

## **MONTEVIDEO CIUDAD - PUERTO RECONSTRUIDA COMO UTOPIA REALISTA**

Una rótula que articula identidad, multiplicidad de miradas, reorganización espacial y competitividad

**GENERAL (R) ARQ. JAIME NELSON IGORRA CAIRO**

Noviembre 6 de 2006

Esta disertación refiere a la reconstrucción de Montevideo ciudad puerto como utopía realista, articulando identidad, reorganización espacial y competitividad, desde una multiplicidad de miradas. Articulando economía, mercados y técnicas con el universo de las identidades individuales y colectivas. Combinando la unidad de la razón instrumental y el realismo de los cálculos, al decir de Touraine, con la diversidad de las identidades culturales.

Montevideo nace como ciudad mediterránea en 1724. **El entorno especializado del borde de su bahía es intransferible territorialmente, tiene una historicidad social y política, jurídica y administrativa.**

El espejo de agua funcionó como "zona de actuación logística". Fue soporte de intercambios modales de bienes, personas y mercancías, trabajando todas las escalas al unísono, mercado interno, nación, región, mundo.

En las marcas visuales identificables hasta el horizonte está la génesis de los rasgos más espectaculares. Estas marcas adoptan un valor simbólico y nos permiten ubicarnos y orientarnos.

En el borde costero puede reconstruirse la secuencia de localización de actividades vinculadas a la logística de producción, distribución y almacenamiento. Muelles públicos y privados, vías férreas y terminales ferroviarias y de aviación, saladeros, frigoríficos, grandes naves industriales de acopio y procesamiento, instalaciones energéticas y de actividad pesquera.

El reservar elementos para generaciones futuras asegura la sostenibilidad de los rasgos culturales de primera jerarquía; las vías de comunicación con los centros de origen y destino de las cargas, los nodos que conforman la red de soporte del intercambio, los grandes padrones en localizaciones estratégicas y el suelo con potencial asociado a las actividades de escala supradepartamental.

La intervención cualitativa debe realizar un manejo de la identidad desde variadas dimensiones, atendiendo a la no ubicuidad de los recursos. La cultura, entendida en la definición de Touraine, otorgó consistencia y complejidad a las estructuras y a los contenidos, construyó los encadenamientos causales, estableció el orden de lo existente que hoy percibimos como natural.

Al superponer una lógica funcional contemporánea sobre el paisaje se busca que la historia tenga que ver con el proyecto hacia adelante, de manera que pervivan los gérmenes tipológicos que dan unidad a la composición.

**Nos adherimos al concepto de que los espacios humanizados heredados deben ser reinterpretados además de diseñados. Pretendemos re establecer las conexiones a todas las escalas, entre todos los nodos del sistema, compatibilizando las infraestructuras existentes, relig ndonos con otros lugares y con otros momentos históricos.**

Las características territoriales tienen una matriz histórica que determina el potencial local de desarrollo y el mosaico de zonas de rasgos diferenciados. Montevideo, Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú y Salto conforman, desde un principio, el sistema de puertos nacionales.

El territorio corre el riesgo de degradarse si no se regenera continuamente. El mejoramiento de la calidad de vida de “un” lugar habrá de lograrse teniendo en cuenta que los factores de crecimiento son diferentes para “cada” lugar. Claval es contundente al sostener que no han de repetirse los mismos recursos en diferentes ecosistemas.

**Montevideo provee un conjunto de efectos útiles de aglomeración que brindan a su puerto potencialidades locacionales intransferibles desde el punto de vista urbano y territorial.** En una prospectiva territorial al 2015, es visualizada como Centro Logístico del Mercosur.

Histórico cruce de líneas marítimas Norte Sur y Este Oeste, presenta ventajas competitivas desde el punto de vista geográfico, la calidad de la infraestructura, la dotación de recursos naturales, el capital humano, la estructura institucional y la seriedad y responsabilidad con que encaró sus compromisos y obligaciones. Desde ámbitos nacionales y transfronterizos se incorporan actividades de escala supradepartamental que actúan sobre el territorio de la economía.

