

DINÁMICA TERRITORIAL Y REDES DE TRANSPORTE: LAS ESTACIONES PORTUARIAS DEL SUDESTE BONAERENSE EN EL ESCENARIO DE LOS EJES BIOCEÁNICOS

ERASO, María Marcela ()*

RESUMEN

El frente marítimo del sudeste bonaerense presenta dos estaciones portuarias: Mar del Plata y Quequén. La ciudad-puerto Mar del Plata se caracteriza por sus variadas funciones: pesca, descarga de combustibles, cerealera, deportiva y estratégica de defensa, razón por la cual se ha definido a este puerto como multipropósito. Por su parte, Puerto Quequén, mantiene su vocación cerealera -que comparte con la función de base de operaciones de buques pesqueros. La región sudeste bonaerense se enclava en uno de los vértices del corredor bioceánico central por lo que la inserción de estos puertos en el contexto local y global resulta imprescindible en el desarrollo de la región. Estos planteamientos llevan a reflexionar cuál sería la manera de integrar estos puertos en red a un sistema intermodal mar-tierra-mar en una posible vinculación hemisférica Este-Oeste utilizando tanto la fachada atlántica como la pacífica.

Palabras clave: Redes – Sudeste Bonaerense – Puertos – Ejes Bioceánicos

(*) Profesora y Licenciada en Geografía, Magíster en Gestión Ambiental de Desarrollo Urbano. Doctoranda en la Universidad Nacional del Sur.

Docente-investigadora de Grupos de Estudios de Ordenación Territorial y de Estudios Marítimos y Sociales – Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

E-mail: mmeraso@mdp.edu.ar

ABSTRACT

The waterfront of the southeast Buenos Aires's province presents two ports Mar del Plata and Quequén. The city port of Mar del Plata to be characterized by varied functions: fish, petroleum, cereal, nautic sports and defense, reason of what is defined as a multipurposed port. Besides Puerto Quequen keeps cereal vocation that share with fuctions for fishing boats's station. The southeast Buenos Aires's area its situated in the bioceánico's axis central vertice therefore the insertion of this ports in the local and global context as essential in the region development. These assessments takes to think the way of join these nets ports to a multimodal system sea – earth - sea in a East-West hemisphere connection using as much pacific so atlantic facade.

Key words: Nets - Southeast Buenos Aires - Ports – Bioceánico's Axis

Introducción

Los puertos se han caracterizado por ser lugares claves de intercambio de mercancías y, a la vez, lugares de vínculo entre culturas y personas. El puerto es frontera geográfica, tecnológica y cultural, por eso es un punto de ruptura, pero, a la vez, es lugar de encuentro, es intersección de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso. Las características y funciones de los puertos evolucionan en la medida en que las formaciones económico-sociales y las regulaciones interiores de los territorios se modifican. En el contexto actual de configuración de redes extensas que articulan regiones selectas del planeta, los puertos, como espacios de frontera, de vínculo entre lo interno y lo externo, entre lo local y lo global, adquieren un papel relevante en la reestructuración territorial en curso. Dentro del análisis regional, resultan relevantes los conceptos de "espacio de flujos" global, y la conceptualización del territorio-red (Martner Peyrelongue, C. 1999:104).

Cada puerto define en la región, su área de influencia o hinterland. Este concepto resulta una construcción geoeconómica que se basa en las relaciones comerciales y de transporte entre un territorio y el sector de acopio final, nodo, núcleo, transferencia de mercaderías múltiples. La definición del hinterland de un puerto requiere de un conocimiento previo de las potencialidades del territorio circundante y comercial al cuál se establece que el puerto sirve de atracción, para recién luego poder cartografiar su extensión. Pero establecer límites fijos resulta muy difícil ya que *"el hinterland no involucra solamente al territorio por sus cercanías o facilidades de acceso en transporte, sino que está compuesto por los movimientos de mercaderías entre cualquier sector territorial (cercano al litoral – puerto, o no) y el puerto en conjunto con sus actividades operativas, (carga – descarga) no definiéndose en él el destino final de las mercaderías (mercado interno, exportación, importación)"* (Diez Tetamanti, J. M. 2005: 28). En sentido contrario al hinterland se define el foreland de un puerto y su magnitud queda determinada por los tráficos marítimos vigentes y potenciales incluyendo sus conexiones, puertos intermedios, de transbordo y destinos finales. Ambos espacios –hinterland y foreland- indican la demanda y su magnitud respectivamente y por lo tanto se retroalimentan mutuamente.

