvil particular existe. Se producen más de 500.000 vehículos al año. Si bien las conexiones podrían aportar a la entrada a la ciudad de más vehículos, habrá que implementar otras formas de lograr estacionamiento. También por un tema de seguridad, el que el túnel tenga más vías de salida podría ser importante. Muchos conocemos las declaraciones del Ing. Falconet, el ingeniero francés experto en túneles y Presidente del Comité de Túneles del TIAR. Siempre está preocupado por la seguridad en los túneles y dice que potencialmente en una vía en túnel donde puede haber un tránsito medio anual de 40 ó 50.000 vehículos, cifra que va a ser seguramente superada por éste, la cifra potencial de muertos por un accidente muy importante puede pasar de 1.000. Además están las limitaciones para las cargas explosivas y el ganado en

pie. Para las cargas de combustibles se está pensando anexar un ducto que pudiera tener la conexión desde Dock Sur. Ello implicaría cruzar el Riachuelo. Con respecto a las ramas, son ramas, no intercambiadores ni distribuidores, van a ser ramas de entrada y de salida, lineales y sencillas. No van a complicar la trama urbana.

En cuanto a las rampas, la que viene bajando de la 25 de Mayo pasa en Independencia y la otra rampa empieza a desarrollarse después que cruza Ramos Mejía. A partir de la calle que divide las dos terminales ferroviarias, allí empieza a levantarse. En cuanto a la calle Pedro de Mendoza, en principio yo nombré la calle Ministro Brin, en ese sector en realidad se trata de conectar Isabel La Católica con Caminito, allí hay una impronta sin resolver por el tema de los asentamientos. Se va a conectar hasta ese sector

**Luis Domínguez Roca:** ¿Conecta con alguna vía de circulación?

**Susana Marinelli:** No.

**Alfredo Garay:** Cuando se empiezan a tratar los problemas surgen ideas que tienen sentido común. Hoy de todas las cosas que escuchamos creo que podemos sacar algún consenso, por ejemplo que el Puerto, a la larga se va a tener que ir y que por lo tanto hay que pensar en la construcción de un puerto de última generación. Lo que está en discusión no es ese tema, sino la transición. La pregunta respecto de la transición es: ¿Cuál es el volumen de inversión que estamos dispuestos a hacer en una infraestructura que tiende a desaparecer y cuál el que estamos dispuestos a hacer en un conjunto de infraestructuras, en una matriz portuaria logística, ferroviaria, vial, como lo hicieron los ingleses en 1880? Decir cómo se va a configurar la producción en relación al territorio.

Esto abre una segunda pregunta sobre la que hay discusión. ¿Qué va a pasar después? Con respecto a eso hubo dos opiniones: **Una dice:** el puerto va a estar siempre ahí. **La otra:** si hay un puerto de última generación lo normal es que todo se concentre ahí.

Una vez le pregunté a Alfredo Román de Exolgan: **ACLARAR** ¿Qué habría que hacer respecto a la localización de un puerto nuevo? Contestó: no importa lo que hagan lo que importa es que esté todo junto. Se referiría a la dicotomía entre el Puerto de Dock Sud y el Puerto de Buenos Aires.

Ahí vino una segunda pregunta: ¿Cuáles son los factores que definen que el puerto tiene que estar ahí? ¿Es que hay una condición náutica mejor que las otras? Diría que no, que la condición náutica es peor que la de un puerto aguas abajo ¿Es que existe un patrimonio de identidad? Todo lo que se ha estado haciendo y lo que se propone hacer en el puerto es demolerlo

y desnaturalizando respecto de lo que fue. Hacer que siga la función pero que no sigan estando ni los edificios ni las dársenas ni los recuerdos que tenemos del puerto. La tercera pregunta: ¿En términos de valor, la inversión física que hay en el puerto es una inversión importante? Lo que menos vale hoy en el puerto es la infraestructura física y lo que se hace es demolerla. Lo que vale es la localización.

Creo que es una mala localización, que la ciudad en esa localización puede hacer cientos de cosas mejores. Y esto no significa despliegues inmobiliarios, me refiero a funciones que tengan que ver con la recreación, el uso público, equipamientos, deportes para una ciudad que se reencuentre con el río.

En ese punto me pregunto cuánto vale un puerto nuevo. En relación a las obras que hay que hacer para que siga funcionando donde está, casi me animaría a decir que es más barato un puerto nuevo, porque hoy en día un puerto nuevo es obra negra, obra básica y todo lo que es equipamiento: grúas, servicios, rieles, etc. en general está en manos de los concesionarios. Los concesionarios que hoy están en el puerto preguntan: ¿Dónde hacemos la inversión? ¿La hacemos aquí o la hacemos en un lugar donde no tengamos problemas de espacio? Todo el que está tiene derechos adquiridos y trata de que no se modifiquen, pero si uno da garantías de tener un proyecto de mediano y largo plazo, lo racional es desplazar el puerto y recuperar para la ciudad estos terrenos. Esto supone decisiones que generan resistencia al cambio.

