

Infraestructura Portuaria en la Región Metropolitana de Buenos Aires

Un abordaje territorial como aporte al desarrollo socio productivo

Port Infrastructure in the Metropolitan Region of Buenos Aires A territorial approach as a contribution to socio-productive development

Recibido: 05/09/2024 - Aceptado: 04/11/2024

María Aversa

0000-0003-0057-391X

maria.aversa@cic.gba.gob.ar / mma_arq@yahoo.com.ar

Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente, Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires (LINTA - CICPBA). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata (FAU-UNLP), Argentina.

Arquitecta; Doctora en Arquitectura y Urbanismo; Especialista en Políticas y Planificación de Transporte. Investigadora Adjunta y Subdirectora en el Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente Comisión de Investigaciones Científicas (LINTA-CIC). Docente en grado y posgrado en el área de planificación y gestión territorial (FAU-UNLP, IyA-UNAJ, UNSAdA, UTN). El escrito forma parte del proyecto de investigación “Ordenamiento territorial urbano-portuario y sistema logístico de transporte intermodal en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Construcción y valoración de escenarios alternativos para la implementación de políticas públicas” (LINTA-CIC).

Cita sugerida: Aversa, M. (2024). Infraestructura Portuaria en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Un abordaje territorial como aporte al desarrollo socio productivo. *Pleamar. Revista del Departamento de Geografía*, (4), 7-32. <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pleamar/index>



Este artículo se encuentra bajo [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Resumen

El escrito presenta un prediagnóstico de los puertos de Dock Sud y La Plata, insertos en la Región Metropolitana de Buenos Aires. El objetivo reside en describir la configuración territorial desde las variables de usos del suelo (normados) e infraestructura de transporte y movilidad en correspondencia con virtudes y limitaciones en el mediano plazo que se infieren fundamentales para planificar el territorio portuario y circundante. Metodológicamente se ordena en tres partes: i- breve marco de referencia conceptual; ii- descripción de la inserción y características y análisis exploratorio de los usos del suelo y la movilidad; iii- ponderación FODA que permite esbozar el escenario actual y tendencial de ambos puertos. Los principales resultados permiten visibilizar las demandas y urgencias de una planificación urbano-portuaria integrada. Los mismos forman parte de una investigación en curso que involucra un análisis en profundidad del sistema portuario, de transporte y logística a escala metropolitana.

Palabras clave: puertos; sistema productivo; configuración territorial; planificación territorial

Abstract

This paper presents a pre-diagnosis of both Dock Sud and La Plata ports located in the Metropolitan Region of Buenos Aires. Based on the analysis of land uses and infrastructure conditions for mobility and transportation, advantages and disadvantages inferred as fundamental for planning the port and surrounding territory are observed. Methodologically, it is organized in three parts: i- brief conceptual reference framework; ii- description of the insertion and characteristics and exploratory analysis of land use and mobility; iii- SWOT weighting that allows outlining the current and trend scenario of both ports. The main results make it possible to visualize the demands and urgencies of integrated urban-port planning. They are part of an ongoing research that involves an in-depth analysis of the port, transport and logistics system on a metropolitan scale.

Keywords: port infrastructure; metropolitan región; territorial configuration; port planning

Introducción

La provincia de Buenos Aires es un territorio productivo muy heterogéneo, reconocido por actividades económicas diversas. Posee un extenso borde costero (fluvial-marítimo) desde el extremo norte, con el Puerto de San Nicolás sobre el río Paraná, hasta el sur con el Puerto de Bahía Blanca sobre la ría próxima al Océano Atlántico.

La Región Metropolitana de Buenos Aires (en adelante RMBA) contiene puertos, muelles y terminales de administración pública y privada con operatorias diversas, siendo parte fundamental del sistema portuario nacional (García, 2019; Aversa, 2022). Concentra más del 85% de la carga contenerizada de importación y exportación del país y es la puerta de entrada de CABA y la provincia de Buenos Aires, donde se concentra la mayor parte de

la población, la actividad económica y la producción industrial de Argentina (Merk, 2018).

Dentro del nodo metropolitano, para este artículo se aborda un análisis exploratorio de dos puertos públicos administrados por el Estado provincial a través de la Subsecretaría de Asuntos Portuarios, profundizando en el Consorcio de Gestión de Puerto Dock Sud (CGPDS) y el Consorcio de Gestión de Puerto La Plata (CGPLP) ambos ubicados sobre el río de la Plata. Reconociendo la participación en el nodo-corredor metropolitano al CGPDS con un aporte significativo en movilización de contenedores y al CGPLP con la industria petroquímica y proyecciones alentadoras de contenedores con la terminal TecPlata (Aversa, 2024).

El objetivo del escrito reside en describir la configuración territorial desde las variables de usos del suelo e infraestructura de transporte y movilidad en correspondencia con virtudes y limitaciones en el mediano plazo considerando la capacidad instalada de la infraestructura portuaria y su potencial desarrollo productivo.

La metodología empleada es cualitativa con incorporación de datos cuantitativos; se recupera información pública de fuentes secundarias de organismos oficiales, análisis por fotointerpretación satelital y procesamiento cartográfico en sistemas de información geográficos en software libre Qgis. El escrito se estructura en tres partes: i) breve marco de referencia teórico conceptual, recuperando bibliografía específica del tema y aportes recientes en fuentes secundarias; ii) análisis exploratorio de la configuración territorial revisando los usos del suelo normados y el sistema de movimientos en el área urbano-portuaria, a través de sitios de información oficial (Instituto Geográfico Nacional [IGN], Infraestructura de Datos Espaciales de la República Argentina [IDERA], Infraestructura de Datos Espaciales [IDE] de la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial de la provincia de Buenos Aires [URBASIG]), normativas y descripción de la capacidad instalada; iii) resultados expresados en matrices FODA abordando una ponderación que permite esbozar el escenario actual y tendencial.

El propósito principal de este escrito reside en esbozar un prediagnóstico de la infraestructura portuaria en relación con la situación urbano-territorial de su inserción local-regional y de las capacidades instaladas de la infraestructura cuyo potencial cualifica el desarrollo productivo. Reconociendo, asimismo, la imperante necesidad de una planificación integrada de las áreas urbano portuarias en base al escenario tendencial

previsible que se evidencia en el marco de políticas públicas para el ordenamiento y la gestión territorial.

El territorio urbano portuario. Una convergencia compleja

El territorio, definido como el espacio socialmente apropiado (Reboratti, 2003), es en sí mismo un concepto polisémico y complejo. El conocimiento y la actuación implican un abordaje que excede una disciplina o dimensión de análisis volviéndolo sistémico, interdependiente e interdefinible (García, 2006). En este marco, las transformaciones territoriales vertiginosas encuentran múltiples variables complejas de análisis, especialmente reconocibles en las últimas cuatro décadas, producto de procesos económicos, políticos, tecnológicos y sociales vertiginosos que impactan en la dimensión físico-funcional (Aversa, 2019); evidente en áreas portuarias y con convergencias de infraestructuras de transporte con la multiplicidad de actores intervinientes, a veces reflejadas en relaciones conflictivas (García, 2019).

Cuando se trata de territorios que comparten usos mixtos -a veces incompatibles- como las áreas urbano-portuarias, a los condicionamientos tradicionales, se añaden otras dinámicas que no necesariamente son extremas pero que requieren una atención especial. La condición natural de las costas en las que se insertan los puertos presentan vulnerabilidades para las obras y las personas (riesgos por inundaciones y sudestadas) y también pretensiones de ocupación (paisaje, recreación y residencia de lujo). Al mismo tiempo, la condición antrópica agrega otras problemáticas con la incidencia de la explotación de los recursos naturales, la ocupación y el crecimiento extendido, la distribución y mixtura de usos del suelo y actividades productivas, los conflictos del transporte y la movilidad y la fragmentación socioterritorial, por mencionar algunas variables (Aversa, 2019). Procesos que en los últimos años se han vuelto más presurosos, cuya transformación es aún más veloz que la que los mecanismos de planificación pueden adoptar (Ciccolella, 2014; Ascher, 2004).