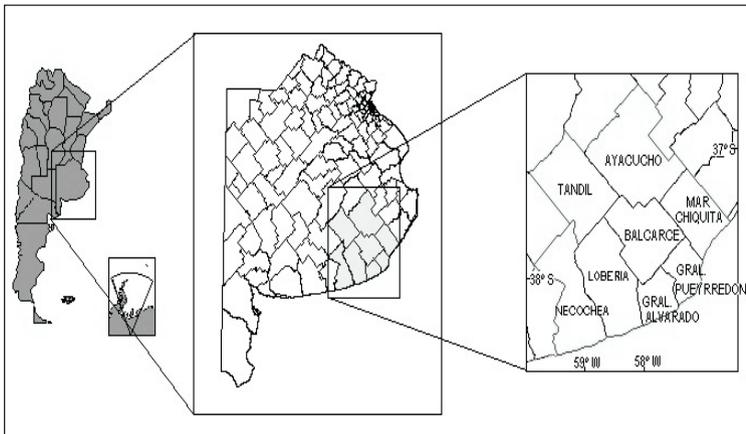
El entorno portuario está influido simultáneamente por el transporte en su entorno local y regional. La construcción de las vías y su modernización es fuente de múltiples beneficios, no sólo para los usuarios de las mismas, sino también para toda la economía. Una red de transporte

inadecuada, origina importantes gastos a los que hay que añadir las pérdidas sufridas durante el traslado. Dos aspectos relevantes en las redes lo constituyen la conectividad y la accesibilidad; al respecto, Castiello y Scippacerola definen la accesibilidad como “la capacidad que posee un lugar para ser alcanzado desde otros lugares con diferentes localizaciones geográficas” (Castiello, N. 1998:446). Una mejor accesibilidad, condiciona, entre otras cosas, la reducción de los costes de transporte. El desarrollo de estos lugares acarrea, a su vez, la necesidad de modernizar las vías de acceso a ellos, contribuyendo a la continua diferenciación de los lugares y en conjunto, a la diferenciación del desarrollo de las ciudades.

Objetivo y Área de Estudio

El presente trabajo tiene por objetivo determinar la incidencia del transporte en el desarrollo territorial, sumado a un eficiente sistema de transporte marítimo en un escenario de ejes bioceánicos de carácter intermodal, en el contexto del sudeste bonaerense, espacio que conforma la denominada *región Mar y Sierras* y está constituida por ocho municipios, entre los que se cuentan: Ayacucho, Balcarce, Gral. Alvarado, Gral. Pueyrredon, Lobería, Mar Chiquita, Necochea y Tandil (Figura N° 1).

Figura N° 1 - Región Mar y Sierras en el sudeste bonaerense



Fuente: Eraso y otros (2007)

Metodología

La consulta de bibliografía especializada en los temas actuales de la geografía del transporte permite un análisis más cercano a las características del espacio objeto de estudio, a través de un diagnóstico y la proyección de posibles escenarios futuros. Las entrevistas a actores especializados en el ámbito portuario permitió el acceso a información actualizada dentro de los diferentes escenarios de los hinterlands portuarios del sudeste bonaerense y sus proyecciones en un futuro próximo.

Discusión

Con respecto al modo ferroviario, puede señalarse su deterioro, como asimismo la falta de conexión con el puerto (a pesar de existir las vías pertinentes entre la estación de cargas y el ámbito portuario) situación que, desde el punto de vista de las cargas resulta sumamente negativa. Asimismo, se ofrece un servicio poco calificado para los pasajeros, especialmente en lo atinente a frecuencias, calidad, puntualidad. Su ausencia es cubierta totalmente por el modo terrestre vial, generando situación de congestión y competencia entre modos. Desde el punto de vista del análisis portuario, las autoridades ejecutivas provinciales, a través de la Subsecretaría de Actividades Portuarias, apuntan a una gestión en la que la política portuaria se oriente hacia una descentralización, sin que ello signifique una ausencia del control del Estado. En ese sentido, se han diseñado políticas de gestión descentralizada para los puertos bonaerenses a través de la figura de Consorcio de gestión. Con esto no se pretende promover una actitud de competencia entre estos puertos sino, por el contrario, una complementariedad, procurando mantener un equilibrio que permita el desarrollo, crecimiento y rentabilidad de cada estación portuaria.