¿Qué legislación nos ampara? Una Ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial Sostenible a consideración del Parlamento Nacional. Una Ley de Protección del Ambiente y una Ley de Impacto Ambiental. Desde la estructura institucional y la confiabilidad, se destacan cuatro pilares básicos en la normativa uruguaya que favorecen las decisiones de las Empresas Trans Nacionales para invertir en Uruguay, la Ley de Puertos, la Ley de Sociedades Comerciales, la Ley de Zonas Francas y la Ley de Inversiones.

Las Empresas Transnacionales seleccionan redes de distribución que minimicen restricciones operativas y costos globales. Compitiendo intensamente, cada país pretende implementar la logística sobre sus espacios geográficos.

**La vía marítima desplaza un 90% de las cargas del transporte internacional. Los puertos modernos requieren un mayor espacio por buque para carga, descarga, acopio, grúas y superficies portuarias derivadas.**

Los sectores vinculados al Transporte y a la Logística son de los más dinámicos del país, lo que promueve la realización de inversiones en infraestructura desde el Estado.

Los roles potenciales de Montevideo Ciudad-Puerto se asocian a su transformación en una Plataforma Logística que se constituirá en pivote de los puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira hacia el oeste, vinculados a la salida histórica de la producción por vía fluvial.

Montevideo promueve la reorganización de la bahía con la instalación de una Terminal Pesquera, el traslado de la Base de la Armada Nacional y la instalación de una terminal de productos forestales. La escasez de espacio y lugares de atraque, el estrangulamiento que la ciudad le provoca y las dificultades de sus accesos, determina que la Administración Nacional de Puertos promueva la extensión y construcción de muelles multipropósito, la anexión de tierras ganadas al mar, la incorporación de áreas

cercanas a la bahía donde poder instrumentar su crecimiento y la resolución de los accesos viales y ferroviarios, a efectos de lograr una vinculación fluida del recinto portuario con la ciudad. Nuevas centrales de carga, Centros Logísticos y de Distribución Física de Mercaderías complementan las Terminales Extraportuarias y las Zonas Francas.

Los tránsitos marítimos de los puertos de la costa Este del Atlántico mueven cinco veces más carga que los puertos del Oeste sobre el Pacífico. Se evalúan ventajas competitivas de localizaciones de un puerto oceánico de aguas profundas hacia el este en Punta Negra, La Paloma o La Coronilla, que articularían la relación oceánica sur-sur intercontinental.

Los puertos de Montevideo poseen ventajas comparativas para integrar una posible línea principal Río de la Plata-Sudáfrica-Medio Oriente-Lejano Oriente. Uruguay no sólo se concibe como un captor de flujos de tránsito tal cual embudo, sino que busca potenciarse como “digestor” de cargas, incrementando el procesamiento y la suma de valor.

El gobierno municipal de Montevideo formula un Plan de Ordenamiento Territorial para Montevideo. Busca el reequilibrio socio-urbano, la Bahía es baricentro y eje de las acciones en la búsqueda del bien común. Las Areas de Promoción son ámbitos que abren espacios de libertad con reglas de juego.

Uruguay es un país equidistante de los principales centros de producción y consumo de la región, el Sur de Brasil, el Paraguay y el Sur y Mesopotamia de Argentina. Tiene un gran potencial para ser designado por los agentes decisores como Centro de Distribución Regional. A las ventajas geográficas suma las normativas y las operativas.

El paisaje se concibe como un “artefacto”, una “máquina” a la que el hombre otorga cualidades estéticas. La demanda transforma el pasado en “pasado presente”. Se produce sobre las zonas llanas, accesibles, económicas y sobre las áreas que posibilitan una coordinación física y gerencial entre los diferentes sistemas e instalaciones aeroportuarias, portuarias, viarias y ferroviarias, y productivas. Responde a dinámicas globalizantes y económicamente rentables en tierra rural y dentro del tejido. Capitaliza la inversión históricamente acumulada por la sociedad. Se apoya en el territorio urbanizado como superficie continua o genera dispersión geográfica. Características básicas de la era económica actual que provocan el surgimiento de una territorialidad reticular, de una reja de líneas de circulación de flujos, bienes, energía e información y de nexos de intercambio o de terminación.