A esta situación se añade que los puertos que se insertan en áreas urbanas centrales, acrecientan las complejidades, incrementando las externalidades negativas. Realidad perceptible en los puertos urbanos-metropolitanos en general que pugnan por el escaso territorio con servicios al que se agregan demandas y gran presión sobre los usos del suelo, el transporte y el acceso a la costa (Abramian, 2013); estas dinámicas tienen impactos que involucran, además, el paisaje, el ambiente, el patrimonio, el valor del suelo, entre otras variables que atraviesan las escalas locales y regionales.

Este escenario hace visible las carencias en materia de planificación integral y en la eficiencia de las políticas públicas que incorporen la multiactorialidad, multiescalaridad y multidimensionalidad en el debate para el mediano y largo plazo. En palabras de Sánchez de Madariaga (2008, p. 260) “la acción del ámbito público requiere diseño institucional, estructuras y procesos de coordinación vertical y horizontal”, entre administraciones, agentes privados, grupos sociales y participación ciudadana para la toma de decisiones. En lo que refiere al ordenamiento territorial, como marco para la planificación sectorial, Farinós Dasí y Olcina (2022) destacan que la complejidad de la sociedad contemporánea ha ido manifestándose en procesos de organización espacial. Las normativas han incorporado nuevos requerimientos para proteger personas, bienes y elementos naturales. Agregan además que “se han introducido métodos y herramientas de trabajo que permiten tratamiento y gestión de datos cada vez más numerosos para establecer el ordenamiento de los usos del suelo actuales y futuros” (p. 35). Entre ellas pueden contarse bases de datos digitalizadas y geolocalizadas a escala local. En la provincia de Buenos Aires se encuentran las bases espacializadas en sistemas de información geográfica de acceso abierto para la subdivisión de la tierra, los usos del suelo normado, la ocupación informal, entre otros¹.

En relación con la planificación del transporte, como instrumento sectorial para el ordenamiento territorial, Barbero y Bertranou mencionan que las prácticas de planificación sectorial se han dejado de lado hace no menos de treinta años, así afirman “Los llamados ‘planes’ son ejercicios principalmente tecnocráticos, de escasa calidad técnica, y que contienen fundamentalmente listados de obras, sin justificación estratégica” (2019, p. 29).

En Argentina la configuración del sistema portuario continúa siendo resultado del proceso de desregulación y descentralización de la actividad portuaria iniciado en la década de 1990 (Álvarez y García, citado en Barbero y Bertranou, 2019). Este período se corresponde con la redefinición del rol del Estado con la aplicación de Ley 23.696 (1989) que desreguló, privatizó y concesionó empresas del Estado, dando marco a la Ley de Puertos 23.093 que permitió transferir el dominio y la administración de los puertos estatales a las respectivas provincias; expresando “la transferencia del dominio, administración o explotación portuaria nacional a los estados provinciales y/o a la

¹ Estas bases de datos son CartoARBA, URBASIG, RENABAP, IGN, IDERA, entre otras plataformas de acceso abierto.

municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y/o a la actividad privada” (Ley 24.093, 1992)².

Esta condición multiestatal, con vías navegables de la esfera nacional, puertos provinciales y organismos autárquicos que los gerencian (Consortios de Gestión) y entornos urbanos municipales implica un análisis extra de la multiactorialidad donde convergen alianzas, pactos, tensiones e intereses diversos intra estatal. A esta condición se añade la presencia de actores privados de gran incidencia (terminales, navieras, operadores logísticos) que interactúan en el territorio y que trascienden la escala local en una posición de integración vertical donde un sector empresarial domina todos los eslabones de la cadena logística (Galli, 2023).

En esta lógica de dominación del mercado comercial en que los puertos son eslabones centrales en la cadena de abastecimiento, no es menor resaltar que las decisiones que se toman en el ámbito local, regional o nacional están supeditadas a lógicas supranacionales, globales. No obstante, la escala local adquiere una relevancia sustancial en la matriz actoral frente a las problemáticas territoriales porque la incidencia es también regional, y recíprocamente, en un “proceso de inestable construcción de coaliciones para el desarrollo [...] para la acción y creación de alianzas y liderazgos” (Tobio, 2011, p. 107).

En palabras de Pirez

la dimensión territorial de lo local tiene otro aspecto. La existencia de recortes socio-territoriales dentro de la ciudad (áreas, distritos, barrios) que la población significa (otorga significado) de manera particular y que constituyen, o pueden constituir, unidades socio-territoriales de acción por la presencia de actores sociales específicos (1995, p. 5).

Estas dinámicas -visibles desde la década de 1990- se afianzaron en el proceso de cambios del sistema político y económico global (Sassen, 1999), donde los territorios se especializaron estratégicamente situando actividades globales en sectores locales. A las cuales se añadieron nuevas dinámicas en los procesos de localización de actividades con rasgos más especulativos, incidencia en la segregación social, cambios en el empleo, impactos en el ambiente, entre otros, volviendo a estos territorios mucho menos aprehensibles para intervenir (Ciccolella, 2014).

² El Puerto de Buenos Aires no fue transferido al municipio de la ciudad de Buenos Aires, y continúa administrado por el Estado nacional a través de la Administración General de Puertos S.A.

En este marco, la planificación y gestión en territorios urbano-portuarios (interjurisdiccionales) debe compatibilizar la convergencia y superposición legal de diversos instrumentos normativos (de ocupación y usos del suelo, de transporte, de ambiente), la heterogeneidad de demandas y urgencias de los actores involucrados del sector estatal, privado y comunitario y las restricciones que exceden la escala local (normas internacionales, condiciones ecosistémicas, cambio climático, etc.) (Aversa, 2024).

Infraestructuras y transportes: componentes claves de la logística portuaria

Los territorios portuarios forman parte de enclaves urbanos, logísticos y productivos que trascienden las fronteras locales, atendiendo a la complejidad de la escala local, micro regional y provincial que impacta en el desempeño operativo en general y, en particular, aquellas relacionadas al movimiento de las cargas, reconocida como eslabón de la cadena de suministros, es decir la gestión logística.

La logística se encarga de ordenar el abastecimiento y distribución de los bienes y servicios, y su expresión en el territorio con las áreas destinadas a fines logísticos es definida como

una zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar la complementariedad modal y servicios de valor agregado a la carga, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura (Leal y Pérez Salas, 2009, p. 2).

La logística incorpora diversas infraestructuras, equipamientos, transportes y flujos de tránsito a su dinámica, y su eficiencia depende, además, de la gestión y gobernanza que eficientiza la actividad logística. En palabras de Barbero (2009, p. 4) “aun cuando las definiciones conceptuales no son siempre coincidentes, el foco de la logística está claramente centrado en el transporte, la gestión de inventarios y el procesamiento de órdenes”.

Según la definición de la Asociación Latinoamericana de Logística (ALADI), la logística comprende una

disciplina de posición horizontal en el proceso de la cadena de abastecimiento, que planifica, implementa y controla, de manera eficaz y eficiente, el flujo directo y reverso y el almacenaje de productos y servicios con su información relacionada

entre el punto de origen y el punto de consumo, para cumplir con los requerimientos de los clientes (ALADI, 2006, p. 161).

La eficiencia y eficacia están directamente vinculadas a la competitividad, y están sujetas a tres componentes principales que inciden en la cadena de suministro: 1- el costo de producción, 2- el costo de comercialización y 3- el costo de transporte; reducir uno de ellos incurre en el valor final y en la posibilidad de competir con otros mercados (Aversa, 2019). En esta red las infraestructuras, los equipamientos y la distribución de los usos del suelo cobran relevancia en la planificación del territorio, del transporte y la logística.

Las infraestructuras estructuran el territorio, impulsando el crecimiento de las áreas urbanizadas, estimulando la plusvalía de espacios despreciados y acercando las fronteras de las ciudades. Son el sostén del transporte y la movilidad (Aversa, 2019); constituyen, en definitiva “el soporte fijo de la economía de una región, como sector de inversión generador de empleo e innovación y como condicionante de su desarrollo” (Herce Vallejo, 2013, p. 14).