El último punto sería este: ¿Por qué las obras que hay que hacer no se hacen? Cuando este país más o menos funcionaba, fin del siglo XIX, principios y mediados del XX, la inversión física que se hacía era más o menos el 5% del PBI. Por x razones desde el 70 ese porcentaje fue bajando al 4%, 2%. En el año 2002 fue el 0,8% y lo que reivindicamos para el Área Metropolitana es volver a una inversión del 5% del PBI. Construir la matriz de soporte de la ciudad es una de las condiciones fundamentales de la inversión en la ciudad. Este tema hay que discutirlo.

Durante algún tiempo pareció que la obra pública era poco progresista, que había que invertir en otras cosas. Yo quisiera lanzar esa discusión, incluso desde el progresismo. Es decir pensar en una ciudad moderna como condición para desarrollar procesos productivos, de generación de empleo, utilizando el recurso que estamos afectando. Que haya una relación entre el recurso que estamos afectando y lo que saquemos como resultado. Esto supone un reacondicionamiento de la matriz de soporte de esta ciudad que es una de las 12 ciudades más grandes del mundo. Que es uno de los puertos más importantes de América del Sur y que sus



condiciones físicas son las ventajas diferenciales que puede tener respecto de sus perspectivas de desarrollo.

**Martín Orduna:** Con respecto a Berlín, hablo a escala urbana no arquitectónica, porque la arquitectura de Berlín es toda moderna y postmoderna. A escala urbana está en estudio, estamos investigando y lo expusimos hace unas semanas en la FADU, que el paradigma de la ciudad moderna se ha caído. Lo cierto es que todas las premisas de la ciudad barroca están vigentes, desde su vinculación a nivel estético, proyectual, de perspectivas, es el que está vigente hoy. El rescate del patrimonio es muy fuerte y lo que se rescata es justamente ese modelo de ciudad. Veremos el siglo XXI qué avances trae. Es muy ejemplar la escalinata del proyecto del arquitecto Libedinsky.

**Del Palacio:** Evidentemente la limitación del tiempo hizo que no se pudieran abordar todos los temas que uno quisiera abordar. Cuando se habló del tema del nodo de transporte de Retiro, comparto lo dicho. Esa área se debe destinar a ese fin. En cuanto a la pregunta de Domínguez Roca sobre la viabilidad de Zárate, Zárate es absolutamente viable. El tema de la limitación de los 230m de eslora de los buques es una ordenanza de Prefectura que hace a la seguridad de la navegación, muy criticada.

Considero que el Puerto Buenos Aires tiene que seguir estando pero que hay que fijar un techo racional. Luego aparecerán las alternativas que irán absorbiendo la demanda. Hoy es imposible pensar en construir un puerto al lado. Los impactos económicos son altos, no sólo por los costos de construcción, sino muchos otros colaterales.

## Preguntas/Intervenciones del público

**J. Abramian:** Yo fui el director del Plan Maestro 2030 y estoy preocupado por las cosas que estoy escuchando. Un poco porque veo algunas posiciones extremas, pero basadas en datos erróneos. Veo en las diapositivas datos erróneos y me pregunto ¿cuán confiables es todo lo que se dice si nos estamos basando en datos erróneos? Sí estoy más de acuerdo con cosas que se plantearon en el panel en cuanto al corto, mediano y largo plazo. Son tres momentos distintos. Estoy preocupado porque parecería que no se entiende bien el problema de lo que está pasando, no en la Ciudad de Buenos Aires, no en el Puerto de Buenos Aires, sino en el país en cuanto a su posibilidades de expansión.

Como decíamos, el 90% de la carga contenerizada del país pasa por el puerto de Buenos Aires. El incremento de la demanda de servicios portuarios para este tipo de cargas, en 15 años o 20 se va a duplicar o más que duplicar. Si hoy tenemos una capacidad regional de menos 2 millones de TEUS, en 15 años vamos a tener que mover alrededor de 4 millones, y ¿estamos cuestionando el que el Puerto de Buenos Aires esté o no esté? **¿Qué haríamos para suplir la falta de ese puerto?** No se trata de construir otro puerto para mudarlo. No hay tantos lugares para mudar el puerto. Tenemos que construir otro Puerto Nuevo, otro Dock Sud pero por dos, como mínimo.

En cuanto a Zárate. Está funcionando y puede expandirse. Pero **¿cómo está funcionando?** Como lo indica el mercado. Es un puerto para transferir contenedores *vía feeders*, barcos pequeños que van al Puerto de Buenos Aires o al Puerto de Montevideo. Hablo de cuestiones prácticas, entiendo que sí hay que ponerle un límite, como decía el licenciado, al crecimiento del puerto. Pero veo que también, como decía Borthagaray, durante un largo tiempo se va a tener que pensar con el puerto funcionando hasta un cierto límite, ir creando la infraestructura, que en la Argentina cuesta muchísimo, los años que se pierden, no tanto en los diseños sino en la toma de decisiones de las infraestructuras, los plazos son demasiado largos para permitirnos la ausencia del Puerto de Buenos Aires. Podemos tirar bombas, lo que puede excitar al público pero la realidad es otra. No depende solo del GCBA sino que es un tema de cómo se canalizan las importaciones y exportaciones. Tengo varios temas más pero no quiero hacer más polémica.

