

1. Tema y su relevancia

Tema de tesis

Los instrumentos de ordenación y gestión para un territorio de interfase urbano-portuaria. Análisis de la organización del territorio urbano-portuario en una lógica de desarrollo común.-

Relevancia del tema

Un proceso de planificación territorial concertado debería permitir que las necesidades y posibilidades de ambos (puerto y ciudad) se complementen para que a partir de por un lado un mejor modelo de aprovechamiento portuario que ofrezca como resultado una mejor organización territorial y por otro la importancia que para una ciudad tiene una infraestructura portuaria que contribuya a su desarrollo.

2. Relación personal y profesional con el tema

El vínculo con el tema se genera desde la práctica laboral cotidiana. La proximidad hacia el mismo produce el riesgo de perder la mirada “global” necesaria. Pero también se entiende, que el análisis y la reflexión teórica, permite tomar distancia con la realidad que nos ayude para adoptar el camino de las mejores prácticas.

3. Antecedentes del tema

Se analizarán los documentos y autores que permitan desarrollar las siguientes premisas:

Los puertos tienen una incidencia en su entorno territorial

Como punto de partida es necesaria una breve reflexión sobre la incidencia de los puertos en su entorno territorial. Para ello será fundamental el estudio de las llamadas áreas de influencia portuaria -o regiones portuarias-, que, además, estarán directamente relacionadas, por un lado, con la actividad económica de su entorno y, por otro, con las redes de transporte terrestre que se extienden desde el nodo portuario.

Al respecto se propone una breve repaso de los planes maestros de algunos puertos para ciertos casos (por ejemplo en España, Chile y Uruguay) y de algunos estudios de autores como el de Fernando Gonzalez Laxe (referido a las perspectivas de los tráficos marítimos y su incidencia territorial), el de José Luis Estrada Llaquet (referido al entorno urbanístico de los puertos), el de Carlos Martner Peyrelongue (referido a los puertos, redes globales y territorio), etc.

Los puertos constituyen un sistema funcional específico

Los puertos constituyen, por su organización administrativa y por sus propias actividades un sistema funcional específico. Es decir, un conjunto de actividades articuladas en una estructura funcional y física, condicionada por imperativos técnicos referidos, básicamente, a cuestiones de dinámica litoral o fluvial y las tecnologías del transporte. Pero estos sistemas, son elementos complejos que incluyen construcciones

marítimas, vías de comunicación terrestres (rutas vehiculares, vías férreas, internas y externas), edificios de múltiples usos (de administración, talleres, de servicio, etc.), áreas libres para almacenamiento (playas de carga para contenedores, etc.), etc.-

Para este caso se propone la lectura de trabajos como el de la Universidad Nacional de Rosario (referido al Sistema Portuario en la Región de Rosario), los trabajos de Bernardo Sanchez Pavón, también parte de algunos Planes Maestros mencionados, ciertas entrevistas con detenimiento a personas relevantes

El carácter funcionalmente específico condiciona la permeabilidad de los recintos portuarios

El carácter funcionalmente específico del espacio portuario ha condicionado también la mayor o menor permeabilidad de sus recintos, en los que su control es una exigencia inevitable (recintos aduaneros, mercadería en tránsito, etc.), o muy recomendable por los conflictos funcionales que puede provocar el libre acceso público (circulación vehicular, seguridad, etc.).

Como lectura básica se propone la Evaluación de los principales puertos de América del Sur (estudio dirigido por la Universidad Politécnica de Valencia y expertos internacionales).

La legislación en materia de organización del territorio genera conflicto

En lo que tiene que ver con la legislación en materia de organización del territorio existe un conflicto en la medida que en la formulación de los planes urbanísticos y sectoriales (por ejemplo el POT y el Plan Maestro del Puerto de Montevideo) no han tenido una elaboración que considere uno a otro. Incluso la redacción de un Plan Sectorial o Especial (el Plan Maestro) se elaboró en ausencia y previo al Plan General (el POT). En realidad el espacio portuario está sometido a competencias diversas y por tanto esto complejiza aún más la situación.-

El espacio portuario (costero) es un espacio codiciado

El espacio portuario es un espacio codiciado, existen usos urbanos que compiten por el ese espacio y generan sobre los mismos una variada forma de presión. Desde este punto de vista es permanente el acecho de expectativas de mejora de tipo urbano que sobre ciertos puertos se producen. En forma resumida las partes reclaman para sí áreas de uso ya sea para paseos urbanos y de permeabilización del límite puerto-ciudad y otros una mejora de la accesibilidad para ingresar a su recinto y una necesidad constante de tierra firme para aumentar su área.

Para este caso se hará un relevamiento de información que proviene en primera instancia de organismos internacionales (AIVP, RETE, AIPPYC, etc.) principalmente de sus congresos. También se trabajará con documentos emitidos por diferentes organizaciones y personalidades en diferentes seminarios y talleres referidos al tema ciudad-puerto a nivel nacional e internacional. Otros trabajos de diferentes autores, como Cristina Amil López y Brian Hoyle, entre otros que iremos convocando de acuerdo al caso y la pertinencia.

