



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Un abordaje territorial como aporte al desarrollo socio productivo

Arq. María Aversa
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional de La Plata¹

RESUMEN

El escrito presenta un prediagnóstico de los puertos de Dock Sud y La Plata, insertos en la Región Metropolitana de Buenos Aires. A partir de analizar los usos del suelo y las condiciones de la infraestructura para la movilidad y el transporte se observan ventajas y desventajas que se infieren fundamentales para planificar el territorio portuario y circundante. Metodológicamente se ordena con una breve descripción de la inserción y principales características, y un análisis exploratorio de los usos del suelo y la movilidad, para finalizar con una ponderación que permite esbozar el escenario actual y tendencial de ambos puertos si no se aborda una planificación urbano-portuaria integrada.

Palabras clave

Infraestructura portuaria, región metropolitana, configuración territorial, planificación portuaria

¹ Laboratorio de investigaciones del Territorio y del Ambiente, Comisión de Investigaciones Científicas (LINTA-CICPBA). Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata.

Introducción

La Provincia de Buenos Aires es un extenso territorio productivo muy heterogéneo, reconocido por las actividades económicas diversas. Asimismo, 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. Dentro del nodo metropolitano, interesa el análisis 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, ubicado el Río de la Plata) y el Consorcio de Gestión de Puerto La Plata (CGPLP ubicado Sobre la margen Sud del Estuario del río de la Plata). Reconociendo el sistema portuario provincial en su totalidad, vale destacar 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 con la terminal de contenedores TecPlata.

El objetivo del escrito reside en describir la capacidad instalada de la infraestructura portuaria en relación con la configuración territorial desde las variables de usos del suelo e infraestructura de transporte y movilidad en correspondencia con potencialidades y debilidades en el aporte al desarrollo socio-productivo..

La metodología empleada es cualitativa con incorporación de datos cuantitativos; se recupera información pública de fuentes secundarias, análisis por fotointerpretación y relevamiento en territorio. El escrito se ordena con una parte descriptiva de datos generales y análisis de la configuración territorial con revisión de los usos del suelo y de las infraestructuras de transporte y movilidad.

Los resultados principales permiten esbozar un prediagnóstico del escenario actual de la infraestructura portuaria en relación con la situación urbano-territorial de su inserción local-regional a través de una matriz FODA, reconociendo las

potencialidades y limitaciones físicas y funcionales en tanto constituyen beneficios o restricciones al desarrollo socio-productivo provincial.

Breve marco de referencia conceptual: acerca de movilidad y logística

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 actividad 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 definidas como “una zona especializada que cuentan 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” (CEPAL, 2009, p. 2). Se pueden considerar como “nuevos patrones de usos del suelo” a: a) Zonas de actividades logísticas (ZAL's), b) plataformas logísticas, c) parques logísticos, incluyendo los flujos que intervienen en la intermodalidad de transporte como parte de la cadena logística y sus efectos en la movilidad del entorno.

Vale destacar esta diferencia entre transporte y movilidad, como menciona Gutiérrez (2010:3) “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”. La movilidad según la define Herce Vallejos (2013:30) 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”.

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 extraportuarias (urbanas, industriales o productivas) con la multimodalidad 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 ser insumo para valorar ventajas y desventajas comparativas de un escenario tendencial a mediano plazo.