Se insiste en la necesidad de fijar políticas que faciliten el crecimiento operativo de los mismos pero respetando la naturaleza de las cargas que cada uno maneje. En relación con los modos destacados, Jorge Scoccia ha señalado que *"...Lamentablemente, la Argentina se ha olvidado que tiene un gran frente marítimo y ferrocarriles. Entre ambos, hay que construir una alianza estratégica para posibilitar la existencia de polos de desarrollo"* (Scoccia, J. 2006).

En el caso particular del área del sudeste de la provincia de Buenos Aires, donde se cuenta con dos estaciones portuarias en el frente marítimo: Mar del Plata y Quequén, la complementariedad de la

producción está dada por las diversas actividades productivas que en ella se llevan a cabo: agricultura (cereales, oleaginosas, fruticultura, floricultura, horticultura), ganadería (mayor y menor), minería (explotación de rocas de aplicación), pesca, industrias, turismo, servicios en general. Todo ello lleva a la necesidad de implementar un sistema de transportes multimodal, donde cada modo desarrolle las capacidades para las que resulta más competitivo, con el que se favorezca la movilidad de los pasajeros y la salida de la producción, hecho este último que, por ahora no es eficiente, si se tiene en cuenta que los puertos operan separadamente de los otros modos de transporte y no funcionan como un verdadero sistema. Esta situación genera un perjuicio para todos los centros urbanos involucrados, restándole oportunidades de articulación y conectividad a toda la región (García y otros, 2003:131-132).

Desde un marco de política nacional, el CIMOP (Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas) señala: “...*La reconversión productiva de ciudades y regiones, la configuración de los bloques regionales y regiones asociativas, el cambio tecnológico, influyen en el grado de integración material y comunicacional del espacio interno de los países, determinante de la articulación real de su territorio. En el punto de vista espacio-temporal, son determinantes para la caracterización de la inserción las infraestructuras de transportes, los flujos, los movimientos con relación a nuevos centros emisores y receptores de tráfico*” (CIMOP 2004). El Plan Estratégico diseñado en el marco del CIMOP está pensado para trabajar, entre otros componentes, en los elementos estructuradores del territorio: planificación del equipamiento e infraestructura a nivel nacional, provincial y local, necesarios para la definición de nuevos escenarios.

Las redes en el territorio están relacionadas con aspectos de heterogeneidad y diversidad del mismo, en relación con los puntos de producción y consumo de bienes y servicios. En ese sentido, un punto de análisis lo constituyen la accesibilidad y la centralidad, que permiten conocer la jerarquía de los vértices de la red, por lo tanto “en los ámbitos más desarrollados puede observarse que la interacción entre ambos elementos es constante y que los espacios que más se han integrado espacialmente desde los puntos de vista económico y social, son los que tienen una profunda relación entre el sistema urbano y el de transportes, generándose un desarrollo de ambos a la par” (Eraso, M. y Mensi, S. 2007:27). De lo anteriormente expresado, se puede argumentar que la escasa conectividad de las redes impide la integración del territorio y la especialización productiva de los espacios, dándose en muchas

oportunidades la yuxtaposición entre áreas, situación que entorpece el desarrollo de todos los espacios involucrados.

Desarrollo

Analizando el frente marítimo del sur de la provincia de Buenos Aires y considerando la situación de los puertos del sudeste bonaerense, se puede delinear un diagnóstico y acciones para cada uno de esos escenarios. La ciudad-puerto Mar del Plata se caracteriza por sus funciones múltiples. Su vocación pesquera se combina con la descarga de combustibles, el elevador de granos, la función deportiva y el enclave militar de la Base Naval, con la fuerza de Submarinos, razón por la cual se ha definido a este puerto como multipropósito. Los problemas operativos que presenta la estación portuaria marplatense están relacionados en parte, con los efectos físicos de la deriva litoral, a lo que se suma la presencia permanente de un banco de arena en su boca y las consecuencias de la caída reciente de dicho banco tras sudestadas significativas (Fares, S. 2006). Por su parte, Puerto Quequén, en su enclave Quequén-Necochea, mantiene su vocación cerealera -que comparte con la función de base de operaciones de buques pesqueros-favorecida por la adecuación funcional para la operatividad de los buques Panamax y recientes obras -prolongación de la escollera sur- que mejoran su operatoria general y la seguridad náutica (Goicoechea, M. 2005).

