

CONCLUSIONES DEL PRIMER CONGRESO LATINOAMERICANO DE CIUDADES- PUERTO Y LA GESTION AMBIENTAL COSTERA URBANA INFORME PRELIMINAR

BUENOS AIRES MARZO 2005

Las iniciativas destinadas a promover transformaciones sobre las zonas portuarias, por su escala y complejidad deberán respetar, para su mejor éxito, la idea de un Plan Estratégico que promueva y conduzca el importante valor agregado de proyectar la ampliación y modernización de las actividades tradicionales.

Para ello los lineamientos del Plan podrán guiar ideas en base a:

1. La Innovación.
2. El Conocimiento y
- 3.** La Creatividad

Es clave en este sentido, orientar los objetivos futuros de un proyecto Ciudad / Puerto, confirmando y respetando, obviamente, la actividad y el patrimonio precedente y facilitar las inversiones de la zona a transformar, a partir de mejorar su disponibilidad, estableciendo una serie de prioridades, las cuales ordenaran el proceso de decisiones:

1. La acción concertada entre la administración política y técnica de la Ciudad y los administradores del suelo del área portuaria, siendo este el instrumento principal para determinar y fijar los criterios de uso del suelo público y privado, constituyendo esta decisión una pieza clave de la planificación urbana.
2. La regularización de la propiedad del suelo público y privado, de acuerdo a las condiciones de ordenación del proyecto físico y de objetivos determinados por la administración del Plan.
3. Los acuerdos respecto de las necesidades comunes entre la Ciudad y el Puerto, a través de una práctica de evaluación de intereses y objetivos entre las partes referido al nuevo proyecto.
4. La admisión por parte de la ciudadanía y las autoridades competentes, en cuanto a que uno de los aspectos principales para la factibilidad del Plan es que los terrenos afectados al proyecto verán ampliados sus indicadores de constructibilidad y modificados los usos del mismo, produciéndose de ese modo la oportunidad de

generar acciones de compensación con el fin de promover un programa de autofinanciamiento, para la ejecución de las obras de espacio público e infraestructura.

5. Aplicación de técnicas de planificación y gestión estratégica, con el objeto de satisfacer las obligaciones del Plan, convirtiendo la especulación del mercado en la fuerza impulsora del Plan y del Programa Ejecutivo del mismo.

Esta circunstancia permitirá crear estrategias comunes entre el sector público y el privado, presentando a las zonas urbano portuarias como:

1. Un lugar facilitador del acceso a los mercados, a los clientes y a los consumidores;
2. Una red de telecomunicaciones de calidad,
3. Una administración pública y / o privada, con actitud positiva para la creación y atracción de empresas;
4. Una sede con disponibilidad de espacios inmobiliarios a precios competitivos;
5. Un territorio con facilidad de movilidad y estacionamiento en toda el área;
6. Una zona para el turismo de calidad urbana y medio ambiental;
7. Un proyecto de gran estímulo social.

Bajo esta premisa, instituciones públicas y privadas, universidades, la ciudadanía interesada, organismos no gubernamentales, industrias locales, sindicatos, comerciantes, etc., podrán ser convocados a un espacio que permita deliberar, concertar e influir en la elaboración progresiva del proyecto, verificando la importancia del método participativo en la gestión urbana y la promoción de las economías mixtas.

El Plan Maestro de reconversión territorial de un proyecto Ciudad – Puerto, podrá ser el generador de un proceso continuo de desarrollo, de promoción y comercialización de los usos producidos en él.

Es posible de mensurar en base a experiencias similares, los efectos macro y microeconómicos que un proyecto Ciudad / Puerto ha de tener sobre la Ciudad y la Ciudadanía, provocando importantes efectos:

1. Efectos sobre las cuentas públicas
2. Efectos sobre el empleo
3. Durante la construcción de los proyectos
4. Con los proyectos en marcha

Un escenario como el descrito, relativo a la transformación urbana de una Ciudad / Puerto ha de incorporar la necesidad de modificar el conjunto de las infraestructuras de transporte a las nuevas exigencias del Plan.

Ante ello la generación de un sistema de carácter local, metropolitano y regional y el desarrollo de originales modos de transporte público masivo, constituyen un gran atractivo para la futura ocupación y desarrollo de actividades y funciones productivas, residenciales y de servicios, las cuales serán compatibles con la actividad portuaria preexistente al Plan.

Finalmente. Se debe considerar fundamental para la organización y envergadura del Plan Maestro de un proyecto Ciudad / Puerto, la existencia de un Organismo de dedicación específica a la ejecución del Plan, el cual ha de actuar ya desde el origen, como un mediador principal, para encontrar los acuerdos necesarios y de equilibrado reparto entre los espacios portuarios y urbanos, en sus diversas jurisdicciones de nivel local, provincial, regional y nacional. Con ese fin es posible crear un área ejecutiva que asocie los intereses comunes de la Ciudad y el Puerto, para permitir un rol de asociatividad favorable al desarrollo del Plan.