**RESPUESTA:**

**Arq. Alfredo Garay:** No sé qué responder, habría que mirar la información para ver si es que hay algún error. Creo que más bien, lo que puede aparecer en la discusión, es cómo es la secuencia, cómo se arman las obras. Yo creo que nadie habla de cerrar el PBA para empezar una obra. Lo que se está planteando es hacer una obra de envergadura, un proyecto de última generación.

Tuve una reunión la semana con el BID donde me mostraron lo que es proyecto del Puerto de Santos. Daba una vergüenza nacional pensar por qué, si tenemos capacidad, la inversión en puertos es tan pequeña en relación con lo que están haciendo otros países de la región para encarar el tema.

**PREGUNTA:**

*Silvia Puparelli para el Arq. Orduna o el Ing. Agosta*

Estando en total acuerdo con el tema del incremento del transporte público, quisiera saber **si en sus ámbitos que son más académicos y de investigación, se han explorado otras alternativas que no sea la 9 de Julio para unir los sistemas ferroviarios.** Porque la ciudad que intentó hacer esa comunicación, en la década del 70 y antes, ha cambiado mucho. Sería beneficioso ver otras alternativas de unión, que se haga la unión pero que no sea por la 9 de Julio ya que está muy comprometida desde el punto de vista de la infraestructura que tiene en el subsuelo.

**RESPUESTA:**

**Arq. Martín Orduna:** La alternativa a la 9 de Julio sería ir por la zona del Correo, es decir, se tendría que discutir la decisión de hacer una gran estación central bajo el Obelisco, o la traza más ribereña del Correo Central. Pero eso estará en función de los estudios que prosigan.

**PREGUNTA:**

*señor del público para la Ing. Marinelli*

**¿Cómo se sustenta el tema del túnel frente a una prohibición legal de tránsito por túnel en esta área para una cantidad de vehículos que en este momento son básicos para la transferencia Norte - Sur de explosivos, peligrosos, contaminantes, etc.?**

Es decir hay una gran parte de materia que no podría pasar por el túnel. Por otro lado, **¿qué rendimiento tiene esta autopista con la extensión de pendientes que tiene y con la**

**relación de potencia que Ud. misma decía del transporte local?** Yo saqué humildemente una cuenta y me daba que, en ciertos casos podría estar entre 30 km/ h para un típico camión de los que andan por la CBA, justamente a los pocos metros de empezar a subir y que esas pequeñas diferencias entre 30 y 50km. iban a hacer que prácticamente toda la autopista quede taponada en esas rampas. Entonces, con respecto a la primera cuestión de infraestructura, me parece que es absolutamente ineficiente.

**PREGUNTA:**

*Annie Murgida para la Ing. Marinelli y para el Arq. Libedinsky*

La alternativa del túnel es la más cuestionada, pero políticamente es una decisión que se está llevando adelante. Acompañando esta decisión, **¿se toma en cuenta el riesgo real, se han hecho análisis de riesgo en relación al impacto de este túnel? ¿Han considerado opciones para mitigar los accidentes que seguramente va a haber?**

**RESPUESTA:**

**Susana Marinelli:** Bueno esperemos que no los haya. A lo mejor yo no lo comenté como debía. La etapa del proyecto ejecutivo comprende en su primera parte, el planteo de por lo menos, 3 alternativas, es decir, un bosquejo y un análisis preliminar de 3 alternativas.

Si bien se sustentan como base en el túnel, ahondando en los pros y los contras, se podría llegar a otra alternativa. En lo personal guardo una esperanza en el corazón de que no sea el túnel. Eso precisamente se lo dejamos a los expertos.

Esto ha sido un concurso internacional, donde los directores y titulares del proyecto debían tener una vasta experiencia como directores y proyectistas de túneles. De hecho son: un grupo italiano, otro americano y otro francés, son los 3 grupos que quedaron calificados.

Así que entendemos que, si en definitiva va a ser el túnel, tendrá en consideración todos sus aspectos y, si se llegara a determinar que los contras son más que los pros, si gente con un alto nivel académico y experiencia vasta pudiera llegar a establecerlo, supongo que allí la posibilidad de la revisión es posible, puede estar. En ese sentido creo que todavía no está lo definitivo.

Quería comentar otro tema con respecto a la ribera y la zona del puerto. Nosotros desde lo vial estamos recibiendo comentarios y propuestas, ya más concretas, por el futuro Puerto Madero II que se desarrollaría en la zona ribereña de Avellaneda, el proyecto Costa del Plata. Por

supuesto pueden llegar a ser una de las tierras más importantes porque están a 5 minutos de la Capital. Las alternativas de conexión no son sólo la Autopista Buenos Aires La Plata, sino incluso un nuevo puente sobre el Riachuelo y también la conexión fluvial. Es decir la llegada de ese nuevo polo, Puerto Madero II hacia el centro de la Capital podría hacerse en 5 ó 7 minutos, según lo que han verificado los que están proyectando eso.