En este contexto de análisis detectamos diferentes escenarios de acción para la Ordenación del Territorio (Eraso 1999:199-200)

- ✓ 1er. Escenario: La relación del sistema regional con el resto del mundo.
- ✓ 2do Escenario. Relación intramercosur y nacional
- ✓ 3er Escenario. Las políticas de desarrollo local a fin de insertarse en el modelo propuesto.

1er. Escenario: La relación del sistema regional con el resto del mundo

En el escenario 1 cabe preguntarse si Mar del Plata y Quequén son posibles terminales de ejes bioceánicos, o si por el contrario, los corredores pasan a 300 o 600 km de distancia (Rutas Nº 3 y Nº 7) dejando a las localidades y terminales portuarias en cuestión excéntricas al flujo comercial. Estos planteamientos llevan a reflexionar cuál sería la manera de integrar estos puertos a un sistema intermodal mar-tierra-mar

en una posible vinculación hemisférica Este-Oeste utilizando tanto la fachada atlántica como la pacífica. La integración espacial, la accesibilidad y la conectividad en el sistema y la integración global, dependen de las redes de transporte y comunicaciones. Modificar las redes no es condición suficiente para reorientar los flujos comerciales. Entonces resulta prioritario analizar cómo se organiza el subsistema de relaciones y flujos en el frente marítimo de la provincia de Buenos Aires y cómo los puertos del sudeste bonaerense definen su carácter en el contexto americano y global. Para ello se requiere establecer el peso relativo de los hinterlands y los forelands de los mismos y su posible condición de puertos hubs en el contexto hemisférico (Anschutz, 2007). Esta subordinación a un contexto supranacional avizora la posibilidad de insertar a estos puertos en un escenario de intercambio global.

2do Escenario. Relación intramercosur y nacional

En el escenario 2, el subsistema refleja las desigualdades en las conexiones de la red de circulación del área con el espacio nacional y del Mercosur, reforzado por una urbanización que presenta notorios contrastes, ya que los espacios litorales en cuestión no cuentan con medianos o grandes centros urbanos, salvo en sitios muy específicos.

No obstante la diversidad de rutas y caminos secundarios que cruzan el espacio analizado, merece destacarse su posición excéntrica respecto de las rutas troncales del país, especialmente las rutas N° 3, N° 5, N° 7 y N° 12. Este hecho tiene singular importancia a la hora de integrar estas áreas litorales con los corredores bioceánicos (especialmente con el Corredor Central) y los prioritarios para el funcionamiento del Mercosur, requiriéndose pocas inversiones para lograr tal integración.

La autovía 2 facilita el acceso hacia el norte y noroeste del país, conectándose en Buenos Aires con la ruta N° 9, que llega a Rosario, y continúa hacia el noroeste; por lo tanto, permite la conexión con el complejo Zárate-Brazo Largo y con el puente Rosario-Victoria. Estas vinculaciones le permiten estar en contacto con el corredor Central, ya mencionado y el corredor Norte, de importante gravitación por la canalización de flujos, en el Mercosur (Eraso, M. 1999: 204-205).

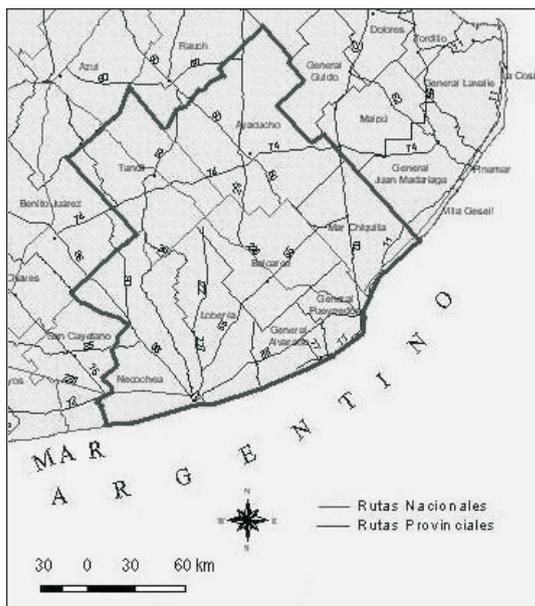
El impostergable mejoramiento de la ruta provincial N° 88 y su conexión con las rutas N° 228 y N° 3 que vinculan a Mar del Plata-Quequén con Bahía Blanca, posibilitarían la integración de las primeras con el corredor de Exportación Sur y a través de él, con el corredor de