Contexto e inserción

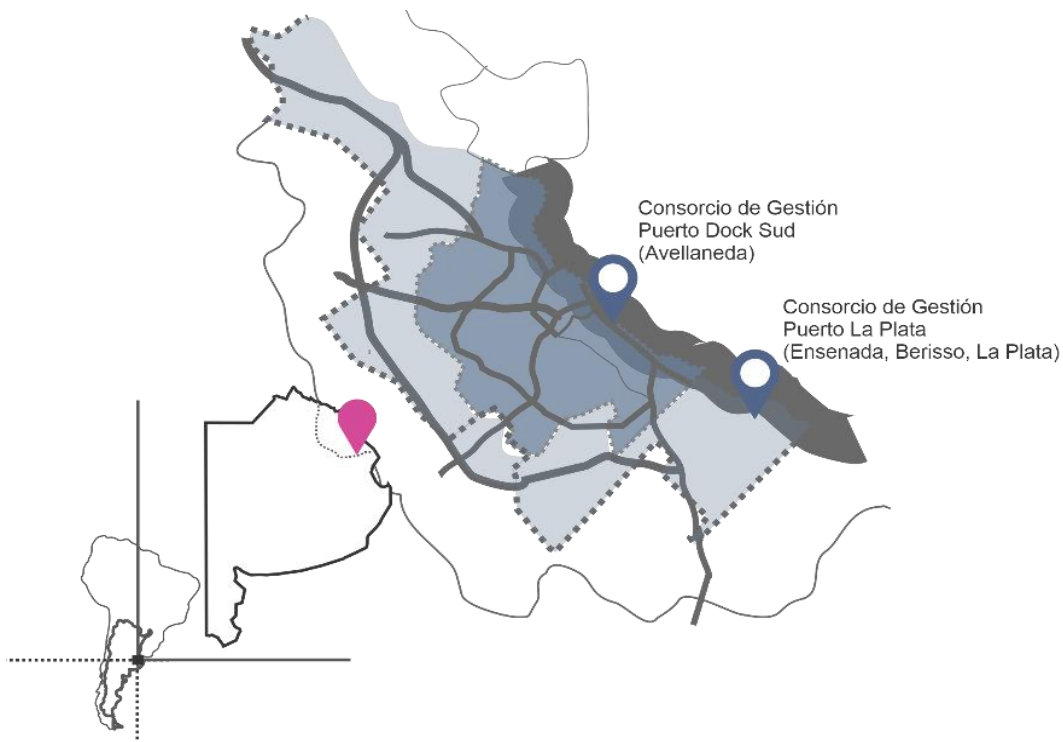
La provincia de Buenos Aires tiene 17.523.996 de habitantes distribuidos en una superficie de 304.907 Km² (INDEC, 2022); contiene diversas actividades económica-productivas, agrícola-ganaderas, pecuarias, industriales y culturales, su Producto Bruto Geográfico representa más del 30%

del PBI” (Dirección Nacional de Asuntos Provinciales, 2018).

La provincia se fortalece del potencial productivo y de los puertos por los cuales ingresan y egresan materias primas, manufacturas y *comodities*; “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, el corredor metropolitano fluvial abarca desde el Km 135,5 del Río Paraná de las Palmas, en el partido de Zárate –a la altura de la Central Térmica Atucha- 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, con una población que supera los 14 millones de habitantes en una extensión de 13.947 km², (INDEC, 2022). El CGPDS se destaca por el movimiento contenerizado y el CGPLP por el movimiento petroquímico, principalmente.

Figura 1: Inserción CGPDS y CGPLP.



Elaboración propia

Consortio de Gestión Puerto Dock Sud

Dock Sud es una localidad perteneciente al partido de Avellaneda, ubicada sobre el Riachuelo, con una población estimada según censo 2010 de 35.897 habitantes y una densidad de 35.40 hab/ha. Es lindera a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a solo 4 km, conectada por la autopista Balbín y el Ferrocarril Roca, La localidad está identificada por el polo petroquímico y la actividad portuaria.

El área portuaria en la boca del Riachuelo representa un paisaje retratado –como parte del puerto de Buenos Aires- por artistas, como Quinquela Martín, siempre asociado a la manipulación de las cargas; primero carbón, posteriormente identificado con el polo petroquímico y –desde la década del '90- con las cargas contenerizadas.

Cuadro 1. Población intercensal. INDEC, 1991, 2001, 2010, 2022

Partido	1991	2001	2010	2022
Avellaneda	344.991	328.980	342.677	367.554

El CGPDS 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, con perspectiva para seguir ampliando esta proporción (Anuario estadístico portuario, 2022:71) y explica el 24,2% del movimiento portuario nacional principalmente en operación de contenedores (Globalport, 2015). Actualmente es significativo en movimiento de cargas contenerizadas operada por la Terminal Exolgan SA. Además, continúa la operativa con 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.

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.