Los equipamientos vinculados al transporte de gran envergadura (puertos, terminales, aeropuertos) conforman enclaves correspondidos (en general) con otros usos del suelo en una mixtura que no siempre es compatible. En relación con la logística hay diversos patrones de ocupación y usos del suelo en los que se encuentran zonas de actividades logísticas (ZAL's), plataformas logísticas, parques logísticos e industriales y otros nodos relacionados, que impactan en el sistema territorial y logístico en escala local y regional. Dentro de la distribución de los usos del suelo (normados y reales) y la inserción de las actividades productivas, se considera –para este trabajo- que el transporte y la movilidad forman parte de los usos del suelo, el sitio donde se efectivizan los desplazamientos y circulaciones –de personas, bienes y servicios- son funciones en el espacio público y como tal configuran el territorio con sus reglas y normas que no son independientes del resto de los usos en una incidencia recíproca. Se resalta la diferencia entre transporte y movilidad, en tanto “el transporte es entendido como el componente material de la movilidad, ligado a los medios técnicos de desplazamiento. Y la movilidad como algo que se expresa en el transporte” (Gutiérrez, 2010, p. 3).

La movilidad según la define Herce Vallejo es el

conjunto de desplazamientos que se producen en la ciudad en los diferentes sistemas de transporte. En la medida que estos desplazamientos, y la misma utilidad de un sistema de transporte determinado, dependen también de la distancia

recorrida, esta movilidad se puede cuantificar como la sumatoria del número de viajes producidos en cada medio de transporte por la velocidad media a que se desplazan y por la duración del desplazamiento (2013, p. 30).

En este sentido, la movilidad es un concepto amplio que incluye el tránsito, el transporte, la logística, las infraestructuras y los diversos sujetos y objetos actuando de manera sistémica, complejizando la simbiosis entre áreas portuarias y áreas extra-portuarias (urbanas, industriales o productivas) con la intermodalidad de transporte que las abarca (Aversa, 2019).

La movilidad y el transporte se constituyen como usos del suelo, en tanto son espacios de accesibilidad, conectividad y transferencia en el desarrollo de las actividades portuarias y urbano-portuarias. En este sentido, revisar la funcionalidad de la configuración territorial de estos dos puertos podrá servir de insumo para valorar ventajas y desventajas comparativas de un escenario tendencial-previsible a mediano plazo.

Este análisis es insumo para la planificación del transporte y del territorio para fortalecer las políticas regionales estratégicas en materia de logística, considerando trabajos antecedentes recientes de escala nacional y provincial (Consejo Federal de Inversiones [CFI], 2024) se pondera fundamental integrar la logística a la dimensión socio-territorial y ambiental-ecológica, además de la incorporación tecnológica como dimensión de análisis. La integración logística regional es una herramienta de gestión diseñada para ser soporte del desarrollo local, provincial y nacional, y en ese marco las políticas de estado revisten significancia, para lo cual estudios diagnósticos y análisis se vuelven relevantes para elaborar propuestas de carácter estratégico.

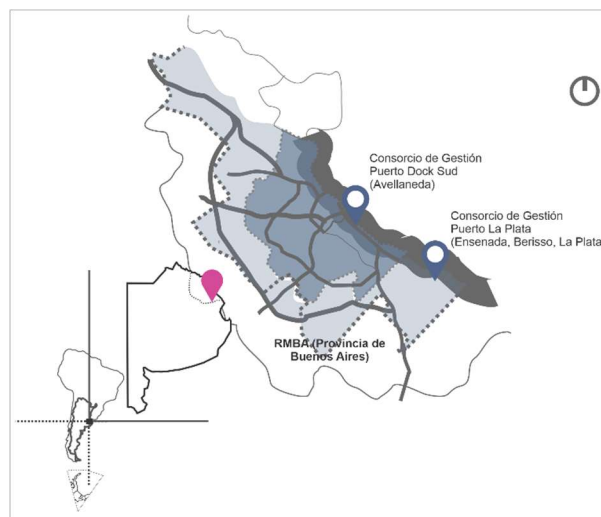
Contexto e inserción

La provincia de Buenos Aires tiene 17.523.996 de habitantes en una superficie de 304.907 km² (INDEC, 2022); contiene diversas actividades económica-productivas, agrícola-ganaderas, pecuarias, industriales y culturales; su Producto Bruto Geográfico representa más del 30% del PBI (Dirección Nacional de Asuntos Provinciales, 2018). “Durante 2022 los puertos públicos bonaerenses movilizaron un total de 57.751.419 toneladas; de ellas, 53.440.079 toneladas correspondieron a carga a granel y 4.311.341 toneladas a carga en contenedor (624.721 TEUs)” (Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica, 2022). En este marco, la provincia se fortalece del potencial productivo y de los puertos por los cuales ingresan y egresan materias primas, manufacturas y commodities.

El corredor metropolitano fluvial abarca desde el km 135,5 del Río Paraná de las Palmas (partido de Zárate) hasta el Puerto La Plata en el estuario del río de La Plata. Como tal conforma un complejo cultural, industrial, portuario y logístico en un conglomerado con 40 municipios, cuya población supera los 14 millones de habitantes en una extensión de 13.947 km², (INDEC, 2022).

En este contexto territorial, la RMBA sur cuenta con dos de los principales puertos bonaerenses; por un lado, el CGPDS que se destaca por el movimiento contenerizado, y el CGPLP por el movimiento petroquímico, principalmente, con potencial desarrollo en cargas de alto valor agregado por la instalación de la terminal de contenedores TecPlata S.A (figura 1).

Figura 1: Esquema de inserción CGPDS y CGPLP



Fuente: Elaboración de la autora

Consortio de Gestión Puerto Dock Sud

Dock Sud es una localidad perteneciente al partido de Avellaneda, ubicada sobre el Riachuelo, lindante a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), conectada por la autopista Balbín (conocida como Autopista Buenos Aires - La Plata) y el Ferrocarril Roca; con una población estimada, según censo 2010, de 35.897 habitantes (cuadro 1). La localidad está identificada por el polo petroquímico y la actividad portuaria, representando un paisaje asociado a la manipulación de las cargas; primero carbón, posteriormente identificado con el polo petroquímico y –desde la década de 1990- con las cargas contenerizadas en la boca del Riachuelo.

Cuadro 1. Población intercensal del partido de Avellaneda

Partido	1991	2001	2010	2022
Avellaneda	344.991	328.980	342.677	367.554

Fuente: elaboración de la autora sobre la base de INDEC, 1991, 2001, 2010, 2022

El Puerto Dock Sud se encuentra a 7 km al sur-sureste del Puerto de Buenos Aires y a 49 km al oeste-noroeste de Puerto La Plata. El predio del puerto abarca una superficie terrestre total de 504 hectáreas, sin tener en cuenta la franja marginal del Riachuelo en la desembocadura con el Río de la Plata. Es un puerto relevante en la economía de la provincia, moviliza el 95% de la carga de contenedores operada por la Terminal Exolgan SA (Globalport, 2022). Además, moviliza hidrocarburos, agregado de productos químicos, gaseosos, subproductos de la industria agropecuaria, industriales y arena.

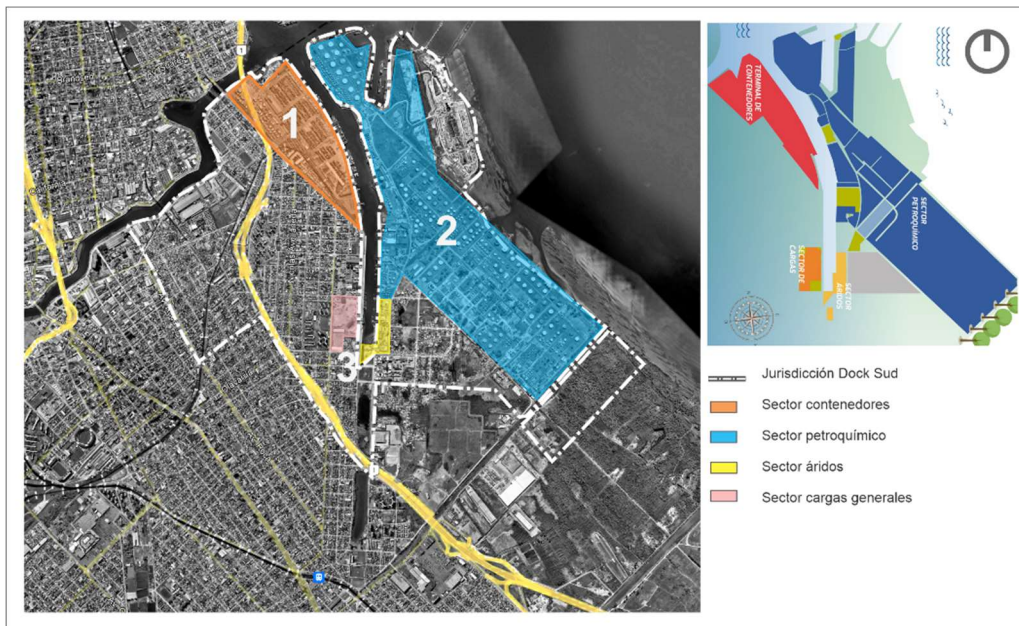
Capacidad instalada

El puerto se desarrolla a lo largo del Dock Sur (secciones 1 y 2), se completa con los muelles de Shell, la dársena de inflamables y la dársena de propaneros ubicadas fuera del Dock (figura 2).