integración que desde Neuquén, vía Paso de Puyehue, llega al sur de Chile. Por otro lado, la prolongación y mejoramiento de la ruta N° 226, desde Pehuajó a General Villegas, permitiría acceder por medio de la ruta N° 33, a la ruta N° 7, eje del corredor Central de Exportaciones, que posibilita el acceso a Chile por el paso del Cristo Redentor. Mejorar las rutas y accesos del sudeste bonaerense serviría para que Mar del Plata y Quequén, pudieran llegar a formar parte de un puente terrestre (land bridge) entre el Atlántico y el Pacífico, que posteriormente permitiría ampliar el foreland de dichas estaciones portuarias.

3er Escenario. Las políticas de desarrollo local a fin de insertarse en el modelo propuesto.

En el escenario 3 y atentos a las acciones de desarrollo local, se define que una de las propiedades más destacadas del sistema urbano está dada por su nivel de integración en la Región Sudeste Bonaerense. (Figura N° 2). Cuanto mayor sea la suma de todas las ligazones o relaciones del sistema (expresado en flujos de personas, capitales, información, comercio, etc.), más integrado se halla el mismo, hecho que redundaría en una mayor diversificación de su especialización. Al trasladar estos conceptos al espacio litoral analizado, puede observarse que la red de circulación se halla estructurada con las rutas N° 2, N° 226 y N° 228; las de menor rango N° 88, N° 11, N° 86, N° 227, N° 55 y N° 77, que vinculan las principales ciudades del área. Los flujos mayores se canalizan por las rutas N° 2, N° 226 y N° 11.

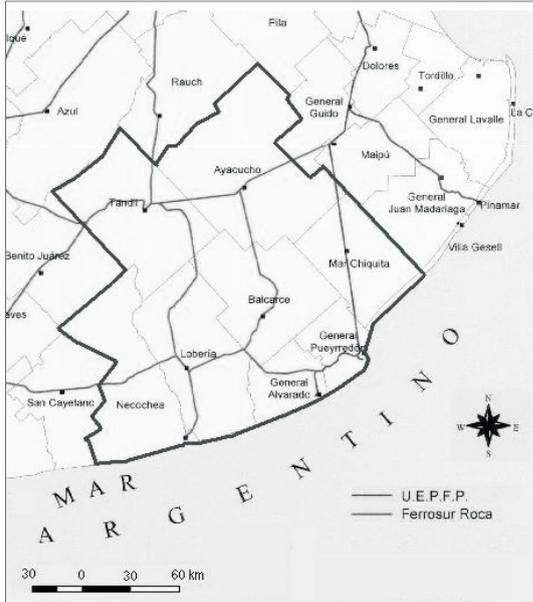
Figura N° 2 - Accesibilidad vial en el sudeste bonaerense



Fuente: CITAB 1999

A la red de circulación terrestre por automotor, debería incorporarse la posibilidad de reactivación y/o puesta en valor de la línea férrea que se dirige desde Mar del Plata hacia el sudoeste y oeste del partido, para lo cual sería necesario un proyecto conjunto entre FERROBAIRES-FERROSUR ROCA S.A., que permitiría la utilización como transporte de cargas y pasajeros entre las ciudades de Mar del Plata-Quequén-Tres Arroyos-Bahía Blanca. El ramal ya funciona entre las localidades de Mar del Plata-Otamendi-Miramar, por lo cual, sólo resultaría necesario rehabilitar la conexión Otamendi y Quequén (Figura N° 3). La reactivación de las líneas férreas mencionadas debe ir de la mano de la integración de las mismas a las terminales portuarias, llegando a pie de muelle a fin de acortar tiempos y reducir costos de estiba y trasvase de mercaderías.

Figura Nº 3 - Accesibilidad ferroviaria en el sudeste bonaerense



Fuente: CITAB 1999

La infraestructura del transporte con carácter de redes, resulta de capital importancia para el desarrollo regional y el reposicionamiento urbano, debido al carácter organizador del territorio que poseen dichas redes. La accesibilidad tiene un impacto esencial en la economía urbana y regional apoyada en una infraestructura que, tanto en términos cuantitativos como cualitativos, genera un impulso en la economía, ya sea en la construcción como en la operación, con una repercusión directa sobre el sistema productivo. Las redes, su capacidad media y su adaptación a tráficos de punta, resultan significativas, ya que tanto la carencia o insuficiencia como también el sobredimensionamiento, pueden generar cortes adicionales de estrangulamiento o de subutilización.