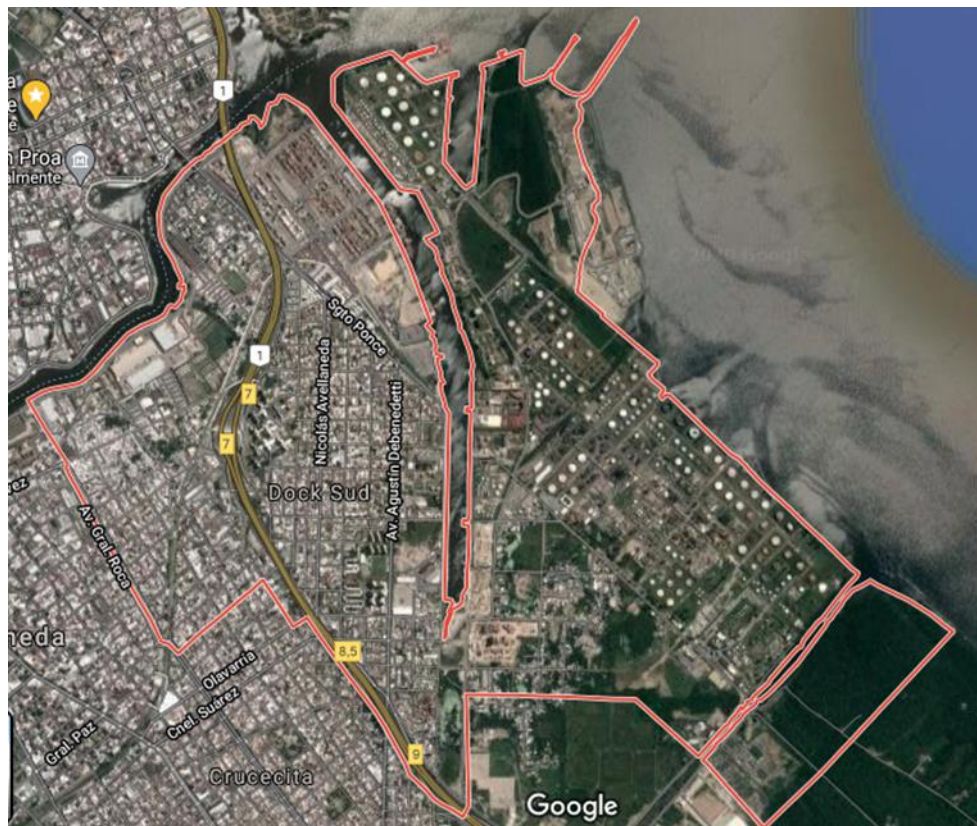
- dársena de inflamables: grandes volúmenes de líquidos y gases inflamables

- dársena de propaneros: 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. Localidad y puerto Dock Sud.



Fuente: Google Earth

Configuración territorial: usos del suelo y movilidad

Desde los usos del suelo normados, 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 -denominado distrito industrial exclusivo- lindero a una zona de reserva.

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. Por un lado, la urbanización formal e informal presiona el entorno portuario y; por otro lado, las actividades subsidiarias para logística, transferencia y operatoria portuaria requiere mayores espacios e instalaciones que se vuelven incompatibles.

Figura 3: Delimitación de áreas y zonificación de usos del suelo (Dock Sud).



Elaboración propia base a Urbasig, IDERA, Ministerio de Transporte, IGN (2020)