La jurisdicción comprende tres zonas bien definidas:

1. Áreas donde se ubican las terminales: Costa afuera para la transferencia de grandes volúmenes de líquidos y gases provenientes de la actividad petrolera, orientada sobre la traza del Canal de Acceso Sur. Por un lado, se ubica la dársena de inflamables con grandes volúmenes de líquidos y gases inflamables; y por otro lado, se ubica la dársena de propaneros, con las cargas y descarga de gases altamente inflamables.
2. Ribera Sud del Riachuelo: operación de barcazones con arena y canto rodado
3. La zona del Canal Dock Sud: en la denominada ribera oeste, se encuentra dividido en tres secciones; operaciones de cargas generales, a granel y contenedores

Figura 2. Inserción localidad Dock Sud y sectorización operativa del puerto



Fuente: Elaboración de la autora sobre Google Earth y CGPDS

Configuración territorial: usos del suelo y movilidad

Desde los usos del suelo normados (Ordenanza 11.451/1997, partido de Avellaneda), se observa que el puerto se inserta en la delimitación del área urbana -desde la Autopista hacia el suroeste- y un sector de área complementaria, del otro lado de la Autopista hacia el Río. La zona industrial portuaria se ubica en área complementaria; dentro de la cual la zonificación de usos del suelo corresponde a industrial lindero a una zona de reserva (figura 3.a).

La zonificación normada y los usos del suelo reales reflejan la complejidad territorial del sector industrial portuario en cuanto a posibilidades de crecimiento y expansión de sus actividades, incompatibles con las áreas residenciales lindantes. En esa contigüidad urbano-portuaria acontece, por un lado, la urbanización formal e informal con áreas mixtas en el Distrito Residencial Mixto (Ri 2.2) con usos que admiten vivienda multifamiliar, comercio minorista, educación, salud, esparcimiento, culto, con densidad admitida de 350 hab./ha. Por otro lado, el área portuaria se inserta en zona Distrito Industrial Exclusivo (I.1A3), cuyas actividades admitidas son aquellas subsidiarias para logística, transferencia y operatoria portuaria donde se permiten usos de establecimientos industriales hasta la 3° categoría, comercio mayorista, depósitos y como uso complementario, el comercio minorista, estacionamiento, bares, seguridad, viviendas unifamiliares (Ordenanza 11.451). Esta presión mutua de usos es compartida por una Avenida urbana y portuaria (Avenida Debenedetti) y se hace presente en todo el borde portuario que requiere mayores espacios e instalaciones que se vuelven incompatibles, asociados además a otras áreas industriales linderas por fuera de la jurisdicción portuaria (figura 3.b.).

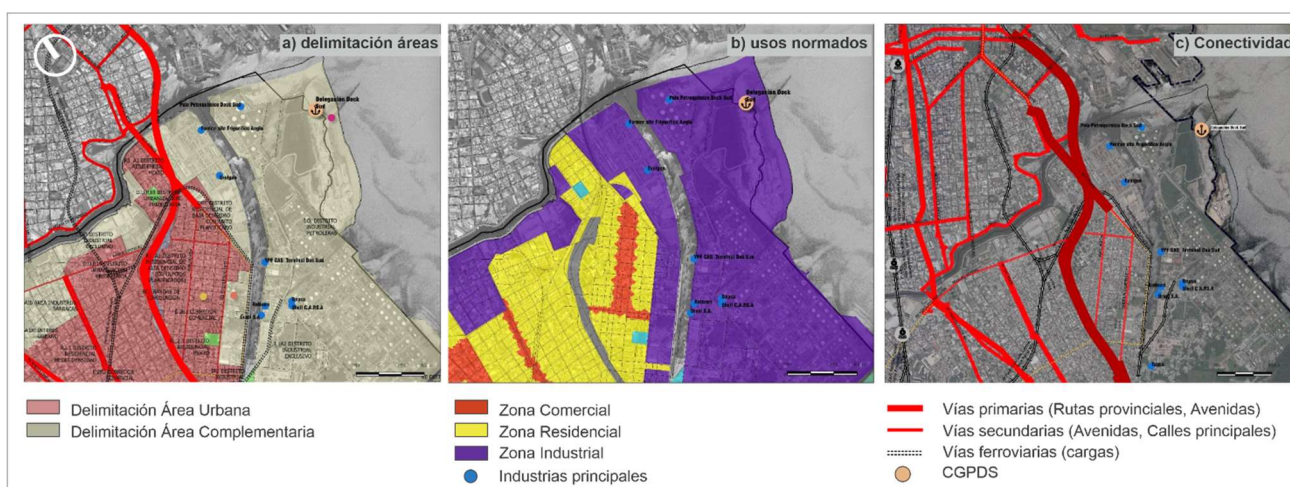
En cuanto a la conectividad, la principal vía de acceso es la Ruta Nacional 1 “Autopista Doctor Ricardo Balbín” que empalma hacia el sur con las RP2, RP11 y RP36 con conexión hacia la Costa Atlántica y hacia el norte con las Autopistas Dellepiane, 25 de Mayo y Arturo Illia, que conectan con la Provincia. Las principales rutas de conexión con el centro y norte del país, Chile, Bolivia y Paraguay son RN3, RN5, RN7, RN9.

La accesibilidad y conectividad a escala local del sector portuario es óptima, dada su localización metropolitana y cercana a CABA, a través de Autopista Balbín en buen estado de mantenimiento. El ferrocarril Nacional Roca –ramales 39 y 43- atraviesa el partido y favorece el transporte de pasajeros en el área urbana. No obstante, el Puerto

cuenta con acceso ferroviario e infraestructura de vías para el acceso al muelle, a través de las vías de Ferrosur Roca, actualmente inactivas (figura 3.c.).

Un punto aparte es la movilidad urbana de entorno portuario, la inserción del puerto es compleja para los movimientos de cargas, pasajeros, transporte público y privado en el entorno, especialmente para el transporte de cargas pesadas y los sistemas de abastecimiento y distribución en la zona industrial extra portuaria. Además del crecimiento del parque automotor privado que incrementa las dificultades de movilidad urbana en este nodo, convergente con la movilidad no motorizada.

Figura 3 (a, b, c): Delimitación de áreas, Zonificación de usos del suelo, Vías principales



Fuente: Elaboración de la autora en base a Urbasis, IDERA, Ministerio de Transporte, IGN

Consorcio de Gestión Puerto La Plata

El Puerto La Plata está inserto en medio de tres partidos (Berisso, Ensenada y La Plata) que integran la microrregión denominada Gran La Plata, en la cual la jurisdicción del puerto conforma una más entre las tres anteriores. Los cuatro integrantes configuran un territorio urbano, portuario e industrial de relevancia metropolitana, además del rol administrativo y cultural definido por la capitalidad de la ciudad de La Plata. Se sitúa en la margen sud izquierda del Estuario del Río de la Plata, cercano a su desembocadura, ubicado frente a la vía navegable troncal homónima, por la que se canaliza la mayor parte del tráfico comercial de Argentina.

El puerto natural de la Ensenada data desde el reconocimiento de la Caleta en el Siglo XVI. Desde sus inicios (1883-1891) hasta la fecha atravesó varias etapas asociadas a los modelos nacionales de desarrollo económico. Primero sirvió a los saladeros, luego a la industria frigorífica (1902-1920) y a la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1925). Entre 1925-1957 hubo una diversificación productiva y consolidación industrial;

posteriormente, un período de cierta decadencia entre la década del 1970 y 1990, con obsolescencia de las instalaciones portuarias, desmembramiento institucional y un retroceso económico en el puerto (Aversa, 2017). En la década del 1990, con la Ley de puertos (24.093) fue devuelto a la administración provincial y posteriormente se creó el Consorcio de Gestión Puerto La Plata (1999) como ente administrador.