Las características en las que se desenvuelve Mar del Plata como centro turístico de marcada demanda estival, requiere de una moderna infraestructura con adaptación flexible a la estacionalidad de los tráficos, para evitar una baja rentabilidad social. La capacidad de respuesta intermodal a estos problemas es muy limitada y en períodos de vacaciones, no es fácil transferir el tráfico basado en el automóvil a los

otros modos de transporte (Eraso, M. 1997: 10).

Estas circunstancias, a las que se une la posición geográfica de Mar del Plata, cuasi-periférica en el esquema de circulación del país, hacen recomendable potenciar prudentemente la infraestructura, aunque por momentos tenga una dosis de sobredimensionamiento. La ruta N° 2 tal como estaba a principios de 1994, mostraba saturaciones en distintos puntos de su trazado y en picos estacionales y valles pronunciados la mayor parte del año; es decir, estrangulamiento y subutilización. Hoy estas características siguen latentes en el ferrocarril.

Existen actualmente obras a nivel en ejecución y en proyecto, que pretenden optimizar la accesibilidad e integración entre los centros urbanos del sudeste bonaerense y en los corredores de circulación, que completarían un escenario eficiente en materia de transporte, entre las que se destacan:

El ensanche, doble vía, mejoramiento de banquetas, señalización y mejoramiento de accesos a Mar del Plata. En particular, las rutas provinciales N° 11 que une esta ciudad con Miramar, Pinamar y otras localidades del litoral bonaerense al norte de Mar del Plata y la ruta N° 88, que la une con Necochea, obras muy demandadas tanto por residentes y transportistas, como por usuarios estacionales (turistas).

Recientemente y en forma parcial, en la ruta N° 226 que la vincula a Balcarce y al triángulo productivo Tandil-Azul-Olavarría se ha procedido a la extensión de la doble vía desde el paraje El Coyunco hasta el Peaje del Abra, quedando pendiente la misma obra desde allí hasta Balcarce.

Se ha concretado el mejoramiento de los accesos a las localidades de Quequén y Necochea a través de la obra de circunvalación a ambas ciudades en la traza de la Ruta N° 228.

Se encuentra en proyecto de ejecución la construcción de la estación Ferroautomotora en Mar del Plata. Esta obra además se articula con las de adecuación de los accesos ferroviarios y la implementación de un tren de alta velocidad.

Resulta necesaria la reactivación del ramal ferroviario al puerto de Mar del Plata, cuya traza está ocupada por asentamientos precarios y sus tramos finales de acceso a los muelles se encuentran pavimentados.

Es imprescindible concretar las obras pendientes de profundización y mejoramiento de los accesos portuarios marítimos de los puertos de Quequén y Mar del Plata. El dragado del canal de acceso y el interior del puerto de Quequén a 42 pies y del canal de

acceso al puerto de Mar del Plata, a 33 pies en 100 m de ancho.

Se ha concretado recientemente la obra de extensión de la escollera sur de Puerto Quequén a fin de facilitar la operatoria de giro de los buques dentro del mismo.

Se encararon también la recuperación de la operatividad del puerto marplatense, con tareas de saneamiento y movilización de barcos interdictos depositados en sus muelles, quedando aún algunos buques de gran porte por extraer.

Desde el punto de vista del análisis portuario, las autoridades competentes provinciales apuntan a una gestión en la que la política portuaria se oriente a una descentralización, sin que ello signifique una ausencia del control del Estado. En ese sentido, desde los ámbitos gubernamentales, se ha expresado en reiteradas oportunidades, lo auspicioso que es que los puertos sean manejados por consorcios (como los casos de Mar del Plata, Bahía Blanca, Quequén y La Plata) dentro del espacio de la provincia de Buenos Aires, ya que esta forma de co-gobierno no busca promover una actitud de competencia entre estos puertos sino, por el contrario, una complementariedad, procurando mantener un equilibrio que permita el desarrollo, crecimiento y rentabilidad de cada estación portuaria. De este modo Mar del Plata se mantiene como el principal puerto pesquero de la Nación, sustentando su economía en su foreland, en tanto que Quequén organiza su tráfico sustentado en su hinterland, a través de las cargas de cereales y fertilizantes (Scoccia, J. 2006).