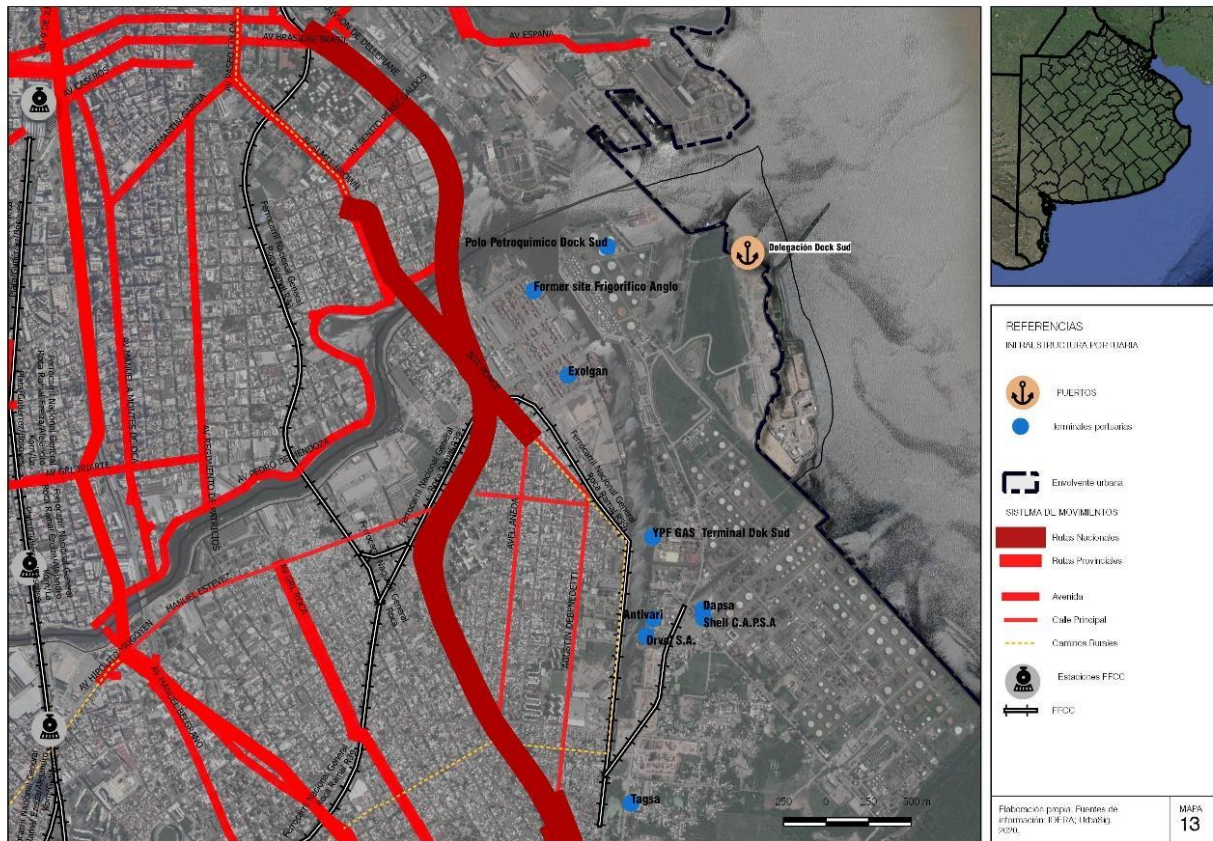
En cuanto a la conectividad macro regional, la principal vía de acceso es la Ruta Nacional 1 “Autopista Doctor Ricardo Balbín” que empalma hacia el sur con las rutas provinciales N° 2, 11 y 36 con conexión hacia la Costa Atlántica y hacia el norte con las Autopistas Dellepiane, 25 de Mayo y Arturo Illia, 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 buena, 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.

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 que incrementa las dificultades de movilidad urbana en esta múltiple convergencia.

Figura 4: Mapa de movilidad (Dock Sud).



Elaboración propia en base a IDERA y Urbasig

Consortio de Gestión Puerto La Plata

El Puerto La Plata está inserto en medio de los tres partidos que integran la microrregión denominada Gran La Plata (partidos de Berisso, Ensenada y La Plata), los límites jurisdiccionales lindan con los tres partidos configurando un territorio urbano, portuario e industrial, además de administrativo por el rol de capitalidad de la ciudad de La Plata.

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 (instalada entre 1902-1920) y a la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (instalada en 1925). Entre 1925-1957 hubo una diversificación productiva y

consolidación industrial; posteriormente, un período de cierta decadencia entre la década del '70 y '90, con obsolescencia de las instalaciones portuarias, desmembramiento institucional y un retroceso económico en el puerto. En la década del '90 con la Ley de puertos (24.093), el puerto fue devuelto a la administración provincial con la creación del Consorcio de Gestión Puerto La Plata en 1999.

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. Siendo los tres partidos integrantes del complejo urbano-industrial del Gran La Plata, con representantes en el directorio en el CGPLP.

Cuadro 2. Población intercensal. INDEC 1991, 2001, 2010, 2022

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

El puerto en la actualidad continúa siendo industrial asociado a la destilería y refinería YPF y 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) se impulsa como un captador de estas cargas en el sur de la RMBA.