La Plata se constituye en polo concentrador de los servicios de la región y centro administrativo y educacional de primer nivel. En tanto Berisso y Ensenada se reconocen como polos industriales y de producción local. El puerto es administrado por el CGPLP, conformado su directorio con representantes de los tres partidos y referentes empresariales y sindicales. En conjunto conforman un conglomerado de más de 900 mil habitantes (cuadro 2).

Cuadro 2. Población intercensal de los partidos de La Plata, Ensenada y Berisso

Partido	1991	2001	2010	2022
La Plata	541.905	574.369	654.324	768.470
Ensenada	48.237	51.448	56.729	63.977
Berisso	74.761	80.092	88.470	100.930

Fuente: elaboración de la autora sobre la base de INDEC 1991, 2001, 2010, 2022

El puerto en la actualidad continúa siendo industrial, asociado a la destilería y refinería YPF y a las industrias subsidiarias. No obstante, desde el año 2015 con la inauguración de la terminal de contenedores TecPlata, en la cabecera Este (partido de Berisso) promueve la captación de dichas cargas en el sur de la RMBA para complementar las cargas con Dock Sud y Puerto de Buenos Aires (Puerto Nuevo y Puerto Sur), aunque por el momento son movimientos exiguos.

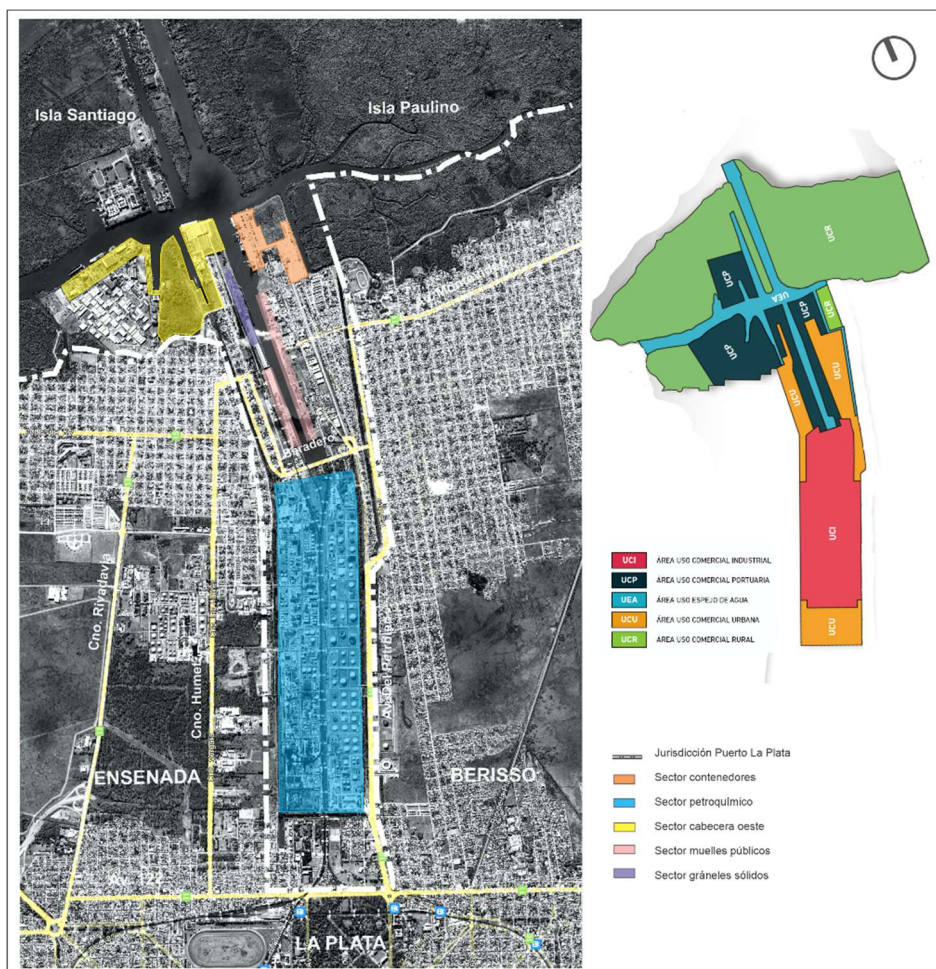
Las mercancías movilizadas principalmente son gráneles líquidos (hidrocarburos y productos químicos), gráneles sólidos (carbón, calcinado de coque y arena) y, en menor medida, carga general (bobinas de acero laminado y contenedores). Desde hace varias décadas las operaciones se concentran en tres grandes empresas: YPF S.A.; Copetro S.A. y Ternium-Siderar S.A., entre otras de menor alcance (Aversa y Jáuregui, 2022).

Capacidad instalada

La zonificación actual de PLP centra la atención en la delimitación de áreas con fines de uso y explotación comerciales: industriales y portuarios, rurales y urbanos, incluyendo a los espejos de agua para determinar las tarifas y otorgar permisos de concesiones (figura

4). La totalidad de la jurisdicción portuaria se compone por 2.249 hectáreas de las cuales 500 corresponden a espejos de agua, 460 a la zona exclusiva de operatoria portuaria (incluida la Refinería Repsol YPF S.A.), 229 a la Zona Franca La Plata, 700 a ocupaciones militares y el resto corresponde a la denominada Isla Santiago Este (Paulino) (CGPLP) (figura 4).

Figura 4: Inserción Puerto La Plata y zonificación comercial jurisdicción CGPLP



Fuente: Elaboración de la autora sobre Google Earth y CGPLP

- Cabecera Río Santiago Oeste (Ensenada): se ubican los muelles de los sitios 2 y 3 -sobre el Canal Lateral Oeste- y de los Sitios 4 y 5 -sobre el Río Santiago- permitiendo el amarre de buques tipo Post Panamax.

- Muelle de uso público: el CGPLP administra diferentes operaciones con cargas generales y de proyectos, asegurando la transferencia fluvial - terrestre (ribera de Ensenada y de Berisso).

- Terminal de contenedores Tec Plata S.A.: construida en la cabecera del ex frigorífico Armour (Berisso) dependiente de la empresa International Container Terminal Services Inc. (ICTSI).

- Terminal de gráneles sólidos: El Grupo Oxbow (Copetro) opera la terminal dedicada a la distribución y procesamiento de carbón de petróleo.
- Terminal de gráneles líquidos: la petrolera nacional YPF abastece a gran parte del país de combustibles líquidos y productos químicos.

Configuración territorial: usos del suelo y movilidad

En este territorio multijurisdiccional convergen normativas por la participación de los tres municipios que la integran, como se mencionó previamente. La inserción del puerto en el territorio es perpendicular al río, esto le confiere una configuración diferente a otros puertos que se disponen en el borde paralelo al agua. En este sentido, las envolventes urbanas de cada partido lo afectan de modo diverso, especialmente en la accesibilidad terrestre al mismo; aspecto que ha sido planteado, desde el inicio del CGPLP, con proyección de crecimiento en prolongación hacia el agua y no de ensanche hacia las ciudades colindantes (Consortio de Gestión Puerto La Plata, 2000).

A su vez, el acceso por agua al Gran Dock Central del Puerto se hace entre islas, lo que otorga mayor complejidad socio-ambiental por las obras de dragado, mantenimiento y ensanche que requiere esa conectividad. En tal sentido, la delimitación de áreas no es homogénea a un lado y otro del eje portuario, respecto a cada municipio. Si bien el puerto se inserta en área complementaria, puede observarse que del lado Oeste rige la Ordenanza 4597/2023 (partido de Ensenada) y el sector de la Isla Santiago corresponde por normativa a área complementaria en zona de Distrito Especial Isla Santiago (D.E.I.S.), afectada por ley provincial de Paisaje Protegido, sector que incluye a Astilleros Río Santiago y Zona Franca La Plata en la misma delimitación de área con actividades industriales. Sin embargo, del lado Este, rige la Ordenanza 2512/02 (partido de Berisso), donde la Isla Paulino se encuentra en Área Rural Zona De Recuperación 3 (Rc3) y es Área de Paisaje Protegido (APP) con uso dominante de turismo, actividades náuticas y usos complementarios compatibles (Aversa, 2024), (figura 5.a.).