Algunas regiones del país ya han empezado a valorizar la relación puerto-ferrocarril y han comenzado a sellar alianzas entre ambos modos, como en la región norpatagónica y el espacio que encabeza Rosario y Santa Fé. No obstante, aún no se ha prestado debida atención a los puertos de la provincia de Buenos Aires implementándolos como un sistema, a pesar de contar con tres estaciones portuarias en el frente marítimo: Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca, dos de ellas en la región del sudeste bonaerense. En el sudeste bonaerense, el puerto marplatense está teniendo un desarrollo importante en el transporte de mercaderías por contenedores, a través de la operatoria de tres empresas extranjeras, sin embargo numerosos conflictos gremiales vinculados a la pesca han generados discontinuidades en el tráfico por esta vía poniendo en riesgo la continuidad del arribo de estas empresas al puerto marplatense. Estas situaciones de conflictividad social repercuten en la credibilidad de la estación portuaria como un puerto seguro, con el riesgo que significa salir del circuito que estas empresas que buscan rápidamente otras alternativas para completar sus cargas (Scoccia, J. 2006).

En la opción de considerar el espacio como un corredor, el cual se apoyaría en una infraestructura de transporte multimodal, debiera considerarse un desarrollo integral, que impulse actividades de incentivo a las economías locales, para esto es necesario que para ambas estaciones portuarias de referencia, se defina adecuadamente tanto su hinterland como su foreland. Se sostienen en general, la idea que las inversiones en transporte incentivan las inversiones en actividades productivas, servicios, logística, complejos agroindustriales, desarrollo de una verdadera red urbana, entre otros (Anschutz, G. 2007).

Recomendaciones y conclusiones

Hablar de transportes en los albores del siglo XXI es hablar de intermodalidad y logística. Desde una perspectiva institucional, cada modo de transporte debe ser gestionado en forma integral, es decir, movilidad, servicios, operaciones e infraestructura. Una visión estratégica hacia el futuro debe avanzar desde la existente organización de la infraestructura capilar predominantemente vial, a una nueva que integre en nodos estratégicos a una infraestructura jerárquica constituida por corredores prioritarios a escala nacional y transnacional, con dotación intermodal (Anchutz, G. 2007). A fin de lograr estos objetivos se deben priorizar las siguientes acciones

La accesibilidad portuaria debe estar garantizada por aspectos tales como la seguridad náutica (balizamiento, dragado) como de capacidad y operatividad de los muelles.

Las vías navegables y sistemas portuarios deben responder a los nuevos requerimientos de seguridad internacional para asegurar el tráfico de mercaderías.

El acceso terrestre a las estaciones portuarias deben estar fortalecidas por un sistema moderno de gestión vial y ferroviaria

El desarrollo estratégico de las interfases (terminales intermodales, zonas de actividades logísticas, reordenamiento de los accesos viales y ferroviarios a los puertos) deben asegurar un dinámico flujo de mercaderías entre puertos y sus hinterlands.

Se trata de conectar subregiones, ciudades y puertos al corredor principal para generar al Este, una economía de escala con mayor concentración de tráfico sin congestión. Una terminal de transferencia localizada en el triángulo Tandil-Azul-Olavarría permitiría dar accesibilidad bidireccional a las ciudades- puerto de Mar del Plata y

Quequén-Necochea las cuales quedan naturalmente integradas al corredor.

Desde este punto de vista, los objetivos específicos deberían estar orientados a definir el rol articulador de cada uno de los nodos urbano-portuarios involucrados en el sudeste bonaerense, respecto a sus áreas de influencia próximas o a los ejes de transportes que convergen hacia ellos, aspectos que quedan abiertos para el análisis en futuras contribuciones.

Bibliografía

CASTIELLO N. y SCIPPACEROLA, S: *Dell accessibilità* en: **Bollettino della Società Italiana de Geografia. Roma. Serie XX.** vol.3. 1998. pág: 443-484.

CITAB (Centro de Investigaciones Territoriales y Ambientales Bonaerenses) y Banco de la Pcia. de Buenos Aires **Atlas de la Provincia de Buenos Aires.** CD editado por el Banco de la Provincia de Buenos Aires. 1999. Buenos Aires.

CIMOP-CONSEJO INTERPROVINCIAL DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS **Avances en la nueva gestión y nuevas cuestiones. Una visión estratégica del transporte en la Argentina. Horizonte 2010.** 2004. Capital Federal.