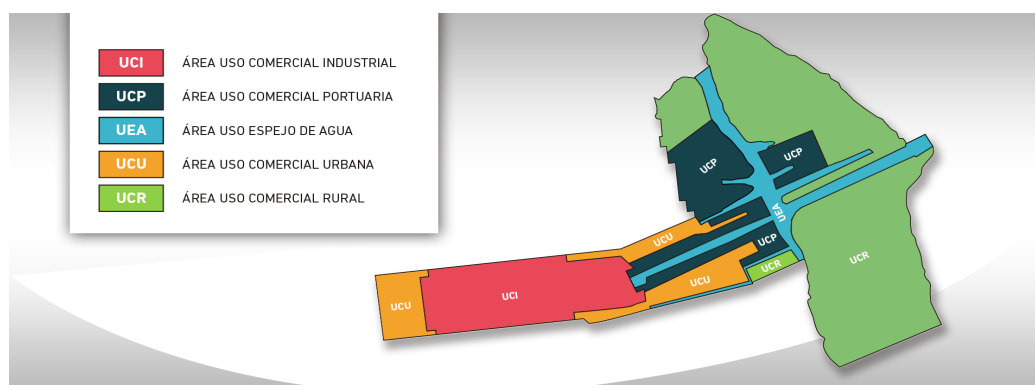
Las mercancías movilizadas principalmente son gránulos líquidos (hidrocarburos y productos químicos), gránulos sólidos (carbón, calcinado de coque y arena) y en menor medida carga general (bobinas de acero laminado y contenedores). Desde hace varias décadas las operaciones tienen

diversificada su carga en tres grandes empresas: YPF S.A.; Copetro S.A. y Terniun-Siderar S.A. y otras de menor alcance (Aversa2017).

Capacidad instalada

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 5: Plano de usos del suelo en jurisdicción portuaria.



Consorcio de Gestión Puerto La Plata

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: asegura la transferencia de mercaderías entre los medios de transportes fluviales y terrestres, contribuyendo al desarrollo de las actividades comerciales hacia el interior y el exterior del país. Es por ello que el CGPLP administra muelles de uso público en la ribera de Ensenada y de Berisso, permitiendo diferentes operaciones con cargas generales y de proyectos.

- Muelles de los sitios 18 y 19 (Berisso): longitud de atraque de 398,50 m, profundidad a pie de muelle de 23 pies, superficie de apoyo de 2.000 m2.

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

- Terminal de gránulos sólidos: El Grupo Oxbow (Copetro) opera la terminal del Puerto La Plata 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

La inserción del puerto con el acceso perpendicular al río le confiere una configuración diferente a otros que son de borde paralelo al agua; en este sentido las envolventes urbanas de cada partido lo afectan de modo diverso. En este sentido, el puerto puede plantear la expansión como prolongación hacia el agua y no de ensanche hacia las ciudades colindantes.

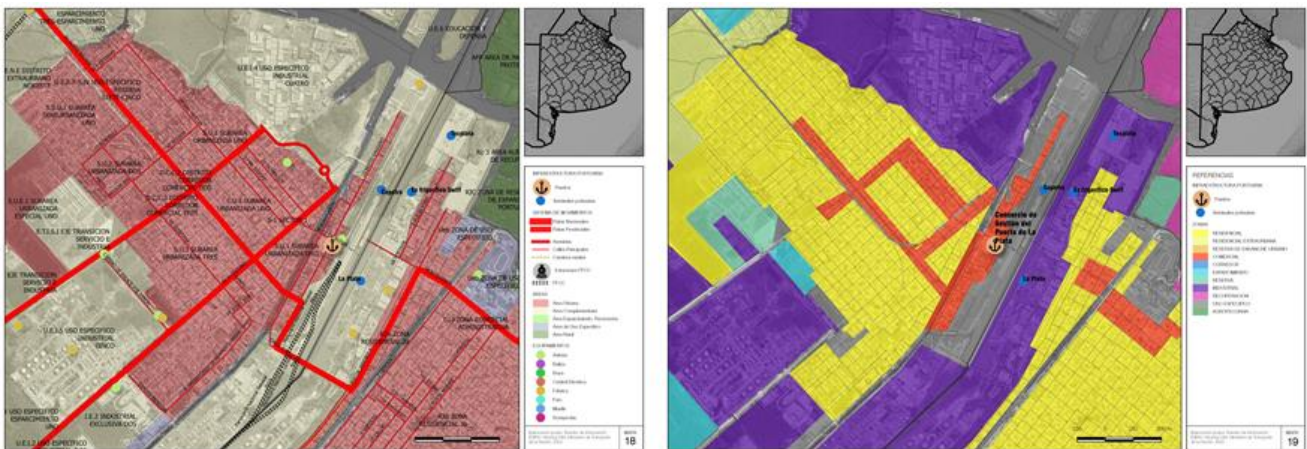
La delimitación de áreas no es homogénea a un lado y otro del eje portuario. Si bien el puerto se inserta en área complementaria, puede observarse que del lado Oeste –Ensenada- las islas y sectores de industrias y Zona Franca corresponden a la