En cuanto a la distribución de los usos del suelo, las normativas demuestran heterogeneidad. Del lado de Ensenada corresponde a zona de Uso Específico (UE 3) con uso dominante de transporte fluvial y uso complementario para la actividad industrial con densidad de 130 hab/ha; allí se ubica el acceso al puerto y dependencias administrativas, Aduana y Prefectura Naval Argentina. También se ubica Copetro (industria que produce carbón de Coque). Del lado de Berisso corresponde a zona de Uso Industrial (I1a), con uso dominante de industria de almacenaje con playa de maniobras y uso complementario

de estacionamiento, vivienda de encargado, comercio, bomberos, primeros auxilios. Además, se encuentran el polígono industrial, el polo tecnológico, TecPlata y otras instalaciones industriales (figura 5.b.).

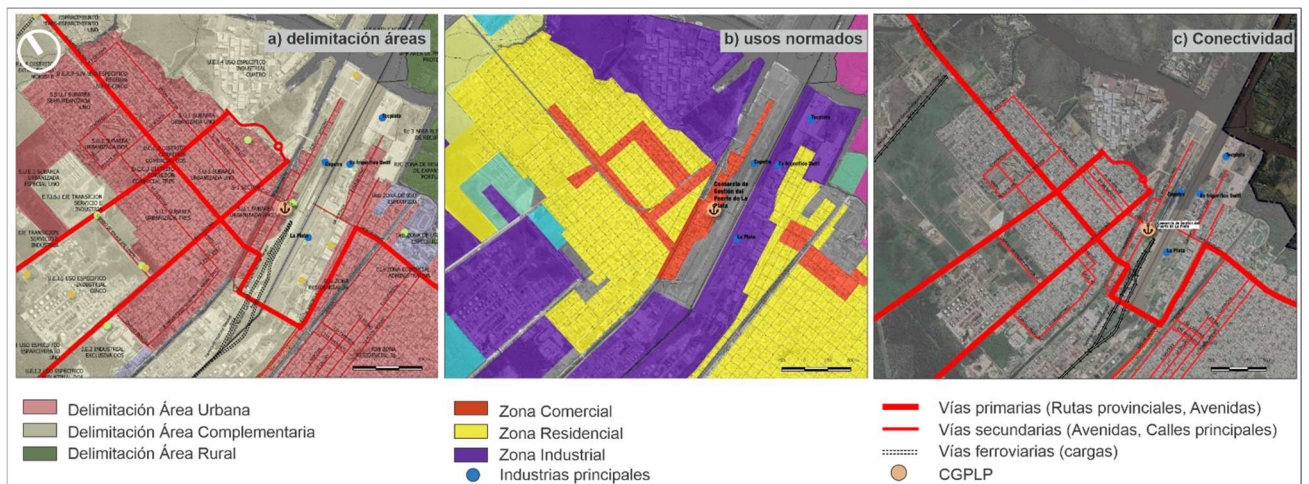
En cuanto a la conectividad, la principal vía de acceso terrestre es la Ruta Nacional 1 “Autopista Doctor Ricardo Balbín”, además de RP6, RP11 y Avenida 520 que empalman hacia el sur con la RP2 y RP36. Las principales conexiones con el centro y norte del país, Chile, Bolivia y Paraguay son RN3, RN5, RN7 y RN9.

La accesibilidad carretera desde la Autopista Balbín se vincula hacia los accesos urbanos que derivan en Camino Vergara - Ingeniero Humet y Camino Rivadavia (Ensenada); Avenida del Petróleo, Avenida 66 y Avenida Montevideo (Berisso); Avenida 122, que es eje divisorio de las jurisdicciones –Ensenada y Berisso- del partido de La plata; estas vías comparten todo el sistema de movimientos (cargas y pasajeros, público y privado) poniendo de manifiesto una desarticulación de los accesos entre partidos para el autotransporte de cargas y la logística general de la microrregión, actualmente con déficit en las condiciones de mantenimiento (figura 5.c.).

En cuanto al ferrocarril, el puerto tiene conexiones del lado de Ensenada, pero no hacia la terminal de contenedores (Berisso). A escala regional el CGPLP se enlaza con la red ferroviaria a través de la Línea General Roca, que conectan La Plata con CABA. Actualmente los operadores logísticos de carga que movilizan mercaderías son Ferrosur Roca, NCA y la línea Belgrano Cargas (Consorcio de Gestión Puerto La Plata, 2023).

En cuanto a la movilidad, una dificultad notoria reside en el movimiento del tránsito pesado en las avenidas urbanas de ambos partidos, produciendo externalidades negativas físicas y ambientales debido a que no hay asignación modal diversificada y las vías se encuentran colapsadas por la convergencia de transporte, con alto tránsito diario motorizado y no motorizado en un recorte territorial de usos mixtos de masividad (áreas universitarias, espacios recreativos, accesos costeros recreativos y dependencias administrativas) más allá de las actividades industriales y portuarias.

Figura 5: Delimitación de áreas, Zonificación de usos del suelo y Vías principales



Fuente: Elaboración de la autora en base a Urbasig, IDERA, Ministerio de Transporte, IGN

Ponderación

En base a la descripción y análisis previamente realizado se expresa una valoración exploratoria a través de una matriz FODA, en la cual se pueden observar las fortalezas y debilidades que evidencian el escenario actual en base a lo analizado, y las oportunidades y amenazas que anticipan un escenario tendencial-previsible, en caso de no intervenir (cuadros 3 y 4).

Consorcio de Gestión Puerto Dock Sud

Cuadro 3: matriz FODA

CGPDS		Escenario actual	Escenario tendencial
		FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
aspectos positivos	Ubicación	Estratégica, en la principal centralidad metropolitana, lindante a CABA	Cercanía a las actividades secundarias y terciarias y a áreas logísticas metropolitanas
	Accesibilidad	Efectiva por autopistas y rutas principales y ferrocarril (sin movimientos de cargas)	Posibilidad de asignación modal de transporte, carriles exclusivos y derivaciones en entorno urbano-portuarios
	Conectividad	Disponibilidad de vías por medio terrestre y fluvial con cercanía al aeropuerto de Ezeiza y Aeroparque (41 km y 10 km)	Transporte de cargas por ferrocarril que reduzca el transporte carretero, permitiendo planificar la intermodalidad del sistema logístico
	Infraestructuras, instalaciones y equipamientos	Preexistencias y disponibilidad de instalaciones para actividades industriales y portuarias con incorporación de tecnologías	Incorporación digital a la dinámica y operatoria con tecnologías aplicadas al transporte (<i>ITS, big data, Blockchain, IA</i>)
	Sistema logístico	El puerto en sí funciona como una gran plataforma logística industrial portuaria bien conectado	Configuración de un nodo logístico en la RMBA sur complementándose a otros polos tecnológicos, productivos, industriales
	Actividades y usos portuarios	Es el principal puerto de contenedores de la provincia y en conjunto con Buenos Aires del país. Mantiene actividades diversas	Promoción de agregado de valor en la región y en la provincia, complementando el nodo con Puerto La Plata (carga contenerizada)
aspectos negativos	Ubicación	Restricciones para el crecimiento y la dinámica portuaria (tránsito, usos y ocupación)	Incompatibilidad de usos por expansión de la ocupación urbana (formales e informales)
	Accesibilidad	Intermodalidad en vías principales, congestión en horas picos, predominio transportes de cargas y pasajeros privados	Incremento de externalidades negativas: siniestros, contaminación, ruidos, congestión, y encarecimiento logístico
	Conectividad	Saturación del medio terrestre carretero, escaso uso del ferrocarril, carencia de articulaciones regionales y locales	Proyectos sólo en infraestructuras (cantidad sin calidad) sin políticas de planificación del transporte, de la movilidad y territorial integral
	Infraestructuras, instalaciones y equipamientos	Saturación de superficies ocupadas por instalaciones muy cercanas a actividades residenciales	Incompatibilidad en las interfases urbano-portuarias y baja tolerancia a ruidos, contaminación y actividades peligrosas
	Sistema logístico	Deficiente integración logística regional y escasez de territorio para actividades logísticas	Costos logísticos altos, gestión oligopólica del mercado logístico, carencia de planificación logística
	Actividades y usos portuarios	La industria petroquímica implica un compromiso territorial y ambiental con el entorno urbano residencial cercano	Conflictos ambientales por contaminación, ruidos, peligrosidad por industrias altamente contaminantes

Fuente: Elaboración de la autora

En este sentido, se puede observar que el CGPDS tiene una ubicación estratégica, su posición concentra diversas conectividades intermodales. No obstante, su inserción urbana en la localidad de Dock Sud es comprometida respecto la incompatibilidad de usos y la ocupación residencial lindera a las actividades del puerto. Asimismo, la accesibilidad es compartida por otros modos motorizados y no motorizados en las vías del entorno en

función del emplazamiento del puerto, de otras industrias y equipamientos, además del propio sistema de movimientos del área urbana.