Surgiendo desde ámbitos nacionales o siendo impuestas por diseños transfronterizos, desde el estado nacional, desde los municipios o desde la sociedad civil, imágenes prospectivas perfilan la incorporación sobre nuestro paisaje de actividades que trascienden la escala de lo local. Puentes, ejes viales, terminales portuarias multipropósito, puertos comerciales y parques industriales con extensas urbanizaciones terrestres para operadores privados, centros de almacenamiento y transferencia de cargas y actividades industriales y comerciales anexas, centros de capacitación y formación en logística y servicios a empresas y profesionales, parques de actividades y servicios, industrias y depósitos complementando destinos habitacionales, complejos productivos asociados a la administración central de las empresas y a la residencia de los operarios, puertos deportivos y proyectos de parques industriales, áreas de operación de puertos secos y Apostadero Naval son algunos de los emprendimientos que impactan paisaje natural y paisaje históricamente construido.

En la demanda sobre el borde acuático, vislumbramos acontecimientos portadores de futuro. Situaciones potenciales y estratégicas que reflejan los procesos en marcha en la sociedad. La institucionalización de objetivos a largo plazo, con fuerza vinculante, permitirá conciliar una multiplicidad de intereses.

Uruguay brinda al sistema de puertos de la Hidrovía Bolivia-Paraguay-Paraná el punto de conexión fluvial-marítimo para el intercambio del interior del continente hacia ultramar, desarrolla su capacidad de puertos no sólo en una perspectiva de crecimiento, sino en la hipótesis de la concreción de la Hidrovía del Río Uruguay.

Ordenar es “imponer una jerarquización de las decisiones con el objetivo de asegurar una organización más eficaz, más justa y más armoniosa de los espacios humanizados”. La racionalidad se construye con miradas múltiples, originadas en múltiples participantes, articulando las propuestas, uniendo los propósitos, promoviendo una competencia adjetiva de medios con miras a la cooperación sustantiva de fines.

El espacio es jaqueado por una pluralidad combinada de usos múltiples y sucesivos. Cada operador tiene reglas precisas de acceso y utilización y dispone de un poder de gestión o de decisión particular. El desafío radica en articular la diversidad de los objetivos y de las estrategias, a menudo rivales, de las partes en juego.

La planificación se perfila como práctica político-técnica al servicio de la innovación y de la reinención del territorio. Maneja los recursos y las restricciones. Debería ser sostenible desde la pertinencia teórica vinculada a los avances contemporáneos en la conceptualización de las temáticas y desde la pertinencia estratégica, relacionada al conocimiento utilitario, al manejo de los procesos sociales de gobernanza y de construcción de proyectos colectivos “transables” en la mesa de negociaciones de la escala supranacional.

Los territorios a los que nos referimos trascienden la escala nación ya que la globalización diluye la importancia de los límites administrativos y reduce la capacidad del Estado como regulador. La reorganización espacial debe reconfigurar la geografía del entorno, asegurando una disposición eficaz, justa y armoniosa de los espacios humanizados.

La prospectiva, a través de la faceta técnica explora los futuros posibles en relación con el territorio, la faceta participativa se vincula con el proceso social de elección del futuro deseado. Su base está en la construcción de consensos y en la adopción de consecuencias estratégicas.

El concepto “desarrollo sostenible” se sustenta en el uso sostenible de los recursos. A la generación de riqueza material, de bienestar y de cohesión social, se ha de incorporar la gestión durable, la calidad del entorno y las posibilidades de desarrollo de las generaciones futuras, considerando la igualdad en importancia de las cuestiones económicas, sociales y ambientales.

¿Cómo articulamos la multiplicidad de demandas, usos e intereses a menudo contradictorios e incompatibles sobre un mismo espacio?

Administramos el pluralismo estableciendo de común acuerdo opciones de objetivos y reglas de juego, facilitando la coordinación dentro del proceso de decisión y promoviendo la gestión descentralizada a cargo de los actores.

Adhiriéndonos a conceptualizaciones generadas en otros ámbitos, impulsando la implementación de un ordenamiento geoecológico basado en tres principios básicos: **maximizar el uso de los potenciales y recursos del territorio**, concebido como oferta u objeto de la planificación; **minimizar la degradación e impactos de las actividades socioeconómicas a desarrollar**, que constituyen la demanda o sujeto de la planificación y **mantener el equilibrio geoecológico**, es decir la configuración espacial, su estructura, el funcionamiento, la dinámica y la evolución de los geosistemas.

Sydney, Noviembre 6 de 2006