misma delimitación; sin embargo, del lado Este – Berisso- se mantienen las islas dentro del área rural en jurisdicción del puerto.

En cuanto a la distribución de los usos del suelo, las normativas demuestran heterogeneidad. El puerto corresponde a usos específicos delimitado por el uso industrial. En Ensenada hay mayores superficies ocupadas por industrias, asimismo la isla Santiago –Ensenada- es considerada uso específico mientras que la Isla Paulino –Berisso- es uso de Recuperación.

En cuanto a la funcionalidad territorial, el puerto tiene una complejidad extra en compatibilizar las normativas de los tres partidos en cuanto a funcionamiento espacial, comercial, ambiental, lo que incide en la planificación del crecimiento y localización de actividades impactando significativamente en el desarrollo de un partido u otro.

Figura 6: Delimitación de áreas y zonificación de usos del suelo (La Plata).



Elaboración propia en base a Urbasig, IDERA, Ministerio de Transporte, IGN

La principal vía de acceso es la Ruta Nacional 1 “Autopista Doctor Ricardo Balbín” que empalma hacia el sur con la N° 2, 11 y 36 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 y RN9.

La conectividad carretera del puerto es deficiente; si bien posee acceso desde la Autopista Balbín y desde allí por Camino Rivadavia (Ensenada) y Avenida del Petróleo (Berisso), se manifiesta una

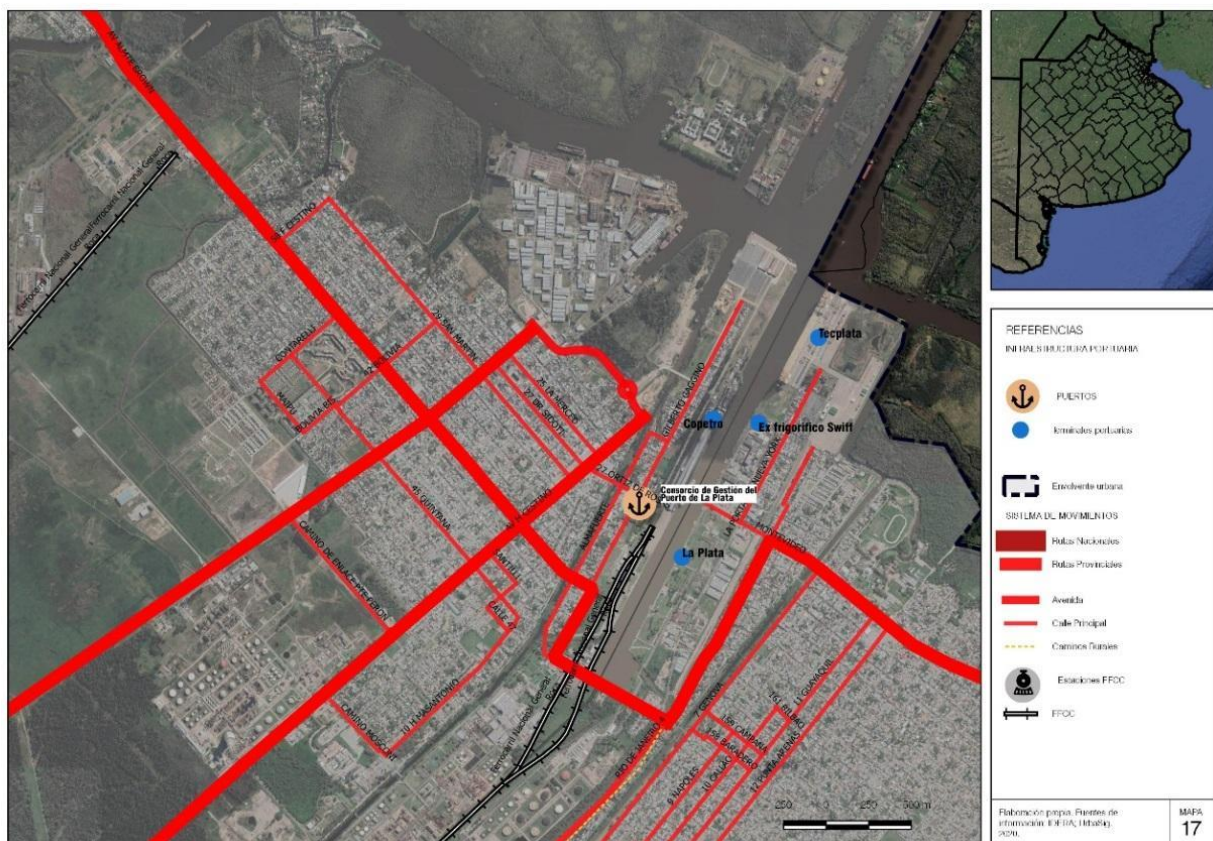
desarticulación de los accesos que conducen al puerto, debido a que no están en buenas condiciones y el tránsito es compartido entre transporte de cargas, pasajeros, público y privado. Similar sucede con la Avenida 122 que conecta ambos partidos con La Plata.