En relación con este escenario actual, se pueden observar ciertas tendencias que lo fortalecen con respecto a otros puertos, por su actividad creciente, la incorporación de tecnologías asociadas a la dinámica logística. Y por otro lado, algunos aspectos negativos en las variables físicas funcionales, especialmente asociadas a usos del suelo, ocupación y vulnerabilidad ambiental, entre otras externalidades.

Consorcio de gestión Puerto La Plata

Cuadro 4: matriz FODA

CGPLP		Escenario actual	Escenario tendencial
aspectos positivos		FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
	Ubicación	Es el primer puerto en el ingreso al río de La Plata, con buenas condiciones naturales de navegabilidad	Generación de áreas logísticas en la RMBA Sur y complementar el nodo industrial portuario
	Accesibilidad	La vía fluvial es cercana al océano. Cuenta con accesos terrestres jerárquicos de proximidad	Integración de los accesos regionales a los locales, completando los previstos que garantizan accesos específicos a áreas
	Conectividad	Dispone de conectividad terrestre metropolitana y provincial por rutas, autopistas y avenidas	Posibilidad de fortalecer las conexiones existentes y completar las previstas planificando el sistema de transporte al territorio urbano
	Infraestructuras, instalaciones y equipamientos	Dispone la terminal de contenedores más tecnológica del país y equipamientos en buen estado	Complementarse con el sector industrial y logístico regional e impulsando el comercio internacional incorporando tecnologías (ITS, IA)
	Sistema logístico	Inserción cercana a Zona Franca que actúa como una zona logística. Dispone de áreas para desarrollos logísticos cercanos	Posicionamiento estratégico del hub logístico portuario (Puerto, ZFLP, ARS) industrial en el corredor metropolitano sur con impacto
Actividades y usos portuarios	Sostiene el procesamiento de productos petroquímicos más importante del país y cuenta con TecPlata	Posibilidad de incorporar nuevas actividades, contenedores y promover el turismo de cabotaje y transporte fluvial metropolitano	
aspectos negativos		DEBILIDADES	AMENAZAS
	Ubicación	La zona sur metropolitana está menos favorecida en localización industrial y logística	La disposición perpendicular al río y sobre las islas y humedales restringe cierto crecimiento para localizar actividades
	Accesibilidad	Actualmente los accesos son escasos y desarticulados de las vías primarias regionales o provinciales	Complejidad en la mixtura de tránsito en accesos a las áreas urbanas y portuarias y externalidades negativas graves
	Conectividad	Interrupciones de las conexiones interlocales. Déficit de mantenimiento en vías para el transporte pesado	Restricciones económicas por pérdidas de clientes potenciales que pudieran elegir TecPlata. Siniestralidad por convergencia de multimodos y congestión
	Infraestructuras, instalaciones y equipamientos	Ineficiencia de infraestructura de transporte que apoye el sistema en general (carriles, frecuencias, señalización, etc.)	Deterioro de las vialidades compartidas por el tránsito pesado. Obsolescencia de equipamientos e instalaciones edilicias
	Sistema logístico	Limitaciones de gestión/administración en la integración de zonas y sitios destinados a actividades logísticas	La ausencia de integración logística reduce la productividad y encarece costos, reduciendo la eficacia del sistema
Actividades y usos portuarios	Falta desarrollar actividades recreativas y turísticas en relación al puerto y el sistema de movimiento fluvial metropolitano	Respecto a las industrias contaminantes y peligrosas se agravan los riesgos ambientales de contaminación y avance sobre humedales	

Fuente: Elaboración de la autora

El CGPLP cuenta con una ubicación estratégica en la vía troncal del río de La Plata, siendo el primero en ese trayecto. Asimismo, mantiene un gran potencial respecto a la operatoria asociada a la destilería YPF.S.A., siendo la más grande del país. En el año 2015 se inauguró la terminal TecPlata S.A. para estiba de contenedores con instalaciones innovadoras y capacidad potencial para 400.000 TEUs. Sin embargo, Puerto La Plata tiene deficitarios accesos viales que atraviesan áreas urbanas de los partidos de Ensenada y Berisso, con la convergencia multimodal de transporte público, privado, de cargas y pasajeros acrecentando las complejidades.

En el mediano plazo podría esperarse un escenario fortalecido para el CGPLP respecto a su potencial en cargas contenerizadas y a la proyección de mejor accesibilidad (completamiento de la bajada de la Autopista Buenos Aires – La Plata, empalme Avenida del petróleo y finalización del Camino Rivadavia). Es preciso mencionar, también, que la inserción del puerto entre las áreas urbanas centrales de Ensenada y Berisso y la disposición física del canal de acceso entre Islas comprime ciertas áreas disponibles a desarrollar a futuro.

Conclusiones

Esta síntesis no aplica la técnica prospectiva de escenarios; sin embargo, permite esbozar una correspondencia reconocible entre ambos puertos y distinguir en cada uno la relación que prevalece entre la configuración territorial y la necesidad de planificar el territorio (portuario y urbano) y el sistema de movimientos como estrategia integral logística en beneficio del desarrollo socio productivo provincial.

Se demuestra el potencial preexistente; igualmente, la ausencia de políticas públicas respecto a la infraestructura portuaria y al ordenamiento territorial, reducido –en ocasiones- a intervenciones sesgadas y sectoriales, fragmentadas y de corto plazo que explican la existencia de capacidades instaladas subutilizadas, obsoletas y destecnologizadas.

Asimismo, demuestra la fragmentación en la concreción de ciertas obras. Una situación no menor que este escrito no considera son obras en proceso –iniciadas no terminadas y/o paralizadas- y tampoco obras como hipótesis de proyectos a concretar. Si no, la situación actual de estos últimos dos años, con las normativas vigentes y las condiciones observadas por fotointerpretación y relevamiento en territorio.

En relación con la infraestructura, equipamientos y ordenamiento territorial es reconocida la convergencia de los diferentes niveles estatales en las que algunas infraestructuras y acciones corresponden al Estado Nacional (vías navegables y ferrocarril), otras al Estado Provincial (rutas, autopistas, equipamientos) y otras a los municipios (calles, avenidas y normativas de zonificación y usos del suelo) haciendo muy dificultoso su abordaje integrado y sostenido.

Esta simultaneidad suele, como regla general, no mantener la reciprocidad que amerita una política pública integral, principal problema que encuentran los territorios urbanos y portuarios en general y en la RMBA en particular, donde conjuntamente confluyen otras problemáticas propias de la densidad poblacional. Respecto al transporte y en coincidencia con Bertranou y Serafinoff (citado en Barbero y Bertranou)

la gestión del sector del transporte no la realiza un organismo, sino una red de organizaciones, empresas públicas y privadas, unidades y áreas que, en función de sus responsabilidades y los recursos asignados, participan de la formulación e implementación de estas políticas (2019, p. 351)

Finalmente, se advierte que los usos del suelo y el sistema de movimientos –como aspecto integrador de infraestructuras, transporte, tránsito y logística- se separan intra puerto y extra puerto no asimilando que los impactos en ambos puertos son de incidencia urbana en su inserción central en Ensenada y Dock Sud, colindante a áreas residenciales de las localidades homologas en convivencia con las actividades cotidianas de la sociedad que no comprenden la frontera de un muro, un alambrado. Asimismo, la contaminación, los ruidos, la siniestralidad, son externalidades negativas del sistema de transporte que no limitan a los bordes de una jurisdicción portuaria. Desde esta perspectiva es imperante el ordenamiento territorial como política pública integral, con una gobernanza cogestionada y multisectorial.