4. formulación del problema y las preguntas de investigación

La relación puerto-ciudad se han ido consolidando desde actuaciones puntuales, ya sea en operaciones de remodelación portuaria, donde el objetivo es adecuar un grupo de instalaciones e infraestructura a otras funciones de tipo urbano. Es decir se trata de intervenciones en forma de proyecto más que de planes, lo que no se ha visto de forma común es que no se incorpora el espacio portuario al planeamiento urbano y/o a la planificación de un territorio.

Existen modelos de planificación que reconozcan la interfase urbano-portuaria?

5. Sistema de hipótesis

Sobre un mismo territorio coincidan planes sectoriales diversos, por ejemplo de desarrollo portuario, de planificación (departamental y nacional) territorial, de descentralización, de participación y gobernanza, de carácter medioambiental y otros planes sectoriales específicos, como los vinculados al desarrollo turístico. También es posible que una parte importante de las decisiones estratégicas se estén tomando en entornos privados (empresariales) de planificación, singularmente las relacionadas con el tráfico, la generación y el consumo.

¿La ordenación del territorio seguirá siendo un lugar donde se enfrenten los órganos y públicos? Parecería que la ordenación del territorio puede adquirir una gran complejidad jurídico-administrativa. Es clara la necesidad de establecer mecanismos e instrumentos de cooperación y de coordinación, por sobre la posibilidad de conflictos. La competencia nacional en determinados temas o áreas específicas no descarta la competencia municipal sino más bien que se trata de competencias concurrentes de las autoridades nacionales y municipales, de modo que la asignación de atribuciones concurrentes entre el Estado central y los Gobiernos Departamentales, no parece estar vedada.

Un proceso de planificación territorial concertado debería permitir que las necesidades y posibilidades de ambos (puerto y ciudad) se complementen para que a partir de por un lado un mejor modelo de aprovechamiento portuario que ofrezca como resultado una mejor organización territorial y por otro la importancia que para una ciudad tiene una infraestructura portuaria que contribuya a su desarrollo.

Con el objetivo de dar respuesta a las necesidades que en términos de desarrollo portuario y urbano se vienen generando y debido a la falta de espacios de reflexión en la materia que consideren los aspectos mencionados, se debe repensar el territorio como un lugar de concurrencia.

6. Estrategia y diseño de investigación

A partir de la lectura y análisis de ciertos trabajos y de un grupo de entrevistas a determinados actores. Se harán en forma simultánea. En este sentido se considera una investigación de tipo cualitativa, de carácter descriptivo exploratorio, que busca poner

énfasis en el discurso de actores y la visión que se tiene del proceso. No se descarta como técnica a utilizar –además de las mencionadas: lecturas y entrevistas- la revisión documental (reseña de casos) y la consideración de referentes internacionales (dos casos en América Latina y un caso europeo por ejemplo).

7. Referencias bibliográficas básicas

- Cousillas, Marcelo prof. Dr. - “*Sistemas Institucionales de Planeamiento y Gestión en Uruguay y sus Perspectivas de Transformación*” en Seminario 09 al 11 marzo de 2006 – Maestría de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano – ITU – Farq - Montevideo.-
- Decreto N° 310/994 de 1 julio 1994 – Creación de la COTAOT.-
- Diccionario de la Lengua Española – 22° edición (Real Academia Española – Madrid 2001).-
- IMM - Plan de Ordenamiento Territorial 1998.-
- Ley N° 16.112 de 30 de mayo de 1990 – creación del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y fija sus competencias.-
- Ley Orgánica Municipal N° 9515 de 1935.-
- MVOTMA - DINOT en “*Documento base de la ley de ordenamiento y Desarrollo Territorial Sostenible*” (mayo 2006).-
- MVOTMA – DINOT – UDELAR – ITU - Cátedra de Arquitectura Legal en “*Estudios preliminares para un proyecto de Ley de Ordenamiento Territorial*” (marzo de 2006).
- “*Plan Estratégico Rosario 1998*” (en pdf)
- Universidad Politécnica de Valencia Iirsa “*Evaluación de los principales puertos de América del Sur*” – (junio de 2003).-
- CEPAL - “*Privatización Portuaria – bases, alternativas y consecuencias*” – (1999).-
- Alemany, Joan – “*Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina*” Revista PORTUS n°1.-
- Sánchez Pavón, Bernandeo – “*El futuro de las relaciones puerto-ciudad*” Universidade da Coruña - Instituto Universitario de Estudios Marítimos – (2003).-
- Estrada Llaquet, José Luis - “*El entorno urbanístico de los puertos: relación puerto-ciudad*” 2° Encuentro Iberoamericano sobre intercambio tecnológico portuario (Salvador de Bahía, Junio de 2003).-
- Bervejillo, Federico + Bastarrica, Juan - “*Paseo urbano portuario de Montevideo*” (2002).-