En cuanto al ferrocarril, el puerto tiene conexiones y posibilidades de sacar cierta carga desde allí, pero no hay conexiones hacia la terminal de contenedores. A escala regional el CGPLP se enlaza con la red ferroviaria a través de las vías de la Línea General Roca, que conectan La Plata con

la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Actualmente los operadores logísticos de carga que movilizan mercaderías desde y hacia el puerto son Ferrosur Roca, NCA y la línea Belgrano Cargas (Consortio de Gestión Puerto La Plata, 2019).

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 en calles estrechas, con densidad alta de tránsito y convergencia de multimodos no ordenados, además de peatones, ciclistas y motos.

Figura 7: Mapa de movilidad (La Plata).



Conclusiones

A modo de cierre se expresa una valoración a través de una matriz FODA, en la cual se pueden observar aspectos analizados con mayor

profundidad que no se han expresado en el escrito. Esta síntesis reconoce la relación que hay entre la configuración territorial y la necesidad de planificar el territorio (portuario y urbano) en beneficio del desarrollo socioeconómico provincial.

Cuadro 3: matriz FODA.

DOCK SUD	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
<i>En función de características territoriales: Físicas espaciales</i>				
Ubicación	Inserto en el centro de la RMBA, lindante a CABA	Cercanía a las actividades industriales y áreas logísticas metropolitanas	La inserción urbana, cercana a áreas residenciales genera externalidades negativas	Imposibilidad de crecimiento por localización con áreas urbanas aledañas
Accesibilidad	Buena accesibilidad por autopista y ferrocarril	Diversificar y segregar modos de transporte en accesos urbanos y portuarios	Uso compartido de accesos por transportes de cargas, pasajeros, públicos y privados	Congestión vial por ingreso de transporte de cargas carretero
Conectividad	Por modo terrestres y fluvial con cercanía al aeropuerto de Ezeiza (41 km)	Potenciar el ferrocarril de cargas y reducir el transporte carretero	Saturación de vías de conectividad con mixtura de usos en modos terrestres	Barreras urbanas, peligro de siniestralidad y dificultades de nuevas conexiones a mediano plazo
Infraestructuras	Gran disponibilidad de instalaciones para actividades industriales y portuarias	Es uno de los principales puertos en incorporación de nuevas tecnologías, ITS, big data, <i>Blockchain</i>	Saturación de superficies ocupadas por instalaciones muy cercanas a actividades residenciales	Cierta incompatibilidad entre áreas y actividades intra portuarias y a su vez baja tolerancia en áreas residenciales
Integración logística	El puerto en sí funciona como una gran plataforma logística portuaria	Funcionar como nodo logístico en la RMBA sur complementándose a otros que pudieran emerger en La Plata	Escasez de territorio para desarrollar áreas nuevas y fortalecer las actuales	La condición ambiental se ve vulnerada por las actividades del polo industrial
Actividades	Gran capacidad operativa para estiba/desestiba de contenedores, además de otras cargas. Es el principal puerto de contenedores de la provincia y en conjunto con Buenos Aires del país.	Promover la contenerización en la región y en la provincia y complementar el nodo metropolitano con Puerto La Plata	La diversificación de sus actividades podría, a mediano plazo, volverse un problema por escasez de territorio	Conflictos ambientales por contaminación, ruidos, peligrosidad por industrias peligrosas