Referencias bibliográficas

Abramian, J. (2013). Necesidad del puerto y conflictos puerto ciudad. En R. Cabrera (Ed.), *Seminario CoPe – CPIC. Visiones Estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires* (pp. 65 – 72). Unidad de Coordinación del Plan Estratégico, Buenos Aires Ciudad.

<https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/media/document/2014/07/08/b761d2fce83430578ed54d1c35ef84668e541e38.pdf>

- Asociación Latinoamericana de Integración [ALADI] (2006). *Glosario de términos logísticos*. ALADI SEC/180. <https://biblio.aladi.org/bib/42050>
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo, el fin de las ciudades no está a la orden del día*. Alianza Editorial.
- Álvarez, D. y García, N. (2019) Transporte por agua y puertos. En J. Barbero y J. Bertranou, *Las políticas de transporte en la Argentina: los años de la posconvertibilidad: 2002-2015*. (pp. 181-230). Biblos.
- Aversa, M. (2024). Tensiones entre los usos del suelo en áreas urbano-portuarias: Convergencia de instrumentos normativos en Puerto La Plata. *Geograficando*, 20 (1), 50-75. <https://doi.org/10.24215/2346898Xe154>
- Aversa, M. (2019) *Transformaciones Territoriales y Reestructuración Portuaria en Áreas Metropolitanas: el puerto de Buenos Aires entre 1990 Y 2018: Análisis, construcción y valoración de escenarios para las reconversiones puerto-puerto* [Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata]. Repositorio Institucional <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/82515>
- Aversa, M. (2017) Políticas Regionales. Transformaciones Portuarias en el Gran La Plata. *Revista 47 al Fondo*, 18 (21), 24-29. <https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/6668>
- Aversa, M. y Jáuregui, E. (2022) Sistema Portuario Bonaerense y Sector Productivo. Estado de situación de los puertos públicos destinados a agroalimentos y contenedores. En J. C. Lucero (comp.), *I Congreso Provincial de Actividades Portuarias: infraestructura, logística y digitalización para el desarrollo del sistema portuario bonaerense* (pp. 45-61). EDULP – Editorial de la Universidad Nacional de La Plata. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/154256>
- Barbero, J. (2010). *La logística de carga en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño*. Nota Técnica N° IDB-TN 103. Banco Interamericano de Desarrollo. <http://dx.doi.org/10.18235/0009526>
- Barbero, J. y Bertranou, J. (2019). *Las políticas de transporte en la Argentina: los años de la posconvertibilidad: 2002-2015*. Biblos.
- Ciccolella, P. (2014). *Metrópolis latinoamericanas, más allá de la globalización*. Buenos Aires. Café de las Ciudades.
- Consejo Federal de Inversiones [CFI] (2022). *Observatorio Federal de Logística*. <https://cfi.org.ar/>

- Consortio de Gestión Puerto La Plata - CGPLP (1999). *Plan Regulador Puerto La Plata. Síntesis*. Gerencia de Ingeniería y Desarrollo, Departamento Planeamiento y Desarrollo.
- Consortio de Gestión Puerto La Plata (s.f.). *Zonificación Puerto La Plata*. <https://puertolaplata.com/>
- Consortio de Gestión Puerto Dock Sud (s.f.). *Zonificación Puerto Dock Sud*. <https://www.puertodocksud.com/>
- Dirección Nacional de Asuntos Provinciales (2018). *Informes de gestión 2016-2019*. Ministerio de Hacienda y Economía. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_de_gestion_2016-2019.pdf
- Farinós Dasi, J. y Olcina, J. (coords). (2022). *Ordenación del Territorio y Medio Ambiente*. Tirant Humanidades.
- Galli, E. (2023, 29 de octubre). *Integración, Mercado y Administración en el Epicentro Portuario Argentino*. Revista digital TradeNews. <https://tradenews.com.ar/integracion-mercado-y-administracion-en-el-epicentro-portuario-argentino/>
- García, N. (2019). *La planificación del transporte por agua en Argentina. Límites y desafíos para los próximos años*. Documento de trabajo del Instituto del Transporte N° 19. Universidad Nacional San Martín. <https://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/doc13.pdf>
- García, R. (2006). *Sistemas complejos. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Editorial Gedisa.
- Globalport (2022) *Anuario Portuario Marítimo, Puertos Argentinos y del Mercosur*. Edición anual N° 43. <https://www.calameo.com/books/0062000329774b95cfc70>
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, Transporte y Acceso: una Renovación Aplicada al Ordenamiento Territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIV, (331). <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
- Herce Vallejo, M. (2013). *El Espacio de la Movilidad Urbana*. Buenos Aires. Café de las Ciudades.
- Honorable Concejo Deliberante de la Municipalidad de Avellaneda (1997, 01 de octubre). *Ordenanza Municipal N° 11.459 de 1997 y su modificatoria 11541 Código de*

Planeamiento Urbano para el partido de Avellaneda. <https://www.mda.gob.ar/wp-content/themes/mda/documentos/obras-particulares-planeamiento/planeamiento/2-ORD.-DE-ZONIFICACION-N-11451.pdf>

Honorable Concejo Deliberante de la Municipalidad de Berisso (2002. 15 de octubre). *Ordenanza N° 2.512 de Uso, Ocupación, Subdivisión y Equipamiento del Suelo.* <http://www.berisso.gov.ar/op-ordenanzas.php>

Honorable Concejo Deliberante de la Municipalidad de Ensenada (2023, 01 de mayo de 2023). *Ordenanza N° 4.597 de 2023 de Plan de Ordenamiento Territorial y Urbano y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial del Partido de Ensenada.* Boletín Oficial. https://boletinoficial.ensenada.gov.ar/doc.php?dat=O_4597/2023*%20SIN%20HOMOLOGAR_02/05/2023

Honorable Congreso de la Nación Argentina (1992, 24 de junio). *Ley Nacional N° 24.093 de Desregulación de la Actividad portuaria.* Boletín Nacional <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/texact.htm>

Infraestructuras de Datos Espaciales de la República Argentina [IDERA] (2020). <https://www.idera.gob.ar/>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos [INDEC]. *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas.* <http://www.indec.gov.ar>

Leal, E. y Pérez Salas G. (2009). Plataformas logísticas: Elementos conceptuales y rol del sector público. *Boletín FAL*, (274). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/36112-plataformas-logisticas-elementos-conceptuales-rol-sector-publico>.

Merk, O. (2018). *The container port of Buenos Aires in the mega-ship era, Discussion Paper.* International Transport Forum, Paris. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/buenos-aires-in-mega-ship-era.pdf>

Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Productiva de la provincia de Buenos Aires (2019). *Mapa de logística portuaria.* <http://intranet.mp.gba.gov.ar/mapa/>

Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la Provincia de Buenos Aires (2022). *Anuario Estadístico Portuario.* Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. https://www.gba.gov.ar/produccion/informes_productivos

Pirez, P. (1995). Actores sociales y Gestión de la ciudad. *CIUDADES*, (28), 1-13. <https://www.studocu.com/es-ar/document/universidad-nacional-de-rosario/analisis-urbanistico/pirez-actores-sociales-y-gestion-de-la-ciudad/22302190>

- Reboratti, C. (2003). Desarrollo Regional y Territorios Privatizados. En C. Acuña, y A. Riel. (Compiladores). *Territorio, Sociedad y Región: Perspectivas desde el desarrollo regional y local* (pp.81-95). Universidad de la República, Facultad de Ciencias Sociales.
- Sánchez de Madariaga, I. (2008). *Esquinas Inteligentes. La Ciudad y el Urbanismo Moderno*. Alianza Editorial.
- Sassen, S. (1999). *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio*. Eudeba.
- Tobio, O. (2011). *Territorios de Incertidumbre. Aportes para una geografía social*. Universidad Nacional de San Martín - UNSAM Edita.
- URBASIG: *Servidor de mapas de la Provincia de Buenos Aires*.
<https://www.urbasig.gob.gba.gob.ar/urbasig/>.