DIEZ TETAMANTI, J. M.: **Análisis y propuestas sobre las problemáticas espaciales y de acceso terrestre al puerto Mar del Plata.** Informe Beca de Iniciación C.I.C. 2005.

ERASO, M., DIEZ TETAMANTTI, J., SÁNCHEZ, M., VILLAVICENCIO, A.: *Procesos innovadores en áreas periféricas. Fenómenos de neorruralidad y microemprendimientos en el partido de General Pueyrredon y sudeste bonaerense*, en: **Primer Congreso de Geografía de Universidades Nacionales-** Río Cuarto, Córdoba - 5 al 9 de Junio de 2007 - Departamento de Geografía – Fac. de Ciencias Humanas. Publicado en CD. ISSN: 1851-1007.

ERASO, M. - MENSI, S.: *Accesibilidad y conectividad terrestre-portuaria: su gravitación en el desarrollo regional del sudeste bonaerense*, en: **IV Seminario Internacional de Ordenamiento Territorial** Mendoza, 7, 8 y 9 de noviembre de 2007- Instituto de Cartografía, Investigación y Formación para el Ordenamiento Territorial (CIFOT), Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo. Publicado en CD.

ERASO, M.: *Los ejes de circulación bioceánicos en el marco de la globalización: el reposicionamiento del sudeste bonaerense*, en: **60º Semana-Congreso Nacional de Geografía**, San Juan, septiembre de 1999. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

ERASO, M.: *Mar del Plata y el Mercosur. Situación del sudeste bonaerense en el modelo territorial del proceso de globalización*", en: **II Seminario Mercosur. Una historia para la integración**, Mar del Plata, 25 al 28 de junio 1997. C.A.R.I. –MGP.

GARCIA, M. MENSÍ, S., GONZÁLEZ, M.; MARTÍNEZ, A.; YEANNES, A.; YEANNES, MA. I.; RIMONDI, M.; ERASO, MA. M.; BLANC, MA. I.; CAPARRÓS, S.; ZUANETTI, R.; FALCÓN, L.; SÁNCHEZ, M.; CHIURLA, E.; VENEZIANO, M.; VILLAVICENCIO, A.: *Hacia la construcción de un nuevo perfil productivo y urbano marplatense*, en: **Revista de Estudios e Investigaciones de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata (Aristas) N° 1**; 2003. ISSN 1667-4944. pág. 127-138.

MARTNER PEYRELONGUE, C.: *El puerto y la vinculación entre lo local y lo global*, en: **Revista EURE** vol. XXV, N° 75, 1999, pág. 103-120.

Otras Fuentes:

Entrevistas realizadas a:

ANSCHUTZ, Gustavo (Presidente de la AIPPYC Asociación Internacional de profesionales de Puertos y Costas) en el marco del SEMINARIO INTERNACIONAL DE PUERTOS, VIAS NAVEGABLES Y COMERCIO EXTERIOR, organizado por el Anuario Portuario y Globalports, Costa Salguero, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 9 al 11 de Octubre de 2007.

FARES, Sergio (Presidente del Consorcio de Gestión Puerto Mar del Plata) en el marco de las 5tas. JORNADAS DE INTERESES MARITIMOS, organizado en forma conjunta por la ARMADA ARGENTINA, la UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA y la UFASTA. Mar del Plata, 20 y 21 de Octubre de 2006.

GOICOECHEA, Mario (Presidente del Consorcio de Gestión Puerto Quequen) en el marco de las JORNADAS DE INTERESES MARITIMOS, organizado en forma conjunta por la ARMADA ARGENTINA y el Concejo Deliberante de Necochea. Necochea, Mayo de 2005.

SCOCCIA, Jorge (Presidente del Consejo Portuario Argentino y Presidente del Consorcio de Gestión Puerto Bahía Blanca), en el marco de las 5tas. JORNADAS DE INTERESES MARITIMOS, organizado en forma conjunta por la ARMADA ARGENTINA, la UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA y la UFASTA. Mar del Plata, 20 y 21 de Octubre de 2006, y en el marco de la jornada “ARGENTINA, UN PAIS EN CRECIMIENTO, JORNADAS SOBRE NECESIDADES PARA UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO”, organizadas en forma conjunta por el CONSEJO PORTUARIO ARGENTINO y el CONSORCIO PORTUARIO REGIONAL de MAR DEL PLATA. Mar del Plata, 29 y 30 de Noviembre de 2006.

Fecha de recepción: noviembre de 2007

Fecha de aprobación: febrero de 2009