Elaboración propia

Cuadro 4: matriz FODA.

LA PLATA	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
<i>En función de características territoriales: Físicas espaciales</i>				
Ubicación	Es el primer puerto en el ingreso al río de La Plata, con buenas condiciones naturales	Generar áreas logísticas en la región metropolitana sur y complementar el nodo industrial portuario	Es el más lejano a las zonas logísticas principales de la RMBA	La complejidad principal reside en la cercanía a los humedales, en cuanto a ordenamiento territorial deberán ser considerados para el futuro portuario
Accesibilidad	Por agua tiene buen acceso directo y cercano al océano	Mejorar los accesos terrestres actuales y completar los previstos	Actualmente los accesos son escasos	A mediano plazo la falta de accesos podría complejizar las relaciones con las ciudades linderas
Conectividad	Dispone de la conectividad metropolitana y hacia y desde la provincia por rutas, autopistas y avenidas	Posibilidad de mejorar las conexiones existentes y completar las previstas para fortalecer el movimiento de contenedores	En el modo terrestre es deficitario, las conexiones están saturadas, sin segregación de tránsito	A mediano plazo se puede traducir en restricciones económicas por pérdidas de clientes potenciales
Infraestructuras	Dispone la terminal de contenedores más nueva y tecnológica del país	Competir en el mercado del comercio exterior	Carencia de infraestructura carretera para impulsar la terminal	Pérdida de clientes y de oportunidad de crecimiento en el manejo de contenerización
Integración logística	Inserción cercana a Zona Franca que actúa como una zona logística. Dispone de áreas para desarrollos logísticos cercanos	Posicionar la región sur con unidades para actividades logísticas integradas a las portuarias e industriales y se vinculen al interior de la provincia	Escasez de zonas logísticas que sirvan a la zona sur metropolitana en conjunto	A mediano plazo la carencia de integración logística reduce la productividad del puerto y el sector industrial
Actividades	Posibilidad de incorporar nuevas actividades, contenedores, turismo, etc. a través del puerto	Dispone las instalaciones más nuevas y tecnológicas para cargas contenerizadas	Falta desarrollar actividades recreativas y turísticas en relación al puerto	Algunas actividades podrían presentar incompatibilidad sino hay buena planificación

Elaboración propia

Bibliografía

- 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]. La Plata, Buenos Aires, Argentina. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/82515>
- CEPAL (2009). *Plataformas Logísticas: Elementos Conceptuales y Rol del Sector Público*. Boletín FAL, Edición N°274.
- Consortio de Gestión Puerto La Plata. *PLP. Puerto La Plata*. <https://puertolaplata.com/>
- Consortio de Gestión Puerto Dock Sud. <https://www.puertodocksud.com/>
- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Producción, ciencias e innovación productiva. (2019). Mapa de Logística Portuaria. <http://intranet.mp.gba.gov.ar/mapa/>
- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. (2022). Anuario Estadístico Portuario. Ministerio de Producción, ciencias e innovación productiva.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, Transporte y Acceso: una Renovación Aplicada al Ordenamiento Territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 14(331), <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3309193>
- Herce Vallejos, M. y Magrinyà, F. 2013). *El Espacio de la Movilidad Urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- IDERA. (2020). *Infraestructuras de Datos Espaciales de la República Argentina*. <https://www.idera.gob.ar/>
- INDEC. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas*. <http://www.indec.gov.ar>
- URBASIG: *Servidor de mapas de la Provincia de Buenos Aires*. <https://www.urbasig.gob.gba.gov.ar/